FACULDADE DE LETRAS DA UNIVERSIDADE DO PORTO

CAMINHOS-DE-FERRO NOS DEBATES PARLAMENTARES (1845-1860)

Hugo José Silveira da Silva Pereira

MESTRADO EM HISTÓRIA CONTEMPORÂNEA (2006-2008)

FACULDADE DE LETRAS DA UNIVERSIDADE DO PORTO

CAMINHOS-DE-FERRO NOS DEBATES PARLAMENTARES (1845-1860)

*

Hugo José Silveira da Silva Pereira

MESTRADO EM HISTÓRIA CONTEMPORÂNEA (2006-2008)

Design da capa: Autor
Descrição da capa: (1.ª linha) Costa Cabral, Morton Peto, Rebelo da Silva, Paulo Romeiro, Correia Caldeira, José de Salamanca; (2.ª linha) Serpa Pimentel, José Maria Eugénio de Almeida, D. Pedro V, Fontes Pereira de Melo, Lobo de Ávila; (3.ª linha) José Estêvão, Casal Ribeiro, Ávila, Emile Pereire; (4.ª linha) engenheiros ingleses em trabalhos na Linha de Leste, inauguração do caminho-de-ferro em Portugal, inauguração dos trabalhos na Linha de Leste; (5.ª linha) Linha de Leste; (6.ª linha) estação provisória da linha entre Lisboa e o Carregado, carruagem-salão D. Maria Pia; (7.ª linha) Conde de Samodães, Marquês de Ficalho, Almeida Garrett, Martens Ferrão, Marquês de Loulé, Thomas Brassey, José Maria Grande, Anselmo Braamcamp, Duque da Terceira, Silvestre Ribeiro; (8.ª linha) Latino Coelho, D. Maria II, Isaac Pereire, Duque de Saldanha, Joseph Locke, Passos Manuel, Silva Cabral, Barão da Luz, Oliveira Marreca, Marquês de Sá da Bandeira.

AGRADECIMENTOS

Antes de começar, gostaria de agradecer às seguintes pessoas:

– Ao Professor Jorge Fernandes Alves, pela orientação que me proporcionou;

– Ao Professor Gaspar Martins Pereira e à equipa da Biblioteca da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, por me terem facilitado o acesso e a consulta da fonte;

– À Professora Magda Pinheiro, pelas dúvidas que me esclareceu;

– À Professora Maria Fernanda Alegria, pela paciência e por me ter facilitado o acesso a alguns dos seus trabalhos;

– Ao Professor Eduardo Cordeiro Gonçalves, pelos conselhos bibliográficos que partilhou;

– Aos meus pais, por todas as razões;

– Ao Nuno Faria, ao Miguel Pinto, ao Noé Rocha, à Susana Almeida e ao Luís Alves, por me terem ajudado a aliviar a pressão, durante os últimos meses da elaboração desta tese.

1. INTRODUÇÃO

"*O augmento e facilidade das vias públicas, e dos meios de communicação, é o que mais reclama as nossas attenções e cuidados. – Com especialidade vos será apresentada uma Proposta de Lei para authorisar o Governo a emprehender um caminho de ferro que nos ligue com o resto da Europa, aviventando o tráfico interior do Paiz, e restituindo a Lisboa o empório central dos dois mundos, entre os quaes está situada*"[1]

– D. Maria II (Rainha de Portugal), 1851

"*Portugal não pode ficar por mais tempo fora das redes europeias de alta velocidade. Isso acentuaria a nossa condição de País periférico, afectaria a competitividade da nossa economia e poria em causa a plena utilização dos fundos comunitários de que Portugal pode dispor para a realização deste projecto*"[2]

– José Sócrates (Primeiro-ministro de Portugal), 2005

[1] *Diario da Camara dos Deputados*, 15 de Dezembro de 1851, Acta n.º 1, p. 4.
[2] *Diário da Assembleia da República*, 8 de Julho de 2005, Acta n.º 39, p. 1689.

1.1. Objecto de estudo

A historiografia académica nacional só muito recentemente se debruçou sobre a questão ferroviária, apesar de no imaginário popular se associar o nome de Fontes Pereira de Melo sobretudo ao desenvolvimento dos transportes na segunda metade do século XIX, onde se inclui o caminho-de-ferro. Nos manuais do ensino básico e secundário a figura do estadista aparece frequentemente ligada ao capítulo do desenvolvimento das comunicações. Na biografia de Fontes, MARIA FILOMENA MÓNICA[3] refere-se à questão ferroviária como simbólica. E não é verdade que no início da década de 1990 a política de construção de auto-estradas valeu ao Primeiro-ministro de então o epíteto de *novo Fontes Pereira de Melo*?

Apesar disto, até meados da década de 1980, o estudo da História dos caminhos-de-ferro portugueses limitava-se, praticamente, a obras de ferroviários sobre a sua actividade. Não deixando de ser úteis em termos de cronologia dos acontecimentos, pecavam, naturalmente, pela falta de profundidade e de análise do impacto da ferrovia sobre os mais diversos sectores da sociedade nacional. O esqueleto estava montado, *restava* completá-lo com os órgãos, tecidos e musculatura.

No entanto, mesmo hoje, esta parte da História Contemporânea nacional encontra-se ainda em estado embrionário (malgrado os esforços de ANTÓNIO LOPES VIEIRA, MARIA FERNANDA ALEGRIA e sobretudo MAGDA PINHEIRO) se comparado, quer com a multiplicidade de trabalhos sobre outros aspectos desta época (mesmo nas histórias económicas gerais pouco ou nada se fala sobre caminhos-de-ferro), quer com o número de obras sobre caminhos-de-ferro do e no estrangeiro.

A pretensão deste trabalho é precisamente contribuir, dentro dos seus próprios limites, para um aprofundamento do conhecimento historiográfico sobre esta matéria, designadamente sobre a opinião que os caminhos-de-ferro incutiram na comunidade político-parlamentar portuguesa durante o período compreendido entre 1845 e 1860, ou seja entre o contrato estabelecido entre o Governo e a Companhia das Obras Públicas de Portugal para a construção de um caminho-de-ferro entre Lisboa e a fronteira com Espanha e a apresentação às Cortes do contrato com D. José de Salamanca para a construção das linhas de Leste e do Norte. Contudo, não se deixará de fazer uma pequena menção às raras intervenções realizadas desde 1822 até à primeira daquelas datas. Pretende-se pois atingir a retórica política em torno da questão do caminho-de-ferro (argumentos e contra-argumentos invocados nas galerias, relação entre o caminho-de-ferro e temas mais vastos como a economia, o nacionalismo, a agenda política, enfim, a opinião, expectativas e medos que a classe política nacional tinha sobre os caminhos-de-ferro) num período pleno de desilusões face à construção ferroviária e que englobou vários contratos falhados até à entrada em cena do espanhol José de Salamanca. Para tal, usar-se-á como fonte primária os debates parlamentares publicados no *Diario da Camara dos Deputados*. Este estudo limitar-se-á assim ao discurso político até porque não faz sentido misturá-lo (para já) com discurso civil, social ou técnico, se bem que estas três características se possam misturar, como veremos. Obviamente, o discurso sobre a construção de caminhos-de-ferro não se esgotava com as discussões parlamentares. Os pareceres de engenheiros e organizações profissionais, as representações de órgãos de poder local à Câmara e a opinião veiculada na imprensa faziam também parte de um corpo argumentativo, que por certo não deixaria de influenciar o que se debatia nas câmaras[4]. Também os aspectos financeiros serão relegados para segundo plano[5]: por um lado não possuo as competências necessárias para uma análise a esse nível; por outro, já duas teses de doutoramento e alguns artigos foram escritos sobre esta temática (*vide infra*), escalpelizando-a.

Pretendo também que este estudo não seja apenas uma listagem das intervenções dos representantes da Nação, mas uma reflexão (dentro de certas balizas) para a História dos Caminhos-de-ferro em Portugal – é meu íntimo desejo fazer desta tese um contributo válido para esta área do conhecimento historiográfico e não só um mero exercício de avaliação académica. Também por estas razões, constituem estas páginas um pedido de ajuda no sentido do desenvolvimento desta área do saber, que gostaria de empreender, até porque algumas das conclusões avançadas serão forçosamente

[3] **Maria Filomena Mónica** – *Fontes Pereira de Melo*.

[4] Sendo certo que é um método incompleto, é também certo que se trata de uma boa forma de iniciar o estudo da opinião que os caminhos-de-ferro incutiam nos vários sectores da sociedade portuguesa.

[5] Sempre que se falava no financiamento, o debate tornava-se sobretudo financeiro, fugindo da questão ferroviária propriamente dita (falava-se em juros, amortizações, títulos de dívida). Esta era uma situação que acontecia frequentemente (como veremos, era uma forma de a oposição levar a discussão a um nível para o qual se sentiam habilitados). Neste estudo, a questão do financiamento do caminho-de-ferro foi, assim, relegada para segundo plano por ser uma questão puramente financeira e não tanto ferroviária, embora esteja a esta ligada.

provisórias até serem confrontadas com outras fontes. Não pretendendo, de modo algum, ser um ponto de chegada, também não é um ponto de partida: a partida já foi dada e algum terreno já foi percorrido, resta agora saber se a directriz seguida é a melhor.

Neste capítulo, além da descrição e da análise da fonte propriamente dita, far-se-ão também as alusões necessárias ao estado da arte (listagem e análise da bibliografia nacional disponível) contexto económico da altura (e o seu atraso, que justificaria um investimento volumoso no sector dos transportes, nomeadamente nas ferrovias) e à evolução dos acontecimentos na via-férrea durante este período. Vamo-nos agora debruçar sobre a análise em questão, começando pelo estado da historiografia sobre este assunto escrita ou em preparação sobre este assunto.

1.2. Estado da arte

A investigação histórica no campo da actividade ferroviária em Portugal está ainda pouco desenvolvida (apesar dos esforços recentes de MAGDA PINHEIRO, como foi dito anteriormente), sobretudo quando comparada com a que está e é feita noutros países da Europa.

Em Espanha, França, Itália, Inglaterra são inúmeros os trabalhos publicados sobre a questão ferroviária daqueles países, englobando as mais variadas subtemáticas, por assim dizer, desde a história propriamente dita da rede (*Los ferrocarriles en España*, *1844-1943*, direcção de MIGUEL ARTOLA, FERNANDO DE AZEVEDO – *Um trem corre para oeste: estudo sobre a Noroeste e seu papel no sistema de viação nacional*, CABLE BOYD – *A Hundred Years History of Peninsular & Oriental*, RAYMONDE CARALP – *L'evolution de l'exploitation ferroviaire en France*, FRANÇOIS CARON – *Histoire de l'exploitation d'un grand réseau. La compagnie du chemin de fer du Nord, 1846-1937*, ANÍBAL CASARES ALONSO – *Estudio historico-economico de las construcciones ferroviárias españolas en siglo XIX*, R. J. HARRISON CHURCH – *The evolution of railways in French and British West Africa*, STEFANO FENOALTEA – *Italy* in Railways and economic development of Western Europe, direcção de PATRICK O'BRIEN[6], RAINER FREMDLING – *Germany* in Railways and economic development of Western Europe, AURELIO GARCÉS OLMEDO – *Los ferrocarriles en la Baja Andalucia*, LAWRENCE POPPLEWELL – *Bournemouth Railway History. An Exposure of Victorian Engineering Fraud*, JOSÉ BANAUDO – *Sur les rails du lyonnais*, J. GARCÍA LÓPEZ – *Memorias de la línea férrea Lorca a Baza y del ramal de Almendricos a Aguilas y al embarcadero de el Honillo: años 1960-1990*, MANOLO MARISTANY – *Un siglo de ferrocarril en Cataluña*, PEDRO SANZ LEGARISTI – *El ferrocarril anglo-vasco y la restauración en Alava: 1880-1931*, JOSÉ VICENTE COVES NAVARRO – *El ferrocarril en Elche: 1845-1990*, MIGUEL MUÑOZ RUBIO – *RENFE (1941-1991): medio siglo de ferrocarril público*, FRANCISCO JAVIER LEÓN ÁLVAREZ – *El ferrocarril en América: algo más que una "casa con ruedas": la construcción del camino de hierro de La Habana a Güines y la intervención de los canários*, IAN THOMSON – *Historia del ferrocarril en Chile*, JOAQUÍN GRIS MARTÍNEZ – *The Great Southern of Spain Railway Company Limited (1887-1936): ferrocarriles de Lorca a Baza y Águilas*, JACK SIMMONS – *Railways of Britain*, ADRIAN VAUGHAN – *Great Age of Railways in Britain*, DAVID LENTISCO – *Cuando el hierro se hace camino: historia del ferrocarril en España*, PAUL ANDERSON – – *Illustrated History of Liverpool's Railways*, ALAN EARNSHAW – *Britain's Railways at War: 1914-18*, EDWARD PATTERSON – *The Clogher Valley Railway*), ao seu impacto na agricultura (ANTONIO GOMEZ MENDOZA – *Ferrocarril y mercado interior en España 1874-1913. I: Cereales, harinas y vinos*), na industrialização (STEFANO FENOALTEA – *Los ferrocarriles y la industrialización en la Alemania del siglo XIX* in Los ferrocarriles y el desarrollo economico de Europa Ocidental durante el siglo XIX, ANTONIO GOMEZ MENDOZA – *Ferrocarril y mercado interior en España 1874-1913. II: Manufacturas textiles, minerales combustibles y metales*), na política (FERNANDO LÓPEZ DEL AMO – –*Ferrocarril ideología y política ferroviaria en el proyecto liberal argentino: 1852-1916*) ou no conjunto da actividade económica (EDUARDO MOYANO BAZZANI – *La nueva frontera del azúcar, el ferrocarril y la economía cubana del siglo XIX*, MICHAEL COLLINS – *Rail versus Road in Ireland 1900 – 2000*, R. W. FOGEL – *Railroads and american economic growth: essays in economic history*, RAFAEL ANES ALVAREZ – *Relaciones entre el ferrocarril y la economia española 1865-1935* in Los ferrocarriles en España 1844-1943. II: Economía e ferrocarriles, JACQUELINE BOUQUEREL – *Le chemin de fer au Maroc et son role dans le developpement economique du pays*, FRANÇOIS CARON – – *Ferrocarril y crecimiento en Francia en el siglo XIX* in Los ferrocarriles y el desarrollo economico

[6] Esta colectânea está também editada em castelhano: *Los ferrocarriles y el desarrollo economico de Europa Ocidental durante el siglo XIX.*

de Europa Occidental durante el siglo XIX, JOSEP FONTANA – *Cambio económico y actitudes políticas en la España del siglo XIX*, ANTONIO GOMEZ MENDOZA – *Ferrocarril, industria y mercado en la modemización de España*, ANTONIO GOMEZ MENDOZA – *Ferrocarriles y cambio económico en España 1855-1913*, GIANI TONIOLO – *Railways and economic growth in Mediterranean Countries: some methodological remarks* in Railwavs and the economic development of Westem Europe, 1830-1914, ENCARNACIÓN LIZANA RIVAS – *El ferrocarril Madrid-Cáceres-Portugal y su incidencia territorial*, MIGUEL MUÑOZ RUBIO – *Desarrollo económico y ferrocarril entre 1941 y 1982, de la hegemonía a la marginalidad*, ANTONIO LARA RAMOS – *Comunicaciones y desarrollo económico: ferrocarril y azúcar en la comarca de Guadix: su repercusión socioeconómica: 1850-1910*, *La primera revolució industrial a Catalunya: cent cinquanta anys del ferrocarril de Barcelona a Mataró*), passando pelo financiamento público e privado das companhias ferroviárias (DIEGO MATEO DEL PERALLAS – *Orígenes de la política ferroviária en España 1844/1893. I El estado y los ferrocarriles*, TEODE DE LORCA – *Las compañias ferroviarias en España (1855-1935)* in Los ferrocariles de España 1844-1943, II: Economía y ferrocarriles, MARÍA DEL PILAR GONZÁLEZ YANCI – *El ferrocarril en Madrid durante la guerra civil y el final de la compañías privadas*), pelo processo de urbanização (MARGARITA JIMÉNEZ GArcia – *La evolución urbana de Valladolid en relación con el ferrocarril*, GONZALO GARCIVAL – *Estaciones de ferrocarril de España*, JOSÉ ANTONIO HERCE INÉS – *Apuntes sobre arquitectura industrial y ferroviaria en Castilla-La Mancha, 1850-1936*, JOSÉ ÁNGEL GALLEGO PALOMARES – *El ferrocarril dentro del casco urbano, el modelo de adecuación de San Juan, 1850-1936*, LUIS SANTOS Y GANGES – *Urbanismo y ferrocarril: la construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas*, E. M. JOHNSON – *Railways in and Around Manchester*), aspectos culturais (JUAN CARLOS PONCE – *Literatura y ferrocarril en España: aspectos socioliterarios del ferrocarril en España*, FRANCESC RODRÍGUEZ ORTÍZ – – *Introducción y desarrollo del léxico del ferrocarril en la lengua española*), impacto social (*"All Change" The Social Impact of the Railways*, NICHOLAS FAITH – *The World the Railways Made*, GREGG RYAN – *The Station Masters*) ou por estudos biográficos de figuras importantes da exploração e construção ferroviárias (HENRY PETO – *Sir Morton Peto. A Memorial Sketch*, JOHN MALAM – – *Isambard Kingdom Brunel*, NIGEL SMITH – *Brunel and the Victorian Engineers*, J. E. CHACKSFIELD – *The Coey/Cowie Brothers*).

Estas listas são apenas uma pequena amostra do que já se escreveu acerca de caminhos-de-ferro na Europa, se tivermos em conta que GOMEZ MENDOZA, um dos investigadores espanhóis com mais obras publicadas acerca dos caminhos-de-ferro do seu país afirmava que, durante a sua estadia em Inglaterra, onde se doutorou, podia ter acedido a mais de 5 000 títulos sobre este tema. Outro autor, HARTWELL, refere na sua obra, *El ferrocarril y el crecimiento económico en Gran-Bretaña* que a *Bibliography of British Railway History* de OTTLEY (1965) apresenta quase 8 000 referências e que depois daquele ano o interesse dos investigadores por este tema não esmoreceu[7].

Em Portugal, como foi dito, a bibliografia existente não é de modo algum tão vasta, apesar dos esforços de ANTÓNIO LOPES VIEIRA, MARIA FERNANDA ALEGRIA e MAGDA PINHEIRO. O tema é tratado em obras de História Económica, mas de uma forma muito superficial, o que demonstra a escassez de trabalhos especializados na temática ferroviária. Basta referir que sobre os caminhos-de-ferro nacionais, apenas existem três dissertações de doutoramento, uma delas defendida em Inglaterra em 1985 (ANTÓNIO LOPES VIEIRA – *The role of Britain and France in the Finance of the Portuguese Railways 1850-90. A comparative study in speculation, corruption and inefficiency*[8]), outra em França em 1986 (MAGDA PINHEIRO – *Chemins de fer, structure financiere de l'état et dépendance exterieure au Portugal 1850-1890*[9]) e a terceira em Portugal em 1987 (MARIA FERNANDA ALEGRIA – *A organização dos transportes em Portugal 1850-1910: as vias e o tráfego*[10]), embora em termos de artigos e comunicações a lista seja bem mais vasta. A terceira daquelas teses faz uma análise ao sector dos transportes em Portugal na segunda metade de Oitocentos, dedicando três capítulos ao desenvolvimento da rede ferroviária e ao tráfego de mercadorias por via-férrea. As outras duas debruçam-se sobre os contornos financeiros da construção da rede ferroviária portuguesa nomeadamente na origem do capital e na aplicação desse capital, abordando a situação económica e financeira nacional e efec-

[7] Citado por **Maria Fernanda Alegria** – *A organização dos transportes em Portugal 1850-1910: as vias e o tráfego*, p. 224.

[8] Para obtenção de doutoramento em *Philosophy* pela Universidade de Leicester.

[9] Dissertação defendida em História no Instituto de Historia Económica e Social da Universidade de Paris.

[10] Tese de doutoramento em Geografia Humana apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, mas muito útil para o conhecimento histórico do sector ferroviário.

tuando um juízo crítico sobre a inexperiência da administração portuguesa no que tocava a este tipo de operações, que redundou no facto de a construção de caminhos-de-ferro por companhias privadas subsidiada com dinheiros públicos ter saído mais cara do que se tivesse sido feita exclusivamente pelo Estado. Mais concretamente, ANTÓNIO LOPES VIEIRA propunha-se a estudar as tendências de financiamento dos caminhos-de-ferro portugueses entre 1850 e 1890 (início e fim da construção das grandes linhas), provar que os caminhos-de-ferro portugueses foram o resultado de uma aliança financeira anglo-francesa juntamente com a política ferroviária governamental, desvendar aspectos estruturais da vida política e económica de Portugal, estudar as causas que determinaram a natureza do sistema ferroviário nacional e analisar o papel e importância do capital exportado para Portugal para financiar os caminhos-de-ferro. Contudo não fazia parte dos objectivos da sua investigação estudar o impacto dos caminhos-de-ferro na economia. NUNO VALÉRIO considerava esta obra "*fundamental e inovadora no estudo da história dos caminhos-de-ferro em Portugal* [embora] *as conclusões* [tenham] *de se considerar necessariamente mais frágeis*"[11] e MARIA FERNANDA ALEGRIA via-a como "*o trabalho mais importante até agora* [1987] *divulgado sobre os caminhos-de-ferro portugueses*"[12].

Já anteriormente estes três autores tinham escrito alguns artigos em várias publicações periódicas, que correspondem a resumos de capítulos das respectivas teses, embora por vezes tenham alargado a sua análise ao sector dos transportes em geral, não focalizando propriamente o sector ferroviário (foi o caso de ANTÓNIO LOPES VIEIRA e dos seus estudos sobre os transportes rodoviários na primeira metade do século XX ou os transportes públicos em Lisboa no século XIX[13]).

MAGDA PINHEIRO, por seu lado, escrevera em 1979 um artigo sobre a mesma temática da sua dissertação de doutoramento: em *Investimentos estrangeiros, política financeira e caminhos-de-ferro em Portugal na segunda metade do século XIX*, publicado na revista Análise Social, a autora estuda a política de financiamento do início da rede ferroviária e os fracassos das companhias que começaram as primeiras linhas portugueses, apontando ainda o desinteresse pela historiografia espanhola como uma das razões do pouco desenvolvimento da historiografia ferroviária nacional. Em 1987 publica *Portugal e Espanha, integração ou ruptura: os caminhos de ferro*. Já em 1992, volta ao assunto do financiamento ferroviário, embora enfatizando a análise na acção do Estado, no artigo publicado na revista Histoire, Économie et Société – *Le role de l'Etat dans la construction des chemins de fer du Portugal au XIX siécle*. A mesma historiadora tem, porém, alargado a sua visão sobre o estudo dos caminhos-de-ferro portugueses, enveredando por análises à construção material da rede ferroviária (seus fornecedores e seu impacto na economia portuguesa), que não passou, na sua maior parte, por mãos de portugueses – *A construção dos caminhos de ferro e a encomenda de produtos industriais em Portugal (1855-90)* em Análise Social. Em 1994, escreve sobre *Lisboa e a rede ferroviária portuguesa: os caminhos-de-ferro da capital*, num artigo publicado na revista Ler História e retoma a temática da rede ibérica (*L'integració dels ferrocarrils portuguesos en la xarxa ibérica*). A relação ferroviária entre Portugal e Espanha volta a ser alvo do seu olhar no ano seguinte com *L'Histoire d'un divorce: l'integration des chemins de fer portugais dans le réseau ibérique*. Em 1997 publica um artigo dedicado à exploração das linhas de caminho-de-ferro em Portugal: *Les chemins de fer portugais: entre l'exploitation privée et le rachat* editado na Revue d'Histoire des Chemins de Fer; e assina uma comunicação sobre este tema, denominada *Les chemins de fer portugais entre l'Etat et le Privé, La gestion ferroviaire: problèmes du passé, nouveaux enjeux*. Nos últimos oito anos (desde 2000), a autora tem multiplicado os esforços e as publicações sobre a História Ferroviária Portuguesa, cobrindo os mais diversos temas: *Os engenheiros Portugueses e a Construção Ferroviária* (comunicação em 2000), *Impacto da construção dos caminhos de ferro sobre a cidade de Lisboa* (idem em 2001), *Bateaux, Autobus et Chemins de Fer: transports et chaos urbanistique dans la rive gauche du Tage* (idem, 2002), *Transportes e urbanização na Margem Sul do estuário do Tejo* (artigo, 2002), *Imagens dos Investidores franceses no Arquivo da CP*, (idem, 2004), *The french investors in the Portuguese Railways: three cases* (idem), *Encounters and disencounters in transport system on the South Bank of the Tagus Estuary* (artigo, 2006).

Quanto a MARIA FERNANDA ALEGRIA, além da sua tese de doutoramento, publicou três trabalhos sobre ligações ferroviárias com Espanha: *O caminho-de-ferro e a função de trânsito nas relações comerciais luso-espanholas na segunda metade do século XIX* (1984), *Las comunicaciones*

[11] **Nuno Valério** – *The role of Britain and France in the finance of portuguese railways 1850-1890: a comparative study in speculation, corruption and inefficiency (recensão crítica)*.

[12] **Alegria** – *A organização dos transportes*…, p. 222.

[13] Respectivamente, *Os transportes rodoviários em Portugal, 1900-1940* (1980) e *Os transportes públicos de Lisboa entre 1830 e 1910* (1982).

ferroviarias entre Portugal y España en la segunda mitad del siglo XIX e su fracaso com Andalucia e *O Desenvolvimento da Rede Ferroviária Portuguesa e as Relações com Espanha no Século XIX*. Além destes, existem mais dois trabalhos desta autora: um dedicado aos transportes em Portugal antes do caminho-de-ferro (*Os Transportes em Portugal antes do Caminho de Ferro*); outro sobre a política ferroviária do Fontismo (*Política Ferroviária do Fontismo. Aspectos da Construção e do Financiamento da Rede*).

Além destes autores refira-se ainda o estudo de FERNANDO SOUSA sobre a Linha de Barca de Alva a Salamanca (na Linha do Douro) e a *Salamancada* saído na revista Nummus, a comunicação de RAUL DA COSTA COUVREUR (*Inauguração dos caminhos de ferro em Portugal: uma data e um nome*), os artigos de CARLOS OLIVEIRA SANTOS (*Primórdios dos caminhos-de-ferro em Portugal. O milagre dos carris*), FONSECA VAZ (*Como surgiu a C.P.*, *D. Pedro V e os caminhos-de-ferro* e *História da locomotiva a vapor*) e MAURÍCIO LEVY (*O primeiro comboio de Lisboa ao Carregado* e *Inauguração do Sud-Express*), todos publicados na revista História na década de 1980 e as entradas sobre este tema no Dicionário ilustrado da história de Portugal, dirigido por JOSÉ COSTA PEREIRA e no Dicionário de História de Portugal, dirigido por JOEL SERRÃO. Deste mesmo autor, saliente-se o capítulo *Rotina e inovação nos Transportes* da obra *Temas Oitocentistas*. Outros artigos deste jaez existem nas várias revistas publicadas pela CP ou por associações de entusiastas dos caminhos-de-ferro: O foguete da Associação de Amigos do Museu Nacional Ferroviário, publicado desde 2002, Bastão piloto revista dirigida por MAURÍCIO LEVY da Associação Portuguesa dos Amigos dos Caminhos de Ferro, desde 1986 ou a antiquíssima Gazeta dos caminhos de ferro de Portugal e Hespanha dirigida por LEONILDO DE MENDONÇA E COSTA, publicada entre os anos de 1888 e 1971, podem também ser fontes de informação (e de ideias) para uma investigação em história dos caminhos-de-ferro. Publicadas pela CP, temos a revista Rede Geral, o Boletim CP ou o Boletim informativo do pessoal.

No campo da História Oral, relevo para a compilação de testemunhos orais recolhida por JOSÉ CARLOS VALENTE, *Memórias de ferroviários de Pinhal Novo: para a história da vila e da comunidade ferroviária*, e para o projecto de recolha de memórias (do qual fui coordenador até Outubro de 2007) levado a cabo pela Fundação Museu Nacional Ferroviário Armando Ginestal Machado e pelo Museu da Pessoa. Destaque também para a colecção em cinco volumes *Para a história do caminho de ferro em Portugal*, editado pela CP, na qual colaboraram nomes ilustres da nossa historiografia (MARIA FILOMENA MÓNICA, JOSÉ BARRETO além das já referidas MAGDA PINHEIRO e MARIA FERNANDA ALEGRIA[14]) a par de contributos dos próprios ferroviários (JOÃO MARIA DE OLIVEIRA MARTINS, ÊRNANI LOPES, FRANCISCO DE ALMEIDA E CASTRO e AUGUSTO CERVEIRA). Esta colecção dedica-se sobretudo aos caminhos-de-ferro no século XX (excepção feita aos contributos de MAGDA PINHEIRO, FERNANDA ALEGRIA e MARIA FILOMENA MÓNICA[15]) e a temas como o sindicalismo, o material de tracção ou as transformações no final do século. Em 1996 é publicado *O caminho-de-ferro em Portugal de 1856 a 1996. O caminho-de-ferro revisitado*, obra orientada pelo historiador JOEL SERRÃO e pelo ferroviário GILBERTO GOMES que compilava artigos sobre História, Museologia, infra-estruturas e conjuntura contemporânea do sector ferroviário.

Para além destas obras, outras existem realizadas por profissionais do sector ferroviário que, por uma razão ou outra, escreveram livros descrevendo as linhas que, no seu tempo, eram exploradas em Portugal. Algumas são obras bastante antigas (remontam ainda ao século XIX) que apresentam as vantagens de terem sido escritas por conhecedores da actividade ferroviária e de nos darem a evolução das vias-férreas e o seu estado em diversas datas. Enquadram-se neste grupo as obras de FREDERICO PIMENTEL (*Apontamentos para a história dos caminhos-de-ferro portugueses*) de 1892, CARLOS MANITTO TORRES (*Caminhos de ferro*), impressa em 1936, ANTÓNIO VASCONCELOS CORREIA (*Caminhos de Ferro*) de 1930 e FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO (*Caminhos-de-ferro portugueses. Esboço da sua história*, *Subsídios para a história dos caminhos-de-ferro em Portugal* e *Cem anos de caminho de ferro na literatura portuguesa*) de 1956. Ainda neste âmbito existem obras editadas recentemente como é o caso de *Os comboios em Portugal: do vapor a electricidade*, de JOSÉ RIBEIRO DA SILVA, de 2004 ou a edição comemorativa do 150.º aniversário dos caminhos-de-ferro em Portugal *Os caminhos-de-ferro portugueses 1856-2006*, editada pela CP, que apesar de ser uma fotobiografia da actividade ferroviária em Portugal faz um bom resumo da sua história. A bibliografia sobre a história factual do sector ferroviário completa-se com as obras de LUÍS TEIXEIRA (*Crónica da fundação dos*

[14] Com os artigos anteriormente referidos dedicados à construção de caminhos-de-ferro e à importação de produtos industriais e ao transporte de pessoas e mercadorias, respectivamente.

[15] *A polémica sobre os caminhos de ferro: A. Herculano e A.P. Lopes de Mendonça*, também publicado isoladamente em *A Europa e nós: uma polémica de 1853*. Organização e prefácio de Maria Filomena Mónica.

caminho-de-ferro em Portugal) de 1956 e de EDUARDO FRUTUOSO GAIO (*Apontamentos da história dos caminhos-de-ferro em Portugal*) de 1957.

Em 1987, MARIA FERNANDA ALEGRIA escrevia, na apreciação que fazia da bibliografia sobre caminhos-de-ferro existente em Portugal: "*Convenhamos que este inventário dos estudos recentes sobre caminhos-de-ferro portugueses não é animador*"[16]. Actualmente a situação já não é assim tão desanimadora. O número de publicações e estudos sobre a rede ferroviária nacional tem aumentado, se bem que ainda esteja longe da situação de Espanha, França e Inglaterra, e algumas áreas específicas desta problemática ainda estejam por explorar.

É amiúde citado o entusiasmo com que os caminhos-de-ferro haviam sido recebidos em Portugal, contudo nunca ninguém se debruçou sobre esta temática (salvo algumas fugazes referências de JOEL SERRÃO a artigos jornalísticos coevos) e provou inequivocamente esse e outros sentimentos que os políticos portugueses experimentaram face à novidade ferroviária. É o que espero conseguir abordar agora.

1.3. Para uma crítica da fonte

Como foi dito atrás, a principal fonte de informação deste trabalho será o conjunto de debates mantidos na Câmara dos Senhores Deputados da Nação Portuguesa, transcritos em diversas publicações (se bem que o *Diario da Camara dos Deputados*[17] seja o predominantemente utilizado, dada a sua facilidade de consulta). Convirá, por isso, analisar essa fonte, demonstrando as suas potencialidades e lacunas, vantagens e desvantagens.

O *Diário da Câmara* registava oficialmente o dia-a-dia das sessões desde 1821. Nasceu da necessidade de registar e publicar fielmente o que se passava no parlamento em contraposição ao que se publicava nos jornais periódicos. Contudo, só a partir da década de 1840 a sua publicação se torna uma rotina. Antes eram vários os problemas ligados à edição.

MAGDA PINHEIRO[18] e FERNANDA PAULA SOUSA MAIA[19], quando se dedicaram ao estudo da carreira política do deputado Manuel dos Passos e das relações Portugal – Brasil, respectivamente, falam sobre esta fonte. Segundo aquela autora, O *Diário* não é absolutamente fidedigno desde logo pelo facto de as transcrições não captarem certos aspectos próprios e exclusivos da oralidade: inflexões, tom de voz e gesticulação não são perceptíveis através da mera leitura dos discursos parlamentares (malgrado o recurso aos caracteres em *itálico* e aos sinais gramaticais). Por outro lado, as intervenções publicadas no *Diário da Câmara dos Deputados* não reflectem totalmente o que os deputados disseram. Aliada às dificuldades técnicas estava a subjectividade e orientação política dos taquígrafos. No século XIX, os meios de registo eram primitivos (não havendo qualquer tipo de engenho de gravação de voz, os funcionários tinham de escrever manualmente o que os oradores iam dizendo) e os taquígrafos tinham de lidar com a agitação própria das galerias. Ora, esses funcionários parlamentares captavam e escreviam o que, na sua opinião, era mais relevante. Assim, era natural haver divergências entre o que era discursado e o que era publicado nos *Diários*, independentemente de essa divergência ser propositada ou não. Era provável que os taquígrafos tivessem conotações políticas próprias, pelo que eram alvos das acusações dos deputados. Por vezes, estes não se reconheciam na transcrição que liam e protestavam, acusando aqueles de deturparem o sentido das suas palavras (situação que se repetiu frequentemente durante o Cabralismo), sem que, necessariamente, a transcrição deixasse de corresponder ao que fosse dito. E também é verdade que os parlamentares se queixavam de todos os jornais por não transcreverem fielmente o que diziam. Fazia parte do jogo político criticar as suas regras e procedimentos e era também uma forma de o deputado se desresponsabilizar no caso de a sua intervenção não ter sido tão produtiva como pretendia. Além disso, entre as várias fontes que publicavam as intervenções parlamentares havia diferenças, na maior parte dos casos mais formais do que de conteúdo, mas que omitiam pontos importantes. Os taquígrafos, por seu lado, também se queixavam da actuação dos deputados. Diziam que estes não reviam os discursos ou não lhes entregavam versões escritas completas dos monólogos (somente algumas notas) e que era impossível estabelecer uma versão aprovada da intervenção. Noutras ocasiões, acusavam-nos de falar de mais. Demais, as actas

[16] **Alegria** – *A organização dos transportes*…, p. 224.

[17] Preservados no *Diario da Camara dos Senhores Deputados da Nação Portugueza* até 1828 e *Diario da Camara dos Deputados* entre 1835 e 1860.

[18] *Passos Manuel: intervenções parlamentares 1834-1836*.

[19] **Fernanda Paula Sousa Maia** – *O discurso parlamentar português e as relações Portugal-Brasil: a Câmara dos Deputados: 1826-1852*.

impressas contêm apenas um resumo da sessão parlamentar. A descrição completa da sessão parlamentar encontra-se apenas em manuscritos guardados no Arquivo Histórico Parlamentar.

No entanto, aquele *Diário* é a fonte parlamentar mais completa já que a Câmara dos Deputados além de cobrir quase todo o período da monarquia constitucional era o órgão onde se debatia a maior parte dos assuntos de interesse para o bem-estar da Nação. A importância da publicação dos discursos parlamentares nos órgãos oficiais da imprensa coeva reside no facto de ter sido geralmente através dela que, na época, os debates parlamentares puderam ser conhecidos pelos que não frequentavam as galerias[20] (malgrado as opiniões contrárias de alguns parlamentares), muito embora o hiato (por vezes de meses) que se estabelecia entre a data do debate e a data da publicação levasse alguns deputados a questionar a real necessidade do *Diário*. Fosse como fosse, conseguiam, de uma forma geral, dar a conhecer aos contemporâneos (e aos actuais) o que se passava nas salas. Obviamente que não o fazem de uma forma completa, nem reflectem a realidade histórica tal como ela autenticamente se passou, mas também que fonte o faz? E a verdade é que já vários autores[21] estudaram aspectos da História de Portugal baseando a sua pesquisa na leitura e análise destes textos e esses trabalhos não deixaram de ser científica e historicamente válidos e interessantes, malgrado possuírem, como qualquer trabalho científico, as suas limitações.

1.3.1. Os condicionalismos externos na produção da fonte

A instauração do Liberalismo em Portugal trouxe uma enorme novidade ao panorama político nacional: as eleições. A partir de 1820, os portugueses passaram a escolher os seus representantes para a Câmara dos Deputados, onde se encerrava o poder legislativo. No entanto o total de eleitores e de elegíveis era muito inferior ao total da população (cerca de 10%), tendo ainda de apresentar certos requisitos (variáveis de acordo com as legislações eleitorais) que atestassem a idoneidade de escolha e representação. Em resultado, "*os eleitores eram manipulados em favor de desígnios políticos que não atingiam*"[22] e que *grosso modo* asseguravam o domínio da burguesia. As próprias eleições estavam longe de manifestar a vontade dos eleitores, uma vez que desde o recenseamento eleitoral até ao próprio escrutínio várias irregularidades as viciavam.

Mas na primeira metade do século XIX, Portugal não conheceu o conceito de partido político a não ser com o sentido de corrente de opinião ou facção política com finalidades imediatas, baseados em clubes e associações burguesas politicamente amadoras[23]. Mais corrente era a simples distinção entre liberais (vintistas) e absolutistas (até à década de 1830), Governo e oposição (a partir de 1834) ou entre esquerda e direita. Não havendo partidos organizados, os eleitores votavam nos nomes dos candidatos. No parlamento, existiam correntes de opinião, grupos ideológicos ou forças políticas que partilhavam doutrinas, interesses, relações familiares/clientelares ou se aglomeravam em torno de ideais efémeros, textos constitucionais e/ou líderes mais ou menos carismáticos e que muitas vezes se subdividiam em alas e subgrupos (saldanhistas, palmelistas, *amigos de D. Pedro*). Realidade que demonstra o carácter instável do Liberalismo nacional, povoado por várias facções ideológicas que se digladiavam mutuamente, contribuindo para a inconstância das instituições e para a impossibilidade do progresso no País.

Com a Revolução de Setembro, na qual saíram vitoriosos os homens fiéis ao Vintismo e à Constituição de 1822 (que se passariam a denominar setembristas), surge a oposição de um grupo defensor da Carta Constitucional – os cartistas. Entre estes, encontrávamos o partido conservador ordeiro e o partido conservador radical. A divisão *partidária* passaria a ser então entre setembristas e cartistas, os quais tomariam o poder em 1842, através de Costa Cabral. Neste período do Cabralismo, assistiram-se a escandalosos atropelos da liberdade de voto. Por esta altura, o hemiciclo dividia-se entre o Partido Cartista (dominado por Costa Cabral e seus apaniguados) e o Partido Progressista ou Nacional (que aglomerava os opositores a Cabral, vindos de todos os quadrantes políticos, da esquerda radical ao centro-direita). No entanto, as fraudes eleitorais e as fornadas de Pares favoráveis ao Governo concediam-lhe dóceis maiorias nas câmaras. Mesmo assim, é por esta altura que o conceito de programa político se consolida (anteriormente, aparecia apenas com o sentido de intenção ou regra). Costa

[20] Era prática enviar-se o *Diário* a algumas entidades assim que impresso, nomeadamente ao Rei e Família Real, às Câmaras Municipais, aos Tribunais e às Bibliotecas.

[21] Além da citada MAGDA PINHEIRO, também JORGE ALVES, JOSÉ TENGARRINHA, NUNO VALÉRIO, FERNANDA PAULA SOUSA MAIA entre outros se socorreram do *Diario da Camara dos Deputados* para sustentar as suas investigações.

[22] **Luis Filipe Colaço Antunes** – *Direito eleitoral e Pensamento Político no Século XIX.*

[23] Cf. **Luis Filipe Colaço Antunes** – *Partido e Programa no Constitucionalismo Português (1820-1850)*, pp. 75-79.

Cabral tinha um programa político e a oposição, para se lhe opor, viu-se também na necessidade de criar um (que mais tarde seria a base do golpe da Regeneração).

No fim da década de 1840, sobretudo durante o segundo Cabralismo, o espaço de Costa Cabral desaparecia mediante a flexão do Duque de Saldanha para o centro, a ruptura entre os irmãos Cabral e a deserção do exército para o lado saldanhista. A incapacidade do Conde de Tomar em lidar com os escândalos que se formavam à sua volta catalizou a sua queda após o golpe do marechal. Antigo cabralista, no marechal duque residia agora a esperança de deposição de Cabral.

*

A pacificação do País com a Regeneração começou por propalar um espírito conciliador entre as diversas facções políticas, de realização de uma fusão entre a família liberal portuguesa, tendo em visto o desenvolvimento moral e material do Reino. No entanto, o grupo que agarrou a governação assumir-se-ia como de centro-direita, afastando-se quer da esquerda quer da direita radical (depois de uma fugaz passagem pelo Governo de homens do centro-esquerda)[24]. Mesmo assim, nas eleições de Novembro de 1851, surgiria uma união da esquerda ao centro-direita contra os candidatos cabralistas, que garantiria ao Governo uma sólida, embora heterogénea, base de apoio. Contudo, mantinham-se as restrições censitárias quanto à capacidade de ser eleitor e elegível[25]. Não é, pois, surpresa que os deputados pertencessem ao funcionalismo público e à alta e média burguesias (profissões liberais, professores, proprietários) e incluíssem os melhores nomes da inteligência e vida social nacional, os quais eram eleitos, desde a aprovação do Acto Adicional, de forma directa. A revisão da Carta pelo Acto Adicional de 1852 criou condições de estabilidade política propícias ao aparecimento de grupos políticos mais consistentes que anteriormente, embora com um carácter marcadamente ideológico e sem uma estrutura programática bem definida. Nas palavras de JOSÉ MIGUEL SARDICA, eram agremiações "*a que só por comodidade pode atribuir-se o nome de «partidos»* (…) *Eram, portanto estruturas organizativas bastante informais, construídas a partir de cima, prioritariamente vocacionadas para a luta eleitoral e para a formação de blocos de apoio ou de oposição aos governos no interior do parlamento*" [26] e desligadas da massa popular e eleitoral.

Como vimos, o golpe saldanhista marcou a chegada dos progressistas ao poder e a queda dos cartistas. Estes viram-se na necessidade de se renovar (de se demarcar de conotações cabralistas) para sobreviver na arena política. Nesta altura, António José de Ávila assume-se como líder do Partido Cartista, rodeando-se de homens como António da Cunha Sottomayor, António de Correia Caldeira ou Luís Augusto Rebelo da Silva. Era sua intenção constituir um grupo de oposição ao Governo, se bem que inicialmente não soubessem de que forma podiam voltar ao poder. No entanto, no partido, o Cabralismo subsistia ao lado do Avilismo; mas, enquanto que aquele queria vingar a afronta saldanhista, este não estava interessado em se sacrificar em nome de Costa Cabral[27]. Na Câmara, os cartistas tornaram-se os principais opositores aos progressistas. O futuro Duque de Ávila e Bolama esforçou-se por mostrar que nada tinha a ver com Costa Cabral: não defendia a governação cabralista, defendendo apenas a sua própria actuação como Ministro da Fazenda do Conde de Tomar. Sabia que para vingar politicamente tinha de se afastar de António Bernardo.

Antes, ocorrera uma divisão nos progressistas após a dissolução da Câmara de 1852[28]. Já desde 1851 haviam ressentimentos pelo afastamento do Marquês de Loulé (antigo líder do Partido Progressista e conotado com o centro-esquerda português), do primeiro Governo regenerador e pelo governo de ditadura de Saldanha. Ao longo daquele ano, o Governo afastou-se progressivamente da maioria que o apoiava[29], sendo forçado a solicitar a dissolução parlamentar à Rainha para depois reconfigurar uma maioria mais favorável. Deste processo resultou a fragmentação do Partido Progressista nas parcialidades que mais tarde dariam origem ao Partido Progressista Regenerador e Partido Progressista

[24] Para a história detalhada dos acontecimentos, cf. **José Miguel Sardica** – *A Regeneração sob o signo do Consenso: a política e os partidos entre 1851 e 1861*, pp. 127-148.

[25] Entendia-se que o deputado devia ser um homem de posses para poder resistir à tentação da corrupção.

[26] **José Miguel Sardica** – *A vida partidária portuguesa nos primeiros anos da Regeneração*, p. 747 e 749.

[27] O Conde de Tomar tinha recomendado aos cartistas que não participassem nas eleições de 1852. Contrariando-o, Ávila propõe o contrário: a corrida pelo menos nos centros urbanos.

[28] O grupo que apoiava o Governo achava que havia demasiados progressistas avançados na Câmara, intervindo contra esses elementos nas eleições de 1852, confirmando a cisão nos progressistas. No ano anterior, a união nos progressistas era um facto. Com a dissolução, a esquerda, que mais tarde se agruparia no Partido Histórico, afastava-se.

[29] A relação que se estabelecera entre o Governo e a Câmara não era de servilismo, mas de acordo. No entanto, enquanto que aquele se inclinava para o centro-direita, esta inclinava-se para a esquerda.

Histórico (ou Dissidente), malgrado as tentativas de reconciliação de Rodrigo da Fonseca Magalhães. Na primeira, convergiu a generalidade dos progressistas apoiantes do ministério e alguns cartistas; na segunda, agrupou-se a maior parte do grupo progressista de centro-esquerda que se coligou a cartistas ortodoxos e a alguns miguelistas nas eleições de Dezembro de 1852 e na câmara seguinte. Quanto à esquerda radical patuleia, foi afastada do parlamento até 1860. Ambas as parcialidades estavam pouco estruturadas. A cisão havia desorganizado o Partido Progressista e desmantelado a sua estrutura, de tal modo que os acordos feitos no topo nem sempre eram aceites. O grupo regenerador (que venceu as eleições de Dezembro de 1852) era, porém, o mais homogéneo. Defendia o princípio da ordem pública e liberdade sob uma autoridade forte e central (de tal modo que a livre iniciativa e o progresso fossem garantidos) e a modernização do Reino através de um programa de obras públicas (nomeadamente no campo das comunicações) promovido pelo Estado e financiado pelo crédito particular[30].

O programa político dos dissidentes históricos inspirava-se longinquamente no Setembrismo, mas não se afastava muito do programa dos regeneradores, divergindo apenas em alguns aspectos doutrinais[31] e de método, de tal modo que chegaram a haver tentativas de reunir as facções contra a ameaça cabralista e miguelista. Na Câmara isso era visível no facto de a oposição dos históricos aos regeneradores não ser algo constante. Isto, contudo, não impediu a organização no Verão de 1854, do Partido Progressista Dissidente[32]. No entanto, só no início de 1856, com os projectos financeiros de Fontes Pereira de Melo, a cisão se tornaria definitiva. Neste ano, os cartistas mantêm o protagonismo na oposição (a oposição dos dissidentes históricos pouco se notava), sendo os responsáveis pela recolha de assinaturas contra as medidas financeiras fontistas.

Uma alteração importante no panorama político-partidário nacional ocorreu com a queda do Governo regenerador de Saldanha. Em sua substituição, D. Pedro V chamou o Marquês de Loulé, "*mentor discreto da dissidência progressista*"[33]. Rapidamente, os avilistas se colaram ao grupo de apoio de Loulé para chegar ao Governo, abandonando os cartistas. O próprio Marquês de Loulé ao afirmar que pretendia continuar a política do Governo antecessor, embora por métodos diferentes, ensaiou uma retórica apartidária (rejeita inicialmente, uma identificação com os históricos) para unir as fracturas políticas, conseguindo o apoio da maioria regeneradora – ao se assumir suprapartidário, deu azo a que ambas as parcialidade o apoiassem, na expectativa de mais tarde o poderem controlar. Por outro lado, a aproximação do fim da legislatura levava muitos deputados a apoiar o Governo, por não quererem arriscar perder a sua reeleição. Em Julho, Loulé pedia autorização à Câmara para contrair um empréstimo de 1 500 contos enquanto fazia aprovar as alterações feita pelos Pares aos projectos financeiros de Fontes Pereira de Melo, levantando os protestos do Partido Histórico.

Na preparação para as eleições seguintes tornou-se óbvio que o projecto reconciliador de Loulé não era possível. O Governo apresentou listas próprias, não deixando de assumir a sua aliança com os históricos (que por seu lado se colaram ao Governo, do que resultou a institucionalização do Partido Histórico, designação que passou a ostentar)[34] e com o Partido Cartista (onde o Avilismo comandava a preparação para o escrutínio)[35]. Para o lado oposto, viajaram os regeneradores[36], sobretudo quando se

[30] Os regeneradores pretendiam a coexistência pacífica com as outras facções e sua inclusão no funcionalismo. Na sua opinião, Portugal ainda não estava preparado para os ideais democráticos da esquerda, bastando-lhe o Acto Adicional. De momento, o Governo regenerador era satisfatoriamente liberal e estava empenhado nas reformas de que o País tanto precisava, pelo que era o mais apto à governação. Por outro lado, acreditavam que a liberdade e o progresso se conseguiam mais eficazmente através de reformas práticas do que por alterações aos códigos políticos, acusando assim os dissidentes de não saírem do campo dos princípios para o campo da prática. Perante isto, os históricos, através d'*O Português*, iniciam a cruzada do crédito público, único meio de promover o fomento material, abrindo a porta ao ex-ministro da Fazenda, António José de Ávila.

[31] Ao centralismo regenerador, os históricos opunham o municipalismo; ao fomento das comunicações, o fomento rural e o investimento e crédito rurais. A este romantismo histórico opunha-se o materialismo e tecnocracia dos regeneradores.

[32] Por iniciativa do jornal *O Português*. O partido organizou-se numa toada de direita, que viria a permitir a aproximação aos avilistas. Em 1856, assume definitivamente a designação de Partido Histórico.

[33] **José Miguel Sardica** – *Duque de Ávila e Bolama*, p. 326. Por esta altura, não existia uma força disciplinada que apoiasse Loulé e lhe permitisse levar ao parlamento uma maioria capaz de o sustentar. É então que se desenvolvem diligências em tal sentido. À excepção de Sá da Bandeira e Loulé, o Governo era composto por figuras desprovidas de prestígio político (Silva Sanches, José Jorge Loureiro e Elias da Cunha Pessoa), o que o fragilizou logo desde início.

[34] O programa do Partido Histórico apontava os erros de governação do ministério transacto (desbaratara o crédito, desprezara as economias e recorrera ao expediente ignominioso do aumento dos impostos) e salientava que a mudança não fora um acto estéril, mas na verdade não se afastava muito do programa seguido pelos regeneradores, apenas diferindo em aspectos formais.

[35] Nas listas dos cartistas, só constavam avilistas, ficando muitos cabralistas de fora. O seu programa eleitoral seguia muito próximo do dos históricos.

aperceberam da colagem do Governo aos históricos. No entanto, os regeneradores estavam órfãos de liderança e tinham de começar a organização do partido praticamente desde a estaca zero, já que durante os cinco anos de governo, nunca tinham achado necessário organizar-se[37].

Do escrutínio resultou uma maioria de deputados governamentais e históricos. Os deputados ministeriais precisavam assim de se aliar aos históricos para conceder uma maioria ao executivo na câmara seguinte, onde o apoio cartista/avilista se tornou óbvio logo na discussão da Resposta ao Discurso da Coroa. A vitória na aprovação deste documento permitiu a Loulé disfarçar a divisão no Governo, (composto por setembristas, radicais de esquerda, independentes e por nenhum signatário do manifesto da comissão eleitoral histórica). Contudo, a situação económica do País e a heterogeneidade do Governo dificultavam a governação e Loulé pede a demissão a D. Pedro meses depois de por este ter sido nomeado. O Rei recusa e concede-lhe poderes para reformular o gabinete. Mas, atendendo a que não havia políticos de esquerda com experiência para a pasta da Fazenda teve que recrutar alguém fora da esquerda que lhe desse estabilidade: o cartista Ávila. E dada a dependência das Obras Públicas face à Fazenda, foi o próprio Ávila quem escolheu Carlos Bento para aquela pasta. Só a presença de Ferrer no Governo garantia o apoio da esquerda do parlamento. O Governo abria-se assim aos históricos e aos avilistas, apoiantes oficiais e oficiosos. No entanto eram estes últimos que se tornavam os homens fortes do gabinete, atendendo à importância das pastas que ocupavam[38].

Os avilistas regressavam assim ao poder pela porta aberta pelo Governo de Loulé, numa relação simbiótica: em troca de posições ministeriais, garantiam-lhe o apoio dos conservadores da Câmara dos Pares, um reforço perante os regeneradores e um obstáculo à *esquerdização* excessiva do executivo. No entanto, alguns históricos estavam descontentes com a escolha de cartistas para pastas do Governo até porque estes não se coibiam de elogiar e seguir as políticas da Regeneração de 1851-1856 (se bem que excluindo Fontes). Loulé esperava poder conciliar estas forças desavindas. Como não conseguisse (o estado de graça de Loulé acabara no final da sessão parlamentar de 1857[39]), pede ao Rei em Março de 1858 uma dissolução para reforçar a base de apoio ao Governo[40]. O Rei aceita, porque não queria Fontes de volta.

No processo eleitoral seguinte, os regeneradores juntaram-se aos cartistas (cabralistas), aos legitimistas[41] e ao centro eleitoral cartista do *Rei e Ordem* (título do jornal fundado por Silva Cabral[42], irmão de Costa Cabral). Acusavam o ministério de inoperância política em torno das reformas e melhoramentos e propunham-se a derribá-lo. Os avilistas tinham-se juntado assumidamente ao Partido Histórico, afastando-se definitivamente da linha dura do Cartismo. Foi o próprio Ávila quem organizou as eleições, em substituição do Ministro do Reino (Loulé) que tinha ido a banhos nas Caldas. Os históricos mostraram o seu apoio a Loulé, tendo em vista construir um crédito e exercer pressão sobre o futuro Governo. Os resultados eleitorais, naturalmente, foram favoráveis ao Governo (malgrado os protestos dos outros partidos), ficando, inclusivamente, fora de S. Bento notáveis regeneradores como Fontes Pereira de Melo ou Casal Ribeiro (eleitos no fim do ano em eleições suplementares). Na legislatura seguinte, Loulé manteve a equipa ministerial. Contudo, fracassou novamente na tentativa de conciliar os mais radicais do seu grupo (*unha negra*) com os mais moderados e centristas (*unha branca*), nos quais se incluía Ávila. Além disso vários casos assombraram e afastaram o Governo das suas bases de apoio nos históricos (as Irmãs de Caridade, o *Charles et Georges*, a questão dos cereais, o contrato Peto) pelo que o Governo ia perdendo a maioria progressista, apenas mantendo o apoio dos avilistas). Uma *moção de censura* de José Estêvão aprovada pela maioria e boatos sobre a rejeição do contrato Peto pela maioria das comissões de Fazenda e Obras Públicas (que deveria ser fiel a Loulé) apressaram o fim do Governo.

---

[36] Se bem que em alguns círculos se tivessem firmado coligações entre os históricos e os regeneradores, dado o capital de prestígio que estes aí dispunham.

[37] O que só veio a acontecer em Setembro de 1856.

[38] Quando Ferrer, único representante do centro-esquerda no Governo, se demitiu da pasta da Justiça (em desacordo com o texto da Concordata com Roma), foi Ávila quem o substituiu. Mais tarde este escolheu um outro cartista (Silvestre Ribeiro) para o substituir interinamente.

[39] Os regeneradores acirravam a sua oposição, enquanto que a ala mais ortodoxa (cabralista) do Partido Cartista antagonizava Ávila. Quanto aos históricos, estavam em processo de afastamento do ministério.

[40] Já em Janeiro, Loulé havia pedido a demissão, mas D. Pedro recusara-lha. Nas últimas semanas de governação, vários históricos votaram contra o Governo, cujas propostas passavam no hemiciclo por pouquíssimos votos. A reformulação da Câmara era indispensável à continuidade do executivo.

[41] Participaram nas eleições de 1842 e 1845 contra Costa Cabral, regressando em força em 1856. Desenvolveram uma actividade parlamentar de alguma importância na década de 1850, elegendo deputados em 1856 (embora os mandatos tenham sido anulados por se recusarem a jurar a Carta), 1858 e 1860.

[42] Cartista, pelo menos até 1860, quando é eleito nas listas do Partido Histórico.

Em lugar de Loulé, o Rei convidaria Terceira, político independente embora de cariz conservador e cartista (nem avilista nem cabralista), a formar governo. A nova equipa era um misto de regeneradores (Fontes no Reino, Casal Ribeiro na Fazenda e Serpa Pimentel, antigo apoiante do Governo de Loulé, nas Obras Públicas) e cartistas (entre os quais o próprio Presidente de Conselho). Quanto ao programa político, o silêncio de Terceira demonstrava que havia pouca escolha que não fosse a continuação da estratégia regeneradora inaugurada em 1851 – o fomento material, livre das hesitações do executivo anterior. Talvez por isso, o parlamento, que maioritariamente apoiara o Governo de Loulé, aparecia agora a apoiar as escolhas de Terceira. No entanto, a dissolução da Câmara e a realização de novas eleições era quase uma necessidade para os regeneradores, que precisavam de um parlamento construído à sua medida. Deste modo, em 24 de Novembro, o Rei dissolvia a Câmara, convocando eleições para 2 de Janeiro de 1860. Contra a medida protestaram os históricos, que não a entendiam atendendo ao facto de que durante aqueles meses a Câmara tinha apoiado o executivo. Nas eleições seguintes, manipuladas por Fontes, a Câmara passaria a ter maioria regeneradora[43]. Os regeneradores não se viram assim na necessidade de fazer concessões (pastas ministeriais) aos seus aliados políticos (nestas eleições, somente os cartistas; Silva Cabral colocar-se-ia na oposição ao Governo e os legitimistas recusavam uma nova coligação). Quanto a Ávila e Carlos Bento, passaram a figurar nas listas históricas, na oposição. A luta continuava com o contrato Salamanca, já com Lobo de Ávila, um antigo e indefectível apoiante de Fontes, nas fileiras dos históricos.

1.3.2. A produção da fonte na Câmara dos Deputados[44]

Dentro da Câmara dos Deputados, as sessões dividiam-se em preparatórias, ordinárias, extraordinárias, secretas, nocturnas e especiais de abertura e fecho das legislaturas. Tinham, em regra, uma duração de três meses, mas muitas vezes esse prazo era prorrogado, notando-se uma certa indisciplina no funcionamento das Cortes e uma submissão ao poder executivo através do poder moderador. A sessão de abertura das Cortes contava com a presença do monarca, que pronunciava o Discurso do Trono, um relatório da conjuntura nacional com apelo à congregação de esforços em prol do País. A partir de 1851, este discurso reveste também um programa programático, que revela o plano do Governo e as estratégias do executivo, além do relatório da conjuntura nacional. A discussão da Resposta ao Discurso do Trono podia prolongar-se por várias sessões (conforme o estado da relação entre Governo e oposição) e analisava o programa político do executivo com um carácter muitas vezes meramente formal.

As sessões diárias obedeciam a regras e procedimentos próprios. Iniciava-se com a chamada dos deputados, leitura e aprovação (ou discussão) da acta anterior. De seguida procedia-se à leitura da correspondência oficial e de representações chegadas à Mesa e à leitura e aprovação das últimas redacções de projectos de lei já discutidos e aprovados. Caso fosse necessário, procedia-se à segunda leitura de projectos de lei, requerimentos e propostas de lei do Governo, para serem ou não admitidos à discussão antes de serem remetidos à comissão correspondente para sobre eles ser emitido um parecer (excepto se a proposta fosse considerada urgente). Se o seu envio às comissões fosse rejeitado, podiam voltar a ser apresentadas mais tarde. Também se podia proceder à primeira leitura de propostas ou pareceres de comissões.

Antes de se entrar na ordem do dia, era possível interpelar-se o Governo. Antes da Regeneração, as interpelações eram vistas como um insulto. Depois, a prática enraizou-se nas lides parlamentares, se bem que debaixo de certas regras: dias fixos, possibilidade de serem abertas a outros deputados, possibilidade de se fazer mais do que uma interpelação e possibilidade de o Governo responder imediatamente se se achasse habilitado para tal (o que raramente se verificava). A resposta era sempre feita por escrito e entregue ao deputado.

[43] Dos governos aqui mencionados, nenhum foi escolhido pelo voto. O monarca foi sempre o responsável pela escolha do chefe do gabinete seguinte (que por sua vez escolhia os ministros), limitando-se os eleitores a legitimar essa escolha. Neste período, as eleições representavam assim uma função de legitimação do poder político, selecção e rotativismo das elites e controlo social, mais do que de escolha do Governo. No entanto essa legitimação estava longe de ser autêntica na medida em que, como foi referido anteriormente, as eleições eram manipuladas de forma a dar a vitória ao partido no Governo, num processo que se iniciava no chefe do Governo e descia até aos caciques locais. Como se vê no Anexo IV, as eleições foram quase sempre precedidas de alterações nas leis eleitorais levadas a cabo pelos apoiantes do Governo. Isto explica a sucessão de maiorias parlamentares nas várias legislaturas que de outro modo seriam difíceis de compreender.

[44] Para este capítulo recorreu-se sobretudo à obra de FERNANDA PAULA SOUSA MAIA (*O discurso parlamentar português e as relações Portugal-Brasil*) e à própria leitura do *Diário da Câmara*. Embora aquela autora só se refira ao período entre 1826 e 1852, as suas descrições aproximam-se muito daquilo que se passava na Câmara nos oito anos seguintes.

De seguida, entrava-se no período de antes da ordem do dia, onde os deputados discorriam sobre vários assuntos, muitas vezes publicitados pela imprensa periódica. Findo este período, entrava-se na ordem do dia propriamente dita, cuja agenda era previamente definida pelo Presidente da Câmara, embora pudesse ser alterada. Durante a ordem do dia, "*período destinado ao cumprimento da função legislativa por excelência*"[45], os deputados só tinham duas ocasiões para intervir (três se fossem os promotores do projecto ou se fossem relatores da comissão respectiva), mas podiam falar pelo tempo que quisessem desde que não se desviassem da ordem do dia. A discussão fazia-se na generalidade e depois na especialidade. Para as intervenções, os deputados tinham de se inscrever na Mesa, contra ou a favor. A ordem de inscrição era mantida durante o debate. Neste, não era permitido aos deputados ler textos – os deputados tinham que discursar, não ler em voz alta[46]. A dispensa da generalidade ou da especialidade era possível mas rara. Durante a discussão na especialidade os deputados podiam propor emendas que ampliavam, restringiam ou alteravam o objecto em discussão e que seriam votados antes do projecto propriamente dito. Podiam propor igualmente aditamentos e substituições que seriam votados depois. Também se podiam propor adiamentos da discussão até que se reunissem determinadas condições. Uma vez aprovado, o diploma era enviado aos Pares que podiam confirmar o texto ou alterá-lo, reenviando-o aos deputados. Se estes não estivessem de acordo, nomeava-se uma comissão mista de pares e deputados para decidir. Seguidamente era enviado à sanção régia.

Os diplomas legislativos não tinham necessariamente de ter origem na Câmara. Podiam ser propostas apresentadas por membros do Governo, que depois eram enviadas às comissões parlamentares competentes. Estas analisavam aquelas propostas de lei, sobre as quais redigiam pareceres ou projectos de lei, os quais eram depois impressos e dados aos deputados ou impressos no *Diario do Governo*, para que aqueles as pudessem estudar antes de serem dadas para ordem do dia (para o período 1826-1852 há provas de que os deputados da mesma afinidade política se reuniam fora do parlamento para preparar estratégias de discussão). "*As comissões constituíam, pois, um crivo essencial para orientar fundamentalmente o esclarecimento individual do deputado menos preparado e apetrechado tecnicamente, revelando-se, muitas vezes, determinante para formar a sua opinião final, dirigindo a sua deliberação*"[47]. A formação técnica dos comissários dava-lhes também autoridade e legitimidade para decidir e para a sua opinião ser tomada na mais alta consideração.

As comissões marcavam os ritmos de produção legislativa, pois os trabalhos parlamentares dependiam grandemente dos seus pareceres, sem os quais a Câmara ficaria bloqueada na sua função legislativa. Por isso, algumas vezes, o Presidente encerrava a Câmara para os deputados irem trabalhar nesses órgãos. Os comissários eram eleitos pelos deputados no início de cada sessão legislativa, sendo um escolhido para presidente e outro para relator. Era a este que cabia defender o parecer ou projecto de lei, pelo que podia falar três vezes. Na altura a posição do relator era vista como um trampolim para aspirações políticas mais altas. As comissões eram assim a antecâmara de toda a decisão política parlamentar uma vez que não havia muito diferença entre o texto da comissão e aquilo que se aprovava (o texto que o Governo apresentava é que podia ser bastante alterado pelos comissários).

*

A Câmara dos Deputados inaugurou uma nova oratória política, a parlamentar, acompanhando a afirmação do valor do indivíduo e da necessidade de liberdade. A oratória dos primeiros anos do Liberalismo demonstra uma certa imaturidade política: nos discursos do Vintismo, acentuava-se o pendor demagógico e pomposo. Usava-se de um estilo empolado que amiúde caía no exagero. Após a Guerra Civil, as intervenções na Câmara – mais complexas e elaboradas – passam a ser vistas como verdadeiros instrumentos de transformação social. Durante o Setembrismo, as intervenções mantinham-se apaixonadas e vibrantes, mas não havia tanta possibilidade de divagação. A urgência das questões não permitia uma oratória tão refinada, embora pendesse para o fraseado lírico e demagógico.

O golpe de Costa Cabral em 1842 provocou alterações na retórica parlamentar, que readquire muito do seu fulgor nos discursos da oposição. No entanto, com o tempo o controlo governamental cabralista quebrou a actividade oratória. Surgia a ditadura administrativa, baseada no controlo das eleições para garantir maiorias confortáveis e evitar debates ideológicos inúteis. Porém, a oposição apesar de limitada, apresentava uma oratória aguerrida, vibrante e emotiva, embora só com dificulda-

[45] **Maia** – *O discurso parlamentar*…, p. 134.

[46] Aliás, quando os deputados liam o texto de leis ou de outros discursos, o taquígrafo normalmente não os transcrevia, colocando apenas a expressão "*(Leu)*".

[47] **Maia** – *O discurso parlamentar*…, p. 145.

des conseguissem esses deputados autorização para uso da palavra. Era notória a parcialidade com que eram elaboradas as actas das sessões, recebendo alguns taquígrafos ordens para não registar integralmente os discursos. O próprio trabalho dos estenógrafos dos jornais na Câmara era dificultado para impedir a publicitação das intervenções dos oposicionistas. A oposição passou a conduzir as suas críticas ao Governo através de outros canais (luta armada e imprensa). Após a Maria da Fonte, contudo, os opositores a Cabral reanimaram os seus discursos. Estas condições traduziram-se, no que a este trabalho diz respeito, numa pobreza oratória na discussão do contrato com a Companhia das Obras Públicas de Portugal. Como veremos, apenas um deputado (José Maria Grande) tomaria a palavra e somente durante algumas páginas, quando para outros contratos semelhantes na segunda metade do século XIX, as intervenções multiplicavam-se e espalhavam-se por várias dezenas de folhas. Assim, por razões diferentes, a primeira metade do século XIX seria pobre em discussão ferroviária. Se até à década de 1840, a falta de motivo para falar de caminhos-de-ferro justifica o silêncio da fonte, com Costa Cabral é sobretudo a falta de espírito parlamentar. Situação diferente viver-se-ia na segunda metade de Oitocentos.

Com a Regeneração, surgiram outras condições de expansão da oratória parlamentar – sem dúvida, foram eliminadas as limitações impostas pelo Cabralismo. As discussões centravam-se nas lutas entre partidos, cujos programas apresentavam fronteiras pouco nítidas, divergindo mais por questões pessoais do que doutrinárias. Entre 1851 e 1856 a oratória apresenta-se sem ardência nem comoção, resvalando para a prolixidade e retórica de aparato, de tal modo que o público das galerias (camadas ilustradas que têm ídolos nos oradores preferidos) se vai alheando da discussão. Embora subsistam as regras e cânones retóricos tradicionais, os discursos ganham fluência, expressividade e estilo literário.

Importante neste tipo de trabalhos é definir para quem falavam os deputados. Em qualquer discussão ou oração, o interlocutor vai influir no seu conteúdo e estrutura. Sem dúvida que a retórica estava muito dependente do destinatário dos discursos (do verdadeiro destinatário e não do formal, que, segundo o regimento dos deputados, era o Presidente da Mesa). Ora, como vimos anteriormente no ponto 1.3.1, o monarca desempenhava um papel fulcral na vida dos governos. Era ele quem, em última análise, os escolhia e demitia e não os eleitores. Muito provavelmente os deputados tinham consciência desta realidade. Para eles, os eleitores não precisavam de ser convencidos das vantagens que o Governo que apoiavam propunha, uma vez que pouco contavam para os resultados eleitorais. Como vimos, os escrutínios eram organizados de forma a garantir uma maioria de apoio ao Governo, independentemente da vontade dos que escolhiam. Por isso, parece lógico supor que os deputados discursavam sobretudo para o Rei, sobretudo para um Rei como D. Pedro V que fazia questão de acompanhar de perto os assuntos ligados à governação do Reino.

Mas nem só para o Rei falavam os representantes da Nação. No século XIX[48], a função de deputado gozava de um prestígio que se estendia para lá da Câmara. Os deputados eram verdadeiras figuras nacionais pelo prestígio intelectual e social que tinham, numa época em que a eloquência era uma forma de impor autoridade. A Câmara rivalizava com o teatro, os salões, as sociedades científicas e literárias na obtenção de mais-valia social: "*a oratória parlamentar tornou-se assim a melhor via através da qual os parlamentares tinham oportunidade de evidenciar os seus dotes e de impressionar o auditório*"[49]. Assim, é de esperar que falassem também para os espectadores das galerias e para os leitores da imprensa periódica, que publicava excertos dos seus discursos. Isto explica, pelo menos, que, por vezes, os deputados trocassem a pertinência e a concisão das intervenções pela prolixidade e populismo (atavios retóricos, questões de honra, oratória rebuscada) das mesmas.

Além disso, a Câmara era o palco ideal para os deputados mostrarem serviço e aspirarem a cargos mais altos no Estado. No parlamento se consagravam e construíam reputações políticas. Deste modo, o terceiro destinatário dos discursos dos deputados seria os líderes dos partidos, que consoante a sua prestação parlamentar os podiam ou não escolher para as legislaturas seguintes, muito embora as conjunturas eleitorais fossem ainda oportunidades mais importantes – "*os seus* [dos partidos] *campos ou ocasiões de afirmação mais importantes eram as conjunturas eleitorais e, naturalmente, numa segunda fase, o comportamento dos seus deputados eleitos no interior do parlamento*"[50] – e as contribuições na imprensa uma montra privilegiada. Ironicamente, aqueles que escolhiam os deputados pouco relevância tinham para estes últimos.

[48] Sobretudo na primeira metade do século. Embora a realidade que se descreve seguidamente se tenha esbatido na segunda metade do século XIX, é plausível que o período em estudo ainda seja apanhado por estas características.

[49] **Maia** – *O discurso parlamentar*…, p. 163.

[50] **Sardica** – *A vida partidária*…, p. 767.

1.3.3. Metodologia

A consulta da fonte passou por duas metodologias diferentes: o recurso à versão em papel e o recurso à versão digital (em http://debates.parlamento.pt). Este último apresenta a possibilidade de utilização de um motor de busca na pesquisa do seu conteúdo que, desde logo, permite encontrar as actas que mencionem determinado assunto através da inserção de uma determinada palavra ou expressão no motor de busca[51]. Este apresenta ainda uma outra vantagem, bastante útil, que é a possibilidade de usar operadores *booleanos* (AND, OR, NOT) que permitem melhorar as pesquisas, circunscrevendo o seu âmbito. Contudo, os textos das actas publicados naquele *site* não se encontram todos corrigidos nem completos (normalmente o parágrafo final de cada página é suprimido). Alguns apenas foram digitalizados e colocados *on-line* sem que os erros derivados da digitalização fossem corrigidos. Há assim a possibilidade de o *site* não indicar as actas que contenham a expressão pedida, por no texto se encontrarem truncadas, com letras a mais ou a menos ou com letras erradas em vez das letras correctas. Há, pois, o perigo de o motor de busca ignorar as actas em que, por exemplo, "caminho-de-ferro" se encontre escrito de uma outra forma menos correcta (como por exemplo, caiiinho de ferro – – um erro de digitalização frequente, a substituição do 'm' por três 'ii'). No entanto, isso só prejudicará a investigação nos casos em que aquela expressão apareça esporadicamente. Nas grandes discussões é altamente improvável que todas as expressões se encontrem mal escritas, pelo que dificilmente haverá o perigo de algum debate importante ser esquecido. A existência destes erros pode ainda levantar obstáculos à plena compreensão do texto. Mas quanto a este problema, o *site* disponibiliza a digitalização da imagem original das páginas do *Diário*. Assim, qualquer dúvida que surja da leitura do texto da acta pode ser dissipada através da consulta do *fac-símile*. Fora do âmbito do *site* estão também as sessões secretas da Câmara. A consulta destas, porém, não deve ser necessária, uma vez que em sessão secreta só se discutiam assuntos diplomáticos reservados e se ratificavam acordos internacionais, apesar de o motor de busca encontrar expressões ligadas ao caminho-de-ferro em sessões secretas.

Outra das lacunas do *Diário da Câmara* digitalizado reside no facto de não cobrir todo o período em estudo. São vários os anos em que os Diários respectivos não se encontram ainda digitalizados (sobretudo na segunda metade do século XIX), para além dos anos em que não houve mesmo publicação (entre 1828 e 1834, devido à Guerra Civil entre absolutistas e liberais ou em 1847, devido à Maria da Fonte e à Patuleia). Nessas situações, recorrer-se-á às edições impressas do *Diario da Camara dos Deputados*[52]. Estes apresentam a vantagem (em relação à versão digital) de listarem em índice os momentos mais marcantes das sessões (ordens do dia, interpelações[53], pareceres, proposta e projectos de lei, orçamentos de Estado, etc.). É a partir dos índices que se identificam as sessões onde o tema do caminho-de-ferro foi abordado. Infelizmente, o período de antes da ordem de dia não é referido no índice, pelo que se pode perder algumas das intervenções dos deputados[54]. Obviamente, esta situação praticamente não se verifica no caso da consulta do *Diário da Câmara* digital. Contudo há que dizer que, em primeiro lugar, mesmo através do *site* dos debates parlamentares, as intervenções sobre a ferrovia no período de antes da ordem do dia não são muito relevantes[55]; em segundo lugar, quando as discussões neste momento da sessão se prolongam, são acompanhadas de propostas dos deputados, propostas estas que são discriminadas no índice, permitindo assim a identificação deste tipo intervenções sobre caminhos-de-ferro.

Outra falha deste estudo assenta na impossibilidade de se estudarem todos os assuntos discutidos na Câmara que podiam influir no temperamento dos deputados e tê-los feito orar de forma mais ou menos aguerrida. Com certeza que o contexto político e social influenciava a produção dos discursos, no entanto esse estudo limitar-se-á ao que ficou referenciado no ponto 1.3.1. Por outro lado, as conclusões sobre os debates sobre caminhos-de-ferro tornam-se limitadas quando não se faz termo de compa-

[51] Expressões utilizadas (no plural e singular): caminho de ferro, estrada de ferro, ferrovia, via férrea, linha férrea, Companhia das Obras Públicas, etc.

[52] Alguns dos discursos não eram publicados de todo, nem na ordem natural da discussão, nem do fim da sessão ou do volume ou sequer em outro volume. Nestes casos, recorreu-se ao *Diario do Governo*, que geralmente publicava no dia seguinte as intervenções dos oradores, se bem que em discurso indirecto.

[53] O *Diario da Camara dos Deputados* apenas identifica as interpelações feitas pelos deputados e a data em que a resposta foi dada. Esta, todavia, era feita por escrito e directamente ao deputado, não constando por isso da impressão.

[54] Quanto a estes, um breve resumo do seu percurso político e parlamentar pode ser consultado no Anexo X.

[55] FERNANDA PAULA SOUSA MAIA (*O discurso parlamentar*...) afirma que este período de antes da ordem do dia era muito intenso sobretudo nos períodos de maior tensão política.

ração com outras medidas de fomento e quando não se analisam as discussões sobre outros assuntos. Para concluir, optou-se por uma análise sobretudo cronológica, em detrimento de uma divisão da análise por temas (sem contudo menosprezar esta divisão). Isto ficou-se a dever ao facto de as questões ferroviárias se aproximarem *perigosamente* das datas de mudanças governamentais, como vimos atrás. Concluída a introdução ao estudo, as próximas linhas descreverão a situação de Portugal no século XIX, designadamente antes e nos primeiros anos da Regeneração.

2. O PORTUGAL DO SÉCULO XIX (1822-1860)

"*Os paizes pequenos não podem prosperar senão pelo desenvolvimento do seu commercio, da sua agricultura e da sua industria, e este não se adquire senão pelo melhoramento das suas vias de communicação, porque só ellas é que podem trazer a prosperidade publica*"[1]

[1] Discurso do Barão de Almeirim. *Diario da Camara dos Deputados*, 21 de Fevereiro de 1854, Acta n.º 42, p. 139.

2.1. A economia nacional

No início de Oitocentos, a economia nacional era ainda típica do Antigo Regime. Mantinha-se, em grande medida, dependente do comércio colonial[2], pois a agricultura era de subsistência, a indústria incipiente, o sistema financeiro praticamente inexistente e o comércio tolhido pela ausência ou deficiência das vias de comunicação e meios de transporte. A perda (e consciencialização dessa perda) do Brasil e do próspero comércio que mantinha com a metrópole significou uma ruptura traumática de um equilíbrio de séculos, forçando os governantes a voltarem os seus olhos para o Portugal Continental até porque nas restantes colónias havia também muita falta de investimento. Ao voltar os olhos para dentro, os liberais viram um país deficitário em transportes e com os sectores fundamentais da economia muito atrasados em relação ao resto da Europa.

Deste modo, o Liberalismo procurou modernizar o País, dotando-o das estruturas características do novo sistema económico que ia sendo adoptado nos países mais desenvolvidos da Europa. No entanto, as vicissitudes por que passou Portugal ao longo dos primeiros 30 anos de governo liberal impediram a plena concretização desse objectivo. Ao estado depauperado das finanças públicas e à estagnação económica, aliaram-se a incapacidade de prover a divida externa sem o Brasil, a emigração em massa, a instabilidade governamental e a Guerra Civil entre liberais e absolutistas para, em meados do século XIX, manter o Reino num estado de profundo atraso económico em relação ao resto da Europa. Na década de 1840, Costa Cabral tentaria alterar a ordem das coisas, substituindo o Estado ao capitalismo e às leis económicas que se revelavam incapazes de desenvolver a sociedade. Também não teria sucesso.

Este, aliás, foi um dos motivos encontrados pelos políticos portugueses da altura para iniciar a Regeneração na segunda metade do século XIX. Os primeiros tentames liberais haviam falhado na sua pretensão de desenvolver a economia portuguesa, a par da sua organização política. As prepotências cabralistas não eram mais toleráveis. Os regeneradores procurariam, então, estabilizar politicamente a nação para depois partir para a sua modernização económica.

O conceito *Regeneração* acompanhou o Liberalismo português desde o seu início[3]. "*Não só nas suas origens, mas também ao longo de uma evolução secular, o liberalismo português desenvolveu, como foi podendo, o projecto de uma «regeneração»*"[4]. Os vintistas queriam regenerar o País; os cartistas queriam regenerar o País, assim como os setembristas e os cabralistas e, na segunda metade do século XIX, o gabinete Vida Nova. No século XX, republicanos e fascistas quiseram regenerar Portugal. Entre estas várias regenerações colocou-se historicamente a Regeneração de Fontes Pereira de Melo e seus pares.

A elite governamental saída do golpe de 1 de Maio de 1851 recebeu um Reino endividado, economicamente atrasado e devastado por furacões ideológicos e lutas fratricidas. Tornava-se necessário pôr de lado a retórica utópica dos tempos românticos do Liberalismo português e unir esforços no sentido de pacificar e modernizar o País[5] ou, num registo mais sorumbático, partilhar os privilégios e o poder (através do rotativismo) sem recorrer à violência[6].

A perda do Brasil estava definitivamente assimilada e a corrente que apostava no desenvolvimento dos recursos internos havia-se sobreposto à corrente que pretendia desencantar novos *Brasis* em África. Tornara-se igualmente evidente que a economia nacional saída da revolução de 24 de Agosto em pouco diferia da saída do golpe do 1.º de Maio (malgrado as medidas cabralistas) e que só uma aposta firme numa política de melhoramentos materiais, assente no desenvolvimento dos transportes (nomeadamente os terrestres) e levada a cabo por especialistas integrados no tecido político, poderia desenvolver a actividade económica nacional e conduzir o País na senda do progresso e da civilização.

---

[2] O argumento da dependência comercial externa de Portugal como causa do fraco desenvolvimento da economia nacional no século XIX tem sido contestada por alguns autores que preferem atribuir a factores internos a responsabilidade por essa situação.

[3] MANUEL VILAVERDE CABRAL encontra-o ainda antes de 1820, na conspiração liberal de 1817 (*O desenvolvimento do capitalismo em Portugal no século XIX*, p. 69).

[4] **Joel Serrão; Gabriela Martins** – *Da indústria portuguesa: do antigo regime ao capitalismo. Antologia*, p. 270.

[5] Cf. **Maria Filomena Mónica** – *Fontes Pereira de Melo* (Introdução). Setembristas e cartistas moderados uniram-se num fito comum, contribuindo, pelo seu consenso, para o triunfo da Regeneração.

[6] **António Lopes Vieira** – *The role of Britain and France in the finance of portuguese railways 1850-1890: a comparative study in speculation, corruption and inefficiency*, p. 91. Este autor vai ainda mais longe, afirmando que a Regeneração foi um período de corrupção e ineficácia, que trouxe agonia e frustração ao País, apesar dos melhoramentos materiais disponibilizados.

A solução regeneradora assentava, porém, numa contradição: o carácter reprodutivo das projectadas despesas em infra-estruturas e a insuficiência dos capitais nacionais para as suportar. Os proveitos que se retirariam do investimento justificavam plenamente o aumento das despesas públicas, contudo era necessário encontrar novas fontes de receitas. Deste modo, a política dos melhoramentos materiais da Regeneração aproximava-se da preconizada por Costa Cabral, diferindo apenas nos meios para atingir esse fim, nomeadamente no tipo de financiamento.

Na segunda metade do século XIX, a estrutura económica portuguesa transformar-se-ia, mas não se modernizaria. Em 40 anos de Regeneração, Portugal libertar-se-ia da sua estrutura tradicional para ir abraçando o capitalismo[7]. No entanto, também não se pode deixar de dizer que a industrialização e modernização da Europa Ocidental só teriam um efeito marginal em Portugal.

2.1.1. O sector primário

Nas vésperas da revolução liberal de 1820, a agricultura nacional mantinha-se muito atrasada sobretudo quando comparada com Inglaterra, França, Itália ou Alemanha. A falta de população (em emigração maciça para o Brasil), a sua má distribuição pelo Reino (sem meios de se transportar para onde era mais necessária), a falta de incentivos ao trabalho, a preferência pelo comércio colonial, os pesados tributos que sobre ela recaíam, o recurso a métodos de cultivo arcaicos, a falta de gado e a falta de caminhos e transportes eficazes, fomentavam a importação de cereais (era mais fácil fazer chegar a Lisboa[8], Algarve ou Porto os bens importados do estrangeiro do que os produzidos em zonas afastadas de cursos de águas navegáveis no Alentejo, Trás-os-Montes ou Beiras[9]; para estas, por seu lado, sairia mais lucrativo o recurso ao contrabando pela raia espanhola), que, por sua vez, concorriam com os cereais nacionais. Em meados de 1820 afirmava-se que a produção cerealífera nacional era suficiente para satisfazer a procura se existissem comunicações que pusessem em contacto a província ao litoral.

Assim, até ao desenvolvimento dos meios e vias de comunicação, os consumos tendiam a ser predominantemente locais, o que não invalida que parte dos cereais (e outros produtos) produzidos no interior chegassem ao litoral (e vice-versa), se bem que a preços muito superiores, dadas as dificuldades sentidas no transporte – "*os mais valiosos productos da Agricultura se accumulam, e apodrecem em uns sitios; em quanto de todo faltam em outros; ou lá chegam custando até 200 e 400 por cento mais que o seu primeiro valor*"[10]. O trigo e azeite alentejanos chegavam a Lisboa de quatro formas: pelo Tejo (a principal via, que também servia as exportações do Ribatejo para Lisboa), pelo Sado (e depois por mar), pelo Guadiana (contornando depois a costa algarvia e alentejana até Lisboa[11]) ou pela estrada real de Aldeia Galega[12] a Elvas. Todavia, para se fazer chegar o cereal até estes lençóis de água era necessário recorrer a meios de transportes terrestres que, além de lentos, eram caros (no caso do azeite, recomendava-se mesmo o transporte em odres e não em pipas, dado o mau estado das estradas). A Norte, o Minho produzia o milho que abastecia a cidade do Porto. Dada a curta distância entre produção e mercado de consumo e a relativa abundância de estradas, era um comércio essencialmente de curta distância, que se traduzia num mais fácil acesso ao mercado por parte dos produtores. O trigo provinha das zonas do Alto Douro. Estas, porém, preferiam o comércio (muitas vezes contrabando) com Espanha, complementado com a exportação e reexportação de manufacturas. De Bragança vinha o azeite, quer pelo Douro, quer pelas estradas do Minho. De qualquer modo, ambas as directrizes sofriam com a ausência de estradas à volta de Bragança. Quanto ao vinho, era também transportado maioritariamente para Porto e Lisboa. Este produto apresentava a vantagem de na sua maioria ser produzido no litoral, região mais bem servida de estradas. O Porto recebia-o vindo do Alto Douro, pelo rio que dá nome à região, e do Minho. Mais difícil e oneroso era o transporte da Bairrada e de Seia até ao Porto (por estrada ou por mar partindo da Figueira). Mais para Sul, os vinhos eram transportados

[7] Cf. **Cabral** – *O desenvolvimento do capitalismo*…, pp. 164-165.

[8] Em 1808-1812, 80% do trigo que se consumia na capital era estrangeiro (Apud. *História económica de Portugal*. Organização de Pedro Lains, p. 224).

[9] Cf. **David Justino** – *A formação do espaço económico nacional*, vol. I, pp. 35-37 (nomeadamente os Mapas 1.1, 1.2 e 1.3), 43 (Mapa 1.4), 46 (Mapa 1.5), 48 (Mapa 1.6), 59-67 (Mapas 2.1 a 2.7) e 80 (Mapa 3.1). E para o acesso regional ao transporte fluvial vol. I, p. 190 (Mapa 5.1).

[10] Discurso de Lourenço José Moniz. *Diario da Camara dos Deputados*, 9 de Março de 1849, Acta n.º 53, p. 108.

[11] **Artur Teodoro de Matos** – *Transportes e comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*, p. 143. Citando o autor coevo Germand de Lavigne, em 1887, ainda não havia estradas que ligassem facilmente o Algarve ao centro de Portugal.

[12] Actual Montijo.

até ao Tejo e daqui até Lisboa ou directamente para Lisboa (caso dos vinhos de Torres Novas). A sensação que fica é que no sector dos transportes, o bom convivia com o muito mau. Se parte das viagens de transporte eram feitas de um modo relativamente fácil, outra parte enfrentava muitas dificuldades e onerava em muito o consumidor final.

Já o comércio de gado bovino[13] tinha um enquadramento diferente, derivado do facto de as rotas de comercialização de gado bovino poderem ser divididas em três etapas: a criação, a ceva e o consumo final. Em Portugal, a criação de gado bovino espalhava-se pela zona do Barroso (Minho), por Miranda, Viseu e Vale de Arouca, além de províncias espanholas. A ceva era depois realizada no distrito do Porto (nos concelhos circundantes à cidade:), em Aveiro, Coimbra, no Minho e na Beira Alta. Por fim o gado (tanto morto como vivo) era conduzido a Lisboa e Porto onde era consumido ou exportado (para Lisboa, dirigia-se também muito gado produzido e cevado no Alentejo e Ribatejo). Assim, com o consumo de carne não se passava o mesmo que com o consumo de pão, por se tratar de uma mercadoria dotada de uma mobilidade geográfica naturalmente superior. Contudo, o consumo de carne no litoral era reduzido (notória excepção feita às capitais do País: Lisboa e Porto), o que era em grande parte explicado pela facilidade de acesso a peixe fresco e seco. Porém, a perda de qualidade da mercadoria durante o transporte (o gado emagrecia durante a viagem) pode também levar àquela opção de consumo. O contrário também se verificava: almocreves e recoveiros abasteciam o interior de peixe regularmente, contudo "*a sua capacidade de concorrência com a carne (...) vai diminuindo em favor desta*"[14].

*

Os vintistas introduziram algumas modificações na estrutura agrária do Reino (abolição de tributos, sisas, serviços pessoais, direitos banais e portagens, que dificultavam e oneravam a circulação, comércio e produção) para tentar aumentar a sua produção. Durante o período de retorno ao Absolutismo, os governantes procuraram reverter as reformas introduzidas pelos liberais, no entanto, certos processos haviam-se tornado irreversíveis. Nas transformações verificadas, incluía-se agora uma especialização e intensificação da produção a nível regional ao mesmo tempo que a produção comercial fazia progressos. A consolidação das reformas agrícolas continuou com o triunfo definitivo do Liberalismo. Procurou-se também levar o capitalismo aos campos, incentivando os agricultores a modernizar os seus métodos. Ao chegar à segunda metade do século XIX a agricultura nacional tinha sem dúvida conhecido alguns desenvolvimentos, embora se mantivesse muito atrasada relativamente aos países mais desenvolvidos e ainda afastada dos centros consumidores.

Durante os primeiros anos da Regeneração continuaram os esforços de desenvolvimento do sector sobretudo através da continuação da abolição da estrutura jurídica do Antigo Regime, do aumento da população urbana, do aumento da área cultivada, do aumento do número de cabeças de gado, do desenvolvimento da rede viária e ferroviária[15], da transformações na organização da exploração agrícola e da sua relação com o mercado, da proletarização dos campos e da introdução de novos processos de trabalho e de cultivo. No entanto, não se pode ainda falar num grande desenvolvimento agrícola.

2.1.2. A indústria

A indústria era também uma das vítimas da opção pelo comércio colonial. A burguesia comercial e financeira preferia o comércio com o Brasil, o investimento em terras para arrendamento e a especulação financeira ao investimento na indústria, dada a inexistência de infra-estruturas de produção e transporte. Além do mais, o fim do exclusivo colonial abriu os mercados português e brasileiro aos produtos industriais ingleses, expondo a indústria nacional à concorrência estrangeira. Por seu lado, a agricultura (*vide supra*) não passava por uma modificação profunda, que possibilitasse transformações no sector secundário, enquanto que as corporações impediam a passagem da indústria da fase artesanal

[13] "*Quer pelos valores envolvidos quer mesmo pelas quantidades, o comércio de qualquer das restantes espécies de gado fica aquém da importância do de bovinos*" (**Justino** – *A formação do espaço*…, vol. I, p. 258).

[14] **Justino** – *A formação do espaço*…, vol. I, p. 147.

[15] Segundo Orlando Ribeiro e José Ribeiro Lisboa, só com a abertura do Caminho-de-ferro do Sul, em 1861, pôde o vinhateiro José Maria dos Santos começar a arrotear os seus terrenos arenosos do Pinhal Novo e mais tarde criar a primeira grande empresa de venda, por grosso e a retalho, de vinhos em Lisboa. Apud. **Cabral** – *O desenvolvimento do capitalismo*…, p. 221.

para a fase das máquinas, já para não falar das nefastas consequências das Invasões Francesas e da Guerra Civil que cortaram os surtos industrialistas verificados anteriormente. Estes últimos nunca constituíram política autónoma de desenvolvimento, sendo sempre tomados como resposta a crises comerciais profundas e a períodos de baixas prolongadas de preços. Além de tudo isto, as deficiências de transporte exacerbavam as dificuldades das manufacturas[16] situadas no interior (Portalegre, Torres Novas, Covilhã e Bragança), embora tal falta também lhes servisse de protecção face à concorrência estrangeira (que sem estradas não chegava ao interior). Tal como para a cerealicultura, era menos oneroso importar produtos manufacturados do estrangeiro do que trazê-los do interior para o litoral.

Após a Guerra Civil[17], a indústria foi alvo de medidas tendentes ao seu progresso ou readaptação, num período de baixa de preços e de acentuado *deficit* comercial, em resultado das quais se registaria uma melhoria quantitativa e qualitativa da indústria. Contudo, na década de 1840, Oliveira Marreca continuava a apontar o proteccionismo como indispensável para o desenvolvimento da indústria, já que a inexistência de uma rede de comunicações entravava o transporte dos bens industriais e a mobilidade do capital.

Durante o Cabralismo, registar-se-ia um aumento considerável do número e potência das máquinas a vapor. Porém, as inovações na indústria mais não eram do que ilhas de modernismo num mar de tradicionalidade. Portugal mantinha-se, e manter-se-ia na segunda metade do século XIX, um país eminentemente agrícola. Numa conjuntura de alta de preços, beneficiava-se o investimento na agricultura e não na indústria. Esta continuava incapaz de competir com a qualidade e preços dos países industrializados. O capitalismo português viu-se, pois, forçado a explorar os campos, construindo mais tarde caminhos-de-ferro para pôr em contacto a produção agrícola com os mercados internacionais: duas das primeiras linhas projectadas (Leste e Sul) atravessavam uma zona pouco industrializada (o Alentejo) enquanto que das três grandes zonas industrias (*vide infra*) só Porto e Lisboa seriam servidos de linhas-férreas, deixando assim desligada a zona da indústria têxtil da Covilhã.

Segundo JOEL SERRÃO e GABRIELA MARTINS[18], no início da segunda metade do século XIX, a indústria nacional mantinha-se típica do Antigo Regime económico. Mesmo assim, o Fontismo afastou-se de qualquer intervenção directa neste sector de actividade, concentrando-se na tomada de medidas proteccionistas à indústria e na criação de infra-estruturas ligadas ao desenvolvimento comercial e dos transportes, deixando o fomento industrial à livre iniciativa.

*

Quanto à distribuição geográfica dos estabelecimentos industriais, DAVID JUSTINO[19] agrupou-os em três zonas: Porto, Lisboa e Covilhã; e num plano inferior: Braga, Portalegre e Tomar. Lisboa liderava o processo de implantação de maquinofacturas e de aplicação da máquina a vapor à indústria. A sua influência estendia-se até Santarém, graças ao Tejo, por onde navegavam no sentido descendente as matérias-primas e no sentido ascendente os produtos transformados. Para a comercialização das produções continuava-se a confiar na acção de bufarinheiros e almocreves que as trocavam em mercados locais, persistindo assim a par do comércio internacional ou a longa distância e a par do grande negociante. Como veremos mais adiante, nos primeiros dez anos da Regeneração só seriam projectados caminhos-de-ferro que servissem as zonas de Lisboa, Tomar e Porto, malgrado a importância industrial e as queixas dos industriais da Covilhã – "*o seu acesso* (…) *ao carvão de pedra e aos grandes centros de consumo era extremamente dificultada pelo seu afastamento dos dois grandes centros capitalistas, agravado pelo péssimo estado das vias de comunicação*"[20].

[16] Autores coevos afirmavam que Portugal poderia ser um país exportador de metais, se estes fossem convenientemente explorados. A realidade, contudo, era outra: Portugal tinha que importar metais para as suas necessidades internas. Por outro lado, a necessidade de montagem de manufacturas em locais onde pudessem ser aproveitadas as matérias-primas e as fontes de energia existentes deparava com as mesmas dificuldades.

[17] Segundo Vitorino Magalhães Godinho (*A estrutura da antiga sociedade portuguesa*), verificou-se uma tendência ascendente dos preços entre 1826 e 1834, da qual a indústria portuguesa não terá beneficiado muito graças ao conflito interno.

[18] **Serrão; Martins** – *Da indústria portuguesa…*

[19] **Justino** – *A formação do espaço…*, vol. I, p. 84 e ss.

[20] **Justino** – *A formação do espaço…*, vol. I, p. 124.

2.1.3. Comércio

No início do século XIX, o Brasil era o grande parceiro comercial de Portugal, encontrando-se a maior parte desse comércio nas mãos de portugueses que criavam grandes fortunas, mas, como vimos, não as investiam em actividades produtivas. Com a assinatura dos tratados de 1808 e 1810, os comerciantes ingleses entraram no mercado brasileiro, deixando de estar dependentes dos intermediários portugueses. O colapso do sistema acentuar-se-ia com a independência brasileira e prolongar-se-ia até ao fim da década de 1830. Portugal via-se na necessidade de se debater com um *deficit* comercial crónico em relação à Inglaterra e de lidar com uma emigração maciça para o novo país.

A perda do Brasil levou os liberais a rever a matriz económica nacional, privilegiando a economia interna. Tomaram assim várias medidas legislativas para liberalizar a circulação interna e o comércio e criar um mercado de âmbito nacional. Porém, a falta de meios e vias de comunicação modernas tornava, em algumas áreas, o comércio insignificante e circunscrevia-o no espaço, não aproveitando assim do quadro legislativo que os governos criavam. As relações comerciais, não sendo escassas, eram localizadas e mais ou menos animadas segundo as conjunturas económicas, sendo que o comércio a longa distância se limitava a um número restrito de mercadorias. A nível externo, Portugal viu-se na necessidade de dividir o peso do Brasil, incrementando relações comerciais com outras nações. Como veremos, os caminhos-de-ferro foram construídos no sentido de responder a essa necessidade, aumentando a quantidade de produtos que chegavam aos grandes portos de exportação: Porto e Lisboa.

2.1.4. Os Transportes

Segundo JOEL SERRÃO, "*parece legítimo remontar-se até épocas muito recuadas na perscrutação da estrutura tradicional dos transportes em Portugal, a qual só a partir de meados do século passado* [século XIX] *seria gradualmente substituída*"[21].

De facto, Portugal entrou no século XIX dotado de vias e meios de transportes e comunicações num estado de grande atraso: "*antes do advento dos caminhos de ferro e da abertura de estradas* (…)*, os eixos fundamentais dos transportes portugueses eram constituídos pela cabotagem na orla marítima e pela navegação fluvial*"[22]. Frequentemente se atribuía a este facto a responsabilidade pela debilidade do comércio interno e pela falta de progresso do País, sobretudo do seu interior[23]. A única vantagem que Portugal disto retirava era a dificuldade de avanço de tropas inimigas, como admitiram os invasores franceses do início do século XIX.

Pela falta de comunicações eficazes, a economia nacional achava-se compartimentada e regionalmente bloqueada, dividida em mercados locais que não se articulavam entre si e fomentavam o comércio a curta distância, o que explica a persistência de feiras e mercados até muito tarde em Portugal. É conhecida a clássica divisão proposta por VITORINO MAGALHÃES GODINHO[24] para a geografia económica portuguesa: cidades costeiras (Porto, Aveiro, Lisboa, Setúbal, Faro), cidades do interior com desenvolvimento industrial (Guimarães, Covilhã, Coimbra) e cidades perdidas para lá das montanhas (Bragança, Guarda), que em termos de comunicações estavam separadas entre si.

Era mais viável o transporte ao longo da costa entre cidades costeiras (Lisboa, Porto, Setúbal, Viana, Aveiro) e com os Açores e Madeira e outros países do que o transporte terrestre até ao e no interior, onde predominavam fracas estradas, carreiros ou a ausência de obstáculos geográficos, cruzados por almocreves e seus comboios de mulas, recoveiros e carros movidos a tracção animal. Aliás, quanto mais se avançava para o interior, piores eram as comunicações. A excepção a esta regra residia nas zonas onde houvesse algum interesse imediato a explorar (alguns pontos no Alto Douro, Estrema-

[21] **Joel Serrão** – *Transportes*.

[22] **Joel Serrão** – *Temas Oitocentistas II – Para a História de Portugal no século passado: ensaios*, p. 269.

[23] Autores como Domingos Vandelli (*Memórias Económicas da Academia das Ciências de Lisboa*), José Inácio da Costa (*Memória agronómica relativa ao concelho de Chaves*), Balbi (*Essai Statistique sur le Royaume du Portugal et d'Algarve*) Heinrich Friedrich Link (*Voyage en Portugal depuis 1797 jusqu'en 1799. Suivi d'un essai sur le commerce du Portugal*), D. Luís da Cunha (*Testamento Político*), Manuel Fernandes Tomás (*Relatório acerca do Estado Público de Portugal*) ou Castilho (*Revista Universal Lisbonense*) evidenciavam a fraca qualidade dos meios de transporte de Portugal e defendiam a realização de investimentos para os melhorar (abertura de estradas, encanamento de rios, desobstrução das barras dos rios, construção de faróis), como forma de desenvolver o País. Nas décadas de 1830 e 1840, ainda se responsabilizava a falta de estradas e canais pelo fraco desenvolvimento da economia, o que demonstra que pouco se tinha feito até esta data.

[24] **Godinho** – *A estrutura da antiga…*

dura, Ribatejo, Minho, Douro Litoral, Alentejo e Algarve). "*Apenas as populações que viviam no litoral ou as debruçadas sobre algum rio navegável se podiam dar ao luxo de viajar. No interior, os caminhos eram intransitáveis, não havia hospedarias, a segurança era precária. As mercadorias apenas circulavam num raio reduzido, dentro de carros de bois, em cima de mulas ou às costas de camponeses*"[25].

Curiosamente não se colocava o problema da falta de progresso em função de debilidades ao nível da oferta ou da procura. Era opinião generalizada que o País era muito rico quer a nível agrícola, quer a nível geológico e que o problema residia precisamente na circulação e nos transportes (ou na falta deles), embora a economia nacional padecesse de outros males que entravavam o seu desenvolvimento: "*a nossa agricultura é a mais tributaria das industrias e a menos protegida. Alarguemos-lhe o consumo, e procuremos-lhe pelas estradas a fácil communicação interna.* (…) *Circule a producção, chegue por estas veias e artérias menos onerada dois terços do que hoje chega, e vereis se em seis ou oito annos somos o mesmo povo*"[26], dizia em 1851 Luís Augusto Rebelo da Silva. Em 1853, Plácido de Abreu, membro da Comissão de Obras Públicas, afinava pelo mesmo diapasão: "*as estradas são o único meio de fomento que ha para esta nação; é daqui que lhe hão de vir todos os seus grandes recursos e a sua prosperidade*"[27]. Pelo desenvolvimento dos transportes se resgataria o País.

Contudo, só nos finais da primeira metade do século XIX, com o Governo cabralista, se assiste a uma política de desenvolvimento das vias de comunicação. Anteriormente apenas se realizaram acções esporádicas e ocasionais[28]. A política de fomento dos transportes levada a cabo por Costa Cabral seria depois limitada pela revolta de Maio 1846 e pelo golpe do 1.º de Maio de 1851 de tal forma que por volta do meio século, o tráfego não apresentava características muito diferentes das do início de Oitocentos: as deslocações a grande distância eram feitas sobretudo por via marítima e a circulação no interior fazia-se pelas fracas estradas existentes e pelos rios (Tejo, Douro, Mondego e Sado, que transportavam as produções das zonas interiores até ao litoral[29]), mas o trânsito era prejudicado pela má qualidade destas vias de comunicação e dos meios de transporte existentes.

No entanto, radicara-se a ideia de que pelo desenvolvimento da rede de transportes (já que os obstáculos fiscais e legais à livre circulação tinham sido abolidos ou estavam em vias de tal) se atingiria o tão desejado progresso económico: resolver-se-ia o bloqueio económico regional, diminuiriam as importações do litoral e criar-se-ia um mercado de âmbito nacional. De facto, "*o consenso generalizado em torno deste problema* [atraso das comunicações] (…) *permitirá que a política de obras públicas do Fontismo tivesse sido acolhida com tanta esperança e tão pouca oposição*"[30]. Depositavam-se também nos caminhos-de-ferro grandes esperanças para a resolução de todos os problemas de transportes, apesar de nem os transportes complementares, nem a economia nacional se encontrarem suficientemente desenvolvidos.

*

As vias de comunicação fluviais e a navegação de cabotagem (entre portos nacionais) assumiam grande importância mesmo antes do aparecimento de caminhos-de-ferro e estradas macadamizadas[31]. Em 1843, o deputado José Maria Grande revelava isso mesmo: "*Não ha duvida nenhuma de que estas communicações* [os rios]*, pela sua promptidão e barateza são extraordinariamente preferíveis ás communicaçôes terrestres.* (…) *Tudo quanto exportamos para o estrangeiro não seria exportado, se não se fizesse a conducção pelos nossos rios. Quaes são os Portos para onde se fazem as nossas exportações? São Setúbal, Lysboa, Figueira, Aveiro e Porto; e não se fariam, se não existisse o Sado, o Tejo, o Mondego, o Vouga, o Douro.* (…) *Não ha a menor duvida que o que tem salvado este Paiz*

[25] *A Europa e nós: uma polémica de 1853*, p. 12.
[26] *Diario da Camara dos Deputados*, 24 de Março de 1851, Acta n.º 60, p. 270.
[27] *Diario da Camara dos Deputados*, 8 de Julho de 1853, Acta n.º 7, p. 129.
[28] Nos finais de década de 30, Mouzinho de Albuquerque e a Inspecção Geral das Obras Públicas do Reino traçam os fundamentos de uma política de estradas à escala nacional. Porém, os resultados ficaram muito aquém do esperado, devido às dificuldades financeiras do Estado e às primeiras concessões a companhias privadas terem sido um desastre financeiro.
[29] O Douro servia sobretudo a região vinhateira; o Mondego, uma vasta área que se estendia tão longe como até à Covilhã; o Tejo, grande parte da Estremadura e do Ribatejo, o Alto Alentejo e a Beira Alta a Sul da Guarda; pelo Sado, escoava-se grande parte dos cereais alentejanos.
[30] **Justino** – *A formação do espaço*…, p. 173.
[31] Assim chamadas em virtude da deturpação do nome do seu inventor ou divulgador (segundo o Barão alemão Eschwege, que afirmava que o método já era utilizado no Reno), o escocês John McAdam (1756-1836).

de um inteiro isolamento, são as nossas communicações fluviaes; por isso se vêem á borda dos rios as mais ricas povoações, e os maiores centros de producção"[32].

Os rios eram a principal via de comunicação entre litoral e interior, atendendo à escassez de estradas e à má conservação das existentes. Por outro lado, pela sua comodidade, rapidez, baixo custo e facilidade de deslocação de grandes cargas, atraíam os fluxos comerciais terrestres. Os transportes terrestres eram naturalmente tributários dos rios. Por isso cedo se aperceberam os governantes da utilidade de melhorar a sua navegabilidade e de os combinar com vias de comunicação terrestres.

Contudo, mesmo estas vias de comunicação – assim como os melhoramentos que lhes foram dirigidos neste período – deixavam muito a desejar. Em muitos rios, a navegabilidade era limitada, sazonal, errática e insegura, sobretudo no sentido ascendente; por outro lado, muitas regiões (30 a 40% do território continental, segundo cálculos de DAVID JUSTINO[33], que incluíam áreas de especialização agrícola: cereais alentejanos, batata transmontana, lãs da Beira Alta, Alentejo e Trás-os-Montes) encontravam-se muito afastadas de leitos navegáveis, ficando assim arredados dos mercados do litoral e do comércio internacional pelos altos preços que as suas produções atingiam em virtude do custo adicional do transporte. Por outro lado, e pelas mesmas razões, estas regiões ficavam também privadas das produções e importações do litoral (embora ao mesmo tempo se vissem protegidas da concorrência dos produtos estrangeiros).

Ao longo da primeira metade do século XIX (sobretudo durante a passagem de Costa Cabral pelo Governo), tentou-se beneficiar a circulação em alguns rios, quer através de obras de melhoria da navegabilidade, quer através da combinação com redes terrestres. Porém, e não obstante a introdução do barco a vapor (1821, no Tejo), o planeamento de construção de canais entre rios[34], as reparações em alguns cursos (mais uma vez, na década de 1840) e os estudos realizados por ordem do Conde de Tomar, os resultados ou não se concretizaram ou não igualaram as precisões do País.

A Regeneração preocupou-se também com o estado das comunicações fluviais, até porque não havia iniciativa nem fundos privados para melhorar a navegabilidade dos rios. No entanto, ao nível da comunicação fluvial, as dificuldades de navegação mantiveram-se, o que, face ao advento de vias de comunicação rivais, contribuiu para o declínio do tráfego em muitos rios[35]. Os canais projectados em 28 de Fevereiro de 1854[36] nunca seriam construídos e a ideia seria abandonada. "*Quando, enfim, o Governo se dispunha a enfrentar* (…) *a resolução do problema do melhoramento das condições naturais de circulação fluvial* (…)*, já o apito do comboio se sobrepunha, avassalador. A hora dos canais passara, quase sem ter principiado*"[37].

*

Quanto aos transportes marítimos, encontravam-se em semelhante situação: os principais portos e barras nacionais achavam-se em condições deficientes; a falta de investimento tinha levado ao assoreamento de algumas barras (situação agravada pelo aumento do calado dos navios); e a ausência de

[32] *Diario da Camara dos Deputados*, 15 de Março de 1843, pp. 246-247.

[33] **Justino** – *A formação do espaço*…, p. 189.

[34] A abertura de canais é referida já no século XVIII. Em 1822, inicia-se a abertura do canal da Azambuja, cujos trabalhos seriam suspensos pouco depois. Em 1835, surgem propostas (que não passaram disso mesmo) de ligação entre o Sado, o Tejo e o Guadiana, por meio de canais e caminhos-de-ferro, e entre o Douro e o Vouga. Em 1844, o projecto do canal da Azambuja é retomado. Outros projectos de construção de canais entre secções do Tejo médio também surgiriam. Segundo DAVID JUSTINO (*A formação do espaço*…, p. 177), preferia-se a construção de canais à construção de estradas (tal era a predominância das vias de comunicação fluviais) pelo menos até ao surgimento da alternativa caminho-de-ferro.

[35] A vantagem dos caminhos-de-ferro sobre os rios ficava-se a dever ao regime irregular de muitos rios, ao assoreamento da foz de alguns, a irregularidades do perfil natural e a dificuldades colocadas à navegação por construções artificiais. À medida que os caminhos-de-ferro iam crescendo, os produtores iam-nos preferindo aos rios como via de transporte até ao litoral. O caso do Douro seria excepcional, pois a sua importância como meio de transporte manter-se-ia mesmo depois da construção do caminho-de-ferro.

[36] A lei desta data apresentava o *Sistema geral de comunicações do Reino*, prevendo a construção de duas vias-férreas (de Lisboa ao Porto e à fronteira), dois canais de acesso ao Tejo e de ligação entre Tejo e Sado e Tejo e Douro e estradas. Segundo MARIA FERNANDA ALEGRIA (*A organização dos transportes*…), a decisão de basear os transportes em Portugal fundamentalmente em caminhos-de-ferro não estava ainda tomada, apesar de entretanto já terem sido feitas algumas concessões para a construção e exploração de caminhos-de-ferro. Segundo RAUL DA COSTA COUVREUR (*Inauguração dos caminhos de ferro em Portugal: uma data e um nome*), em Janeiro deste ano surge um parecer no *Diario do Governo* (que não consegui encontrar) no qual o executivo reconhece o valor do caminho-de-ferro e a necessidade de construção de uma via-férrea entre o Porto e a Régua. No entanto, confere ainda grande importância aos rios, vendo as estradas como ramificações destes e dos caminhos-de-ferro.

[37] **Serrão** – *Transportes*, p. 199.

faróis dificultava a navegação ao longo da costa. Nem por isso, contudo, deixaria a via marítima de ser a forma de eleição para o transporte de mercadorias e passageiros (entre portos nacionais e entre Portugal e outros países). A navegação de cabotagem atingia volumes máximos na ligação Porto – Lisboa, de tal modo que em 1845 uma comissão do Governo considerava que a abertura de uma linha de caminho-de-ferro entre Lisboa e Porto nunca poderia ser muito lucrativa.

Desde o século XVIII e durante todo o século XIX, escreveram-se muitos projectos mas poucas foram as obras efectivamente realizadas. Não houve um plano geral de obras portuárias, apenas se concretizando acções pontuais em alguns portos, barras e cais de Norte a Sul, em resposta a solicitações de autoridades locais. Estas obras, juntamente com a construção de faróis e a introdução da navegação a vapor entre Lisboa e Porto (1821), procuraram alterar a situação. Contudo, não existiam muitas companhias privadas de navegação e as que existiam viviam sempre com dificuldades e só sobreviviam com apoios estatais.

Deste modo, no final da primeira metade do século XIX, os entraves ao desenvolvimento da indústria marítima em Portugal eram ainda penosamente visíveis. A partir desta data a navegação de cabotagem conheceria francas melhorias graças a obras nos portos e faróis, mas foi prejudicada pelo advento do caminho-de-ferro (nas zonas por ele servidas), até ao momento em que os portos se dotavam de uma ligação ferroviária (Lisboa e Setúbal, enquanto *terminus* de linhas de caminho-de-ferro, viram a sua actividade portuária aumentar; nos restantes o tráfego estabilizava ou diminuía).

*

De qualquer modo, eram as vias de comunicação terrestres as que mais necessitavam de atenção – – "*viajar em Portugal era arriscado, moroso, incómodo e, porque dispendioso, reservado a poucos*"[38]. Já durante o Antigo Regime se tinham aberto algumas estradas (de Lisboa a Mafra, de Lisboa a Coimbra, no Douro – em benefício da vinicultura – e de Aldeia Galega a Badajoz), que, contudo, ficavam muito aquém da qualidade requerida e das necessidades das populações. Os liberais, cônscios desta situação limitadora da circulação de pessoas e bens e da própria actividade económica, procuraram alterar este estado de coisas. Em 1835, era criada a Comissão dos Melhoramentos de Comunicação Interior. Cabia-lhe elaborar um plano geral de estradas, pontes, encanamentos, canais e portos de acordo com os meios nacionais disponíveis para a sua construção[39]. No lote das propostas, constava um caminho-de-ferro entre Lisboa e Alenquer[40]. No entanto, a instabilidade política não permitiu grandes reformas a nível dos transportes e este período do Liberalismo não conheceria grande desenvolvimento na construção de estradas. Mantinham-se assim as estradas medievais e romanas ou aquelas que se perdiam recorrentemente com as chuvas (cruzadas por animais, carroças e carruagens), pelo que amplas zonas do interior do País se mantinham isoladas.

Na década de 1840, com o aparecimento de Costa Cabral no Governo, há um incremento na política de desenvolvimento das vias de transporte. "*Os «barões» precisavam de estradas e dispunham-se, efectivamente, a construí-las*"[41]. Surge a Sociedade Promotora das Comunicações Internas do Reino e a Sociedade Promotora dos Interesses Materiais da Nação, cujos objectivos eram sugerir ao Governo os meios mais práticos e menos dispendiosos de construir estradas. Tentou-se colocar o País na rota dos melhoramentos materiais, fazendo da construção de estradas macadamizadas (complementadas com os transportes fluviais e de cabotagem)[42] uma das prioridades nacionais para acabar com o atraso económico de Portugal – "*era sobretudo às vias de transporte que a expressão «melhoramentos materiais» (ou os seus equivalentes) estava associada, estabelecendo-se uma relação simplista entre via e tráfego*"[43]. Era intenção do Governo melhorar toda a rede viária nacional, quer por acção directa do Estado, quer pela contratação de empresas construtoras (o modelo largamente preferido, por se entender mais simples e económico), fiscalizadas pela Administração Central. No entanto, os concessionários raramente tinham dinheiro para cumprir o contrato, sendo as concessões canceladas, abandonadas antes do começo dos trabalhos ou subcontratadas. As empresas promovidas por Costa Cabral para

[38] **Alegria** – *A organização dos transportes*…. p. 104.
[39] Desde esta altura se começaram a celebrar contratos para a execução de obras viárias.
[40] **Matos** – *Transportes e Comunicações*…, p. 39. Tratava-se de uma proposta apresentada Bento Guilherme Hlingloefer. Os caminhos-de-ferro eram muito elogiados pela imprensa nacional, que insistia nas suas potencialidades e na necessidade de o instalar no País.
[41] **Serrão** – *Transportes*, p. 200.
[42] Plano de 1843.
[43] **Alegria** – *A organização dos transportes*…, p. 34.

melhorar os transportes e a situação financeira do Estado não passavam de companhias especuladoras que visavam recompensar os seus apoiantes e acalmar os seus protestos.

Em 19 de Dezembro de 1844, constituía-se a Companhia das Obras Públicas de Portugal (ou *monster company*, segundo alguns diplomatas ingleses) que chamava a si o exclusivo dos empreendimentos respeitantes às comunicações internas (estradas, caminhos-de-ferro, alfândega do Porto, barra do Douro), privilegiando as ligações entre Lisboa e Porto e na região do Vinho do Porto. Tratou-se do mais fraudulento e especulativo projecto de Costa Cabral. Apesar de ser constituída com um capital de 20 000 contos (segundo os estatutos), só 8 000 seriam emitidos e destes apenas 1 000 seriam disponibilizados para investimento. Era dirigida por membros da burguesia que emergiu vitoriosa da Guerra Civil e que tinham apoiado o Cabralismo. Muitos deles estavam envolvidos em outros esquemas especuladores que caracterizariam o regime. Um deles, José Maria Eugénio de Almeida, tornou-se um dos mais ricos capitalistas portugueses, investindo nos caminhos-de-ferro de Portugal (seria um dos proponentes da construção da Linha do Sul em 1854) e Espanha e nas Bolsas de Londres e de Paris. De entre as atribuições da Companhia, destacava-se a construção de uma linha-férrea de Lisboa à fronteira com Espanha, que ligasse o País ao resto da Europa[44]. No entanto, a primeira queda de Costa Cabral arrastou consigo a Companhia que não conseguiu realizar nada daquilo a que se tinha proposto. No final, tornou-se evidente que a empresa não passava de um banco que administrava os trabalhos em nome do Estado e que tinha como objectivo obter o capital necessário, pelo qual o Estado pagava 6% de juro e a autorizava a cobrar portagens nas estradas que construísse. A empresa faliria e seria extinta em 1848.

A construção sistemática de estradas macadamizadas em Portugal só se iniciaria a partir do biénio 1849-1850. A 22 de Julho de 1850 é aprovada a primeira lei sobre a moderna rede de estradas, que regulamentava e sistematizava a construção de estradas. Estas eram divididas em estradas de 1.ª classe (entre Lisboa e as capitais de distrito ou pontos importantes de Espanha) e 2.ª classe (uniam as capitais de distrito entre si e com portos ou cidades importantes) e em caminhos municipais (ligavam povoações dos concelhos entre si ou às estradas) e vicinais (todas as restantes). Tanto podiam ser construídas pelo Estado como adjudicadas a empresas particulares (embora tal se coadunasse com o Liberalismo económico, levantou objecções: o fracasso da Companhia das Obras Públicas em 1848 ainda permanecia fresco na memória). A segunda queda de Costa Cabral não permitiu continuar no imediato este esforço, mesmo assim ainda seriam construídos cerca de 200 quilómetros de estradas até à Regeneração[45].

A falta de meios e de pessoal especializado, a ausência de planos bem delineados, o descuido na conservação das estradas construídas, as dificuldades financeiras, a promiscuidade entre Estado e a clique que apoiava o Governo e as revoltas populares adiaram a generalização dos melhoramentos viários para a segunda metade do século XIX.

O Fontismo retomaria o esforço cabralista, no que à construção de estradas macadamizadas diz respeito, recorrendo para tal ao crédito[46], por falta de meios financeiros. A esta limitação, juntava-se a falta de meios técnicos e humanos e de pessoal qualificado, contribuindo para que a construção decorresse a um baixo ritmo.

À medida que iam sendo construídas, as estradas de macadame tornavam-se as principais vias de comunicação terrestre, uma vez que podiam chegar a qualquer ponto do País, ao contrário do que acontecia com o caminho-de-ferro. A sua construção, contudo, foi mais ou menos simultânea à construção das vias-férreas. Quer uma, quer outra pretendiam dar resposta a necessidades existentes, mais do que desenvolver rotas comerciais onde elas não existiam. Por outro lado, a política seguida pelos governos manteve o transporte rodoviário num nível secundário, em relação ao transporte ferroviário.

Em 1863, as estradas construídas em Portugal avançavam por dois dos mais antigos eixos de circulação terrestres: Porto – Lisboa e Aldeia Galega – Elvas[47]. Ora, os caminhos-de-ferro entretanto abertos seguiam pelos mesmos eixos. Entre Lisboa e Porto, a estrada seguia quase a par e passo com o caminho-de-ferro (sobretudo entre Lisboa e o Carregado e entre Leiria e Gaia)[48]. O mesmo se passava

[44] Tratava-se de uma via-férrea ao longo do Tejo. Mais tarde foi proposta a construção de uma outra estrada de ferro até ao Porto. Ver Capítulo 3.

[45] Ver Anexo XVI.

[46] Em 1854, o Governo contrai um empréstimo em Paris, junto da casa Chabrol, para construção de estradas (embora, parte desse capital tivesse depois sido empregado para pagar despesas do caminho-de-ferro, levantando os protestos da Câmara dos Deputados).

[47] Ver Anexo XIX.

[48] Para a evolução da construção de estradas e caminhos-de-ferro no período 1851-1860, consultar Anexo XVIII.

entre Aldeia Galega e Évora. Já a fronteira por Elvas via-se servida por estrada e caminho-de-ferro. A inexistência de um plano para a rede ferroviária nacional poderá explicar esta situação. De facto, as estradas assumiam-se como alternativa aos caminhos-de-ferro e não como seu complemento (só a partir de meados da década de 1860, e por iniciativa das companhias concessionárias do caminho-de--ferro, se poderia afirmar que à estrada como alternativa ao caminho-de-ferro, sucedia a estrada complementar à via-férrea[49]). O reduzido número e extensão de lanços de ligação às linhas de caminho-de-ferro confirmam também esta ideia.

Destas linhas e dos dados constantes dos Anexos XVI a XX demonstra-se que a construção de caminhos-de-ferro foi acompanha de uma notável construção de uma rede rodoviária. No entanto, tal não introduziu grandes mudanças no volume e estrutura do tráfego, uma vez que as estradas não cobriam uma grande parte do País. De facto, uma grande proporção do tráfego rodoviário originava-se e era absorvido a partir das linhas-férreas.

*

A construção de caminhos-de-ferro[50] em Portugal começou tardiamente e continuou muito lentamente, em comparação com outros países da Europa e da América do Norte[51]. Exceptuando os esforços da Companhia das Obras Públicas no tempo de Costa Cabral, em Portugal, os primeiros carris só começaram a ser fixados com o Governo regenerador do Duque de Saldanha (com Fontes Pereira de Melo nas pastas da Fazenda e Obras Públicas). Com o tempo e à medida que a rede se ia alargando, o caminho-de-ferro mudava a estrutura do comércio nacional[52], aproximando as regiões e rompendo o seu isolamento com o litoral. Pessoas e mercadorias passaram a ser transportadas em maior quantidade, com maior rapidez, comodidade e segurança e a um mais baixo custo; o mercado nacional ampliou-se; e alguns produtos deterioráveis passaram a poder ser transportados para mais longe[53]. Contudo, as grandes linhas de transportes eram as estabelecidas entre Lisboa e Porto, as que abasteciam os portos de mercadorias a exportar e as que distribuíam pelo interior os bens essenciais. Por isso, não é surpresa que continuassem a existir feiras, mercados locais, lojas e os tradicionais bufarinheiros ou almocreves. Já da mala-posta não se poderá dizer o mesmo[54]. Com este serviço concorria directamente o caminho-de-ferro. À medida que este ia ligando cada vez mais cidades, a importância da mala-posta diminuía (de serviço de longo curso, limitava-se a percorrer os acessos ás estações de caminho-de-ferro). Como exemplos: a mala-posta entre Lisboa e Porto cessou os seus serviços quando o comboio entre Lisboa e Gaia começou a funcionar; igual destino sofreu a mala-posta que chegava a Elvas, assim que o Caminho-de-ferro de Leste lá chegou (em 1854 o próprio Governo limitava a concessão do serviço de mala-posta à data de abertura do Caminho-de-ferro de Leste); no Minho e Douro Litoral, os serviços de diligência continuaram a operar até à abertura de vias-férreas naquelas províncias.

2.1.5. Finanças Públicas

Um outro entrave à prossecução de uma política de melhoramentos materiais em Portugal nas primeiras três décadas do Liberalismo português foi a desorganização financeira e a falta de capital para financiar tal política. "*Durante boa parte do século XIX, Portugal partilhou com as demais nações «periféricas» ou «latinas» uma reputação geral de desorganização financeira*"[55]. Desde as Invasões Francesas e os tratados de 1808 e 1810 que as finanças públicas estavam em queda livre. A redução das receitas, além dos efeitos negativos imediatos que provocavam, tinha implicações na

[49] Contratualmente, o Estado não estava obrigado a construir ramais de acesso às estações do caminho-de-ferro. Ver Anexo XX.

[50] Ver Capítulo 3.

[51] Ver Anexo XI.

[52] O crescimento da rede ferroviária foi responsável pelo alargamento do mercado interno, embora este também se tenha ficado a dever ao aumento da população urbana e da procura por parte dos mercados externos.

[53] Já no século XX, o VISCONDE DE PINDELA, engenheiro da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal (operava as linhas entre o Porto, a Póvoa de Varzim, Famalicão e Guimarães), elogiava a companhia onde trabalhava por conduzir diariamente ao Porto seis toneladas de leite vindas de Vila do Conde, no chamado *Comboio do Leite*. Cf. **Visconde de Pindela** – *Do interesse e das possibilidades ferroviárias no fomento agrícola*.

[54] Os serviços de mala-postas e diligências começaram a ser introduzidos em Portugal na primeira metade do século XIX, ligando Lisboa a localidades limítrofes e ligando Aldeia Galega a Espanha, pela estrada entre aquela localidade e Badajoz.

[55] *História económica de Portugal*, p. 311.

capacidade de contracção de novos empréstimos no estrangeiro, uma vez que essas receitas normalmente eram oferecidas como garantia de pagamento desses créditos. A bancarrota era uma possibilidade temida e eminente. Neste espaço de tempo, o *deficit* orçamental tornou-se notório, como aponta ARMANDO DE CASTRO[56]. O recurso ao crédito externo tornou-se a regra na gestão das finanças estatais. Amiúde se contraíam novos empréstimos para pagar os empréstimos anteriores. Mas mais grave era o facto de esses comprometimentos não serem aplicados em investimentos produtivos, mas sim em despesas militares durante a Guerra Civil ou em despesas correntes. Os próprios capitalistas portugueses preferiam apostar na especulação em torno das dificuldades financeiras do Estado em vez de aplicar os seus cabedais em actividades produtivas.

Pacificado o Reino, tornou-se claro que a dívida pública não só ultrapassava a capacidade do País como crescia descontroladamente. Era fundamental aumentar as receitas sem tributar em demasia e diminuir as despesas sem reduzir os serviços fundamentais (contudo a capacidade de fiscalização do Estado era muito fraca, pelo que as receitas nunca atingiam um valor relevante). A solução passou pela tentativa de modernizar e tornar mas eficaz a recolha de impostos e racionalizar as despesas; concomitantemente, tomar medidas para dinamizar a actividade económica e assim aumentar a matéria tributável.

Costa Cabral procurou modernizar a máquina do Estado e reconquistar a confiança de capitais nacionais e estrangeiros para o investimento, tendo conseguido alguns resultados positivos. A reforma de 19 de Abril de 1845 previa a conversão da dívida através da contracção de novo empréstimo e a entrega de parte dos impostos à Companhia das Obras Públicas, que, como se viu atrás e se verá mais à frente, devia criar estradas e caminhos-de-ferro para incrementar as trocas internas e os contactos com o exterior. Todavia, a não-aceitação das reformas cabralistas esteve na origem das guerras civis de 1846-47, o que fez agravar a situação financeira

O resultado de 30 anos de descontrolo orçamental foi claro: ao entrar na Regeneração e na segunda metade do século XIX, Portugal era um dos países mais endividados da Europa, muito além das suas capacidades. A partir de 1851, as finanças nacionais assentarão em dois princípios: o carácter reprodutivo das despesas em infra-estruturas e a insuficiência de capitais nacionais. No entanto, para que a política de melhoramentos materiais proposta pelos regeneradores fosse mais bem sucedida que os tentames esporádicos anteriores era necessário liberar receita para o investimento e organizar as finanças públicas, para restabelecer a confiança do mercado financeiro estrangeiro em Portugal.

Assim, o primeiro Governo regenerador, com Fontes Pereira de Melo na pasta da Fazenda, tomou quatro importantes conjuntos de medidas: (1) repôs a lei das contribuições directas (que originara a revolta da Maria da Fonte), (2) expropriou o Fundo Especial de Amortização[57] para o aplicar, entre outras, à construção do Caminho-de-ferro do Norte, (3) converteu a dívida do Estado para reduzir os seus encargos e equilibrar as contas ordinárias[58] e (4) recorreu ao crédito para financiar o investimento público, mesmo que tal significasse agravar o *deficit* numa fase inicial para depois recolher os frutos de um aumento da matéria tributável.

De forma optimista, os governos da Regeneração esperavam que a aplicação dos capitais emprestados catalisaria a produção de riqueza pública e elevaria a prosperidade geral, o que traria como consequência o crescimento da matéria colectável e das receitas do Estado. Deste modo se eliminaria o *deficit* e se amortizaria a dívida. Apesar de alguma oposição inicial, a opinião dominante entenderá que os empréstimos deveriam ser contraídos no estrangeiro, uma vez que os capitais nacionais não eram suficientes nem eram oferecidos a um juro tão competitivo quanto os externos.

[56] **Armando de Castro** – *As finanças públicas na economia portuguesa da primeira metade do século XIX*, p. 191.

[57] Ver Capítulo 4.

[58] Em 1852, a dívida era convertida (o seu juro passava para 3%) e consolidada em títulos não-amortizáveis (ou seja, não dispunha de prazo de amortização; apenas seria reembolsada se e quando conviesse ao Estado). Entendia-se que a consequente redução dos encargos anuais com juros, conjugada com outras medidas de saneamento financeiro permitiria a elevação do crédito público até ao nível europeu. Contudo, se os credores nacionais aceitaram estas condições, os credores estrangeiros não. De facto, a Bolsa londrina recusaria a cotação aos novos títulos portugueses. Foi necessário chegar a um acordo com os ingleses, em Dezembro de 1855, que redundou na emissão de 1963 contos de dívida e a elevação do juro a 4% caso os caminhos-de-ferro do Estado obtivessem lucros ou houvesse *superavit* nas contas, o que nunca aconteceria. Era um acordo estranhamente favorável para as contas nacionais. As condições impostas pelos credores externos eram bastante favoráveis, o que parece indicar que os investidores britânicos (que se habituaram a investir no *boom* ferroviário europeu e norte-americano) viam com bons olhos o novo projecto fontista prestes a ser inaugurado em Portugal. De qualquer modo, a facção mais conservadora do Cartismo faria uma crítica feroz, quer ao acordo, quer aos negócios a ele associados.

A oposição criticava os excessos e a precipitação financeira e opunha a ideia das economias para resolver o *deficit*, num discurso manifestamente mais apropriado para fazer oposição do que para governar. Apesar das rotações governamentais, esta foi, *grosso modo*, a solução até à década de 1890.

A política da Regeneração trouxe obviamente alterações à estrutura de receitas e despesas, no entanto estas aumentaram mais rapidamente que aquelas até ao colapso final do Fontismo em 1890. No campo das despesas, as não produtivas perderam importância ao longo do período, enquanto que o peso das despesas com a economia aumentou. No entanto, grande parte das receitas eram gastas com os encargos da dívida: apesar da conversão da dívida, o constante recurso ao crédito para financiamento dos melhoramentos materiais conduziria a uma espiral de endividamento aumentando o peso dos encargos da dívida até à crise de 1890, uma vez que os investimentos tardavam a dar o respectivo retorno. Outra das características da gestão financeira do Estado durante a Regeneração foi a existência de várias irregularidades face à legalidade constitucional e legislativa. Os desvios orçamentais ocorreram em mais de metade dos governos regeneradores[59], além de que as câmaras e a Junta do Crédito Público (entidade responsável pela emissão de títulos da dívida pública) se mostravam incapazes de fiscalizar as contas apresentadas pelo Governo. Era igualmente frequente subavaliar as despesas e receitas e recorrer ao uso de receitas e sobretudo despesas extraordinárias para justificar o *deficit* como transitório e reprodutivo, visto que o Ministério com mais peso nas despesas era o das Obras Públicas.

O Fontismo acabaria por falir no final do século XIX por preconizar um projecto de fomento muito exigente – para uma estrutura fiscal muito atrasada e incapaz de combater a evasão fiscal –, ao qual não correspondeu um crescimento económico e da matéria colectável suficientemente rápido.

2.2. Balanço

Malgrado as críticas que se podem apontar ao Fontismo, a verdade é que na segunda metade do século XIX fizeram-se progressos significativos nas estruturas produtivas da economia. Contudo, Portugal manteve-se um país predominantemente agrícola, em grande medida dependente da produção vitivinícola, tal como aconselhava a conjuntura internacional (procura de produtos primários por parte dos países industrializados, alta de preços).

No campo dos transportes, a Regeneração conseguiu cumprir aquilo a que se propunha e que em vão tinha sido procurado pelos governos anteriores: modernizar o País, dotando-o de infra-estruturas capazes de dinamizar as actividades económicas. Independentemente de os investimentos só no médio/longo prazo terem dado retorno e de a rede responder mais aos interesses dos investidores estrangeiros do que às aspirações económicas nacionais, a verdade é que o Fontismo colocou ao serviço de amplas faixas de portugueses o mais moderno meio de transporte da altura.

É inegável que o desenvolvimento dos transportes, e sobretudo no caminho-de-ferro, trouxe consequências positivas à economia nacional. Graças ao investimento naquela área, reduziram-se os tempos e preços de viagem, facilitou-se o acesso a regiões até então praticamente inacessíveis, esbateram-se isolamentos e localismos, intensificou-se a circulação de produtos e ideias, melhorou-se o contacto com o estrangeiro, desenvolveu-se o tráfico, enfim, fomentou-se o desenvolvimento económico de Portugal. "*De alguma forma, ele* [o caminho-de-ferro] *significou* (…) *o começo de facto da época contemporânea entre nós*"[60].

Contudo, não se pode deixar de dizer que os caminhos-de-ferro não foram o motor de desenvolvimento que se supôs serem, uma vez que, em primeiro lugar, estradas e portos também detiveram um importante papel no desenvolvimento das trocas regionais e externas, respectivamente; em segundo lugar, faltavam as estradas de acesso às estações que levassem as mercadorias e os passageiros ao caminho-de-ferro; em terceiro lugar, apenas diziam respeito a uma das etapas do processo produtivo: a circulação. "*O caminho de ferro* (…) *é um instrumento de uma energia incomparável sem dúvida, mas é um instrumento apenas*"[61], dizia Oliveira Martins em 1887. A construção de caminhos-de-ferro aconteceu em desarmonia com o estágio de desenvolvimento económico português, tornando-se os caminhos-de-ferro ilhas de modernismo num mar de atraso: "*em Portugal, a renovação da rede de*

[59] Recurso a regimes excepcionais, orçamentos de ditadura promulgados por decreto, votação de leis de meios que autorizavam os governos a continuar a cobrar receitas e efectuar despesas com base na última lei de receita e despesa aprovada, contracção de empréstimos sem aplicação definida, aplicação de capitais para outros fins do que aqueles legalmente estabelecidos, recurso a empréstimos para reduzir o *deficit* por meio de operações não autorizadas pelo orçamento…

[60] **Joel Serrão** – *Breve introdução à história dos caminhos de ferro em Portugal*, p. 11. Todavia, o mesmo autor chegou a referir como o caminho-de-ferro ao facilitar a baixa dos preços e a emigração era contrário à produção.

[61] Apud. **Serrão** – *Transportes*, p. 203

transportes (…) *precedeu em muitas áreas uma ampla procura interna e não a promoveu imediatamente*"[62]. Isto explica a razão pela qual na Europa do Norte os caminhos-de-ferro foram colocados pela iniciativa privada que efectivamente deles necessitava e explica também o motivo por que, em Portugal, os investidores preferiam investir na construção de caminhos-de-ferro alheando-se depois da exploração. Em Portugal, o transporte ferroviário necessitou do empurrão do Estado para se desenvolver, uma vez que não era economicamente interessante investir em ferrovias. Em Portugal, "*quanta esperança, de teor mais ou menos sebastianista, se pusera na salvação pelos caminhos de ferro!*"[63]. Em Portugal, voltava-se a impor a política do transporte sobre a da fixação metropolitana.

Por outro lado o caminho-de-ferro não assumiu o papel de indústria industrializante que assumira noutros países da Europa. A siderurgia nacional não existia, nem foi desenvolvida, atendendo às poucas ou nenhumas condições favoráveis à sua implantação (por exemplo, a isenção de direitos sobre os materiais de construção importados). De facto foi pouco relevante para a indústria portuguesa a procura de produtos industriais originada pela construção e exploração ferroviárias, apesar de se ter produzido em Portugal material para a fixação das vias e para a reparação do material circulante.

PEDRO LAINS[64] identificou como principais exportações portuguesas na segunda metade do século XIX vinho, frutas, legumes, azeite, gado, madeira, cortiça, peixe em conserva e algodão, precisamente as mercadorias onde se assinalam aumentos no transporte ferroviário (excepto as conservas). Carvão, comestíveis, manufacturas, adubos e parte dos cereais eram importados por via marítima e consumidos no litoral, o que explica o fraco valor no transporte ferroviário. Parte do carvão vinha também de Espanha, sendo consumido no litoral. Tudo isto pode indicar que o caminho-de-ferro teve sobretudo a função de veicular relações comerciais com os portos que comunicavam com o exterior ou encaminhar produções do interior para o litoral (Lisboa e Porto) e não tanto a função de abastecer o interior. A partir de Porto e Lisboa, partiam sobretudo para Inglaterra. Mesmo o comércio com Espanha não se desenvolveu por causa do caminho-de-ferro, pois o mar continuou a competir com a ferrovia no transporte de cereais castelhanos para Portugal. Por outro lado, ao facilitarem as importações, atrasaram o desenvolvimento da indústria nacional. Através do caminho-de-ferro, em Portugal acentuou-se a matriz de país exportador de produtos primários e importador de bens transformados. Lisboa e Porto tornaram-se os principais pontos de término das linhas-férreas, acentuando a sua hipertrofia em relação ao resto do País.

Deste modo o caminho-de-ferro não foi um instrumento fundamental para a formação do mercado nacional (pelo menos até final do século XIX) nem acabou com a compartimentação do País, não contribuiu para a especialização regional da produção agrícola nem para o crescimento da produção, não acelerou o desenvolvimento industrial e não foi o motor do crescimento económico nacional que se pensava ser.

Finalmente, a constante emissão de títulos de dívida pública atraía as poupanças dos portugueses, cerceando assim a consolidação do sistema financeiro nacional. Assim, Portugal manteve-se um país eminentemente agrícola e dependente do velho aliado inglês em termos económicos e financeiros. A liberdade excessiva concedida à iniciativa privada no que diz respeito à natureza e localização dos investimentos (eram as companhias que escolhiam as directrizes das linhas), a imposição de modalidades de financiamento da construção de infra-estruturas independentes dos réditos futuros da exploração e a política de expansão das relações com o exterior em detrimento de um desenvolvimento do consumo interno também foram factores determinantes para esta situação. Alguns destes aspectos serão tratados no capítulo seguinte, dedicado à construção da rede ferroviária em Portugal, seus avanços, recuos, hesitações e vicissitudes.

[62] **Alegria** – *A organização dos transportes*…, p. 207.
[63] **Serrão** – *Transportes*, p. 204.
[64] **Pedro Lains** – *Exportações portuguesas, 1850-1913: a tese da dependência revisitada*.

3. HISTÓRIA DOS CAMINHOS-DE-FERRO EM PORTUGAL

"*Quando estiver aberta à circulação a via férrea que, passando por Madrid, nos há-de ligar a toda a Europa, o que se realizará ainda este ano; quando a nossa linha do Sul e sueste, que não tarda a chegar às margens do Guadiana, se estender até Sevilha, unindo-nos depois com todas as cidades de Espanha, da França e da Itália, banhadas pelo Mediterrâneo, acontecimento que não se há-de fazer esperar por muitos anos; quando, finalmente, este porto* [Lisboa] *for dotado com boas docas, guarnecidas de armazéns vastos e cómodos, com todas as mais condições necessárias à pronta e fácil descarga e carregação dos navios, o grande depósito das docas de Londres há-de repartir com as de Lisboa uma parte das suas riquezas.* (…) *Quando raiar esse dia, então se avaliará ao justo a situação, tão feliz, tão vantajosa para este reino e para a companhia, da estação principal do caminho de ferro de Norte e leste* [Santa Apolónia]. *Assim ficarão completos e em acção todos os elementos que devem dar ao Tejo a importância que lhe é devida, fazendo dele um dos primeiros portos comerciais do globo e dando a Lisboa as honras, as riquezas e esplendor inerentes aos grandes empórios do comércio*"[1]

[1] **Vilhena Barbosa** – *Arquivo Pitoresco*. Apud. *Cem anos de caminho de ferro na literatura portuguesa*. Compilação de Frederico de Quadros Abragão, pp. 87-88.

3.1. O período anterior à Regeneração

O caminho-de-ferro, "*esse mensageiro de boa nova*"[2], começou a ser construído em Portugal tardiamente em comparação com o resto do mundo[3], sendo a sua progressão também lenta, não conseguindo recuperar o atraso em relação a outros países.

O tardio início da construção parece ter resultado sobretudo da instabilidade política e social da primeira metade do século XIX (três guerras civis, três diplomas constitucionais, mudanças frequentes de Governo), das dificuldades económicas do País e da oposição que os caminhos-de-ferro começaram por suscitar. Além disso, antes da entrada de Fontes Pereira de Melo no Governo em 1851, o projecto de construção de uma rede de transportes nacional baseava-se sobretudo em estradas e canais e no melhoramento da navegabilidade de alguns rios. Apesar de a maioria das vozes paulatinamente apoiarem a instalação de vias-férreas em Portugal, atendendo às "*descrições jornalísticas das maravilhas ferroviárias do estrangeiro*"[4] – "*esse estrangeiro cada vez mais estrangeiro*"[5] –, outras haviam que viam o caminho-de-ferro como uma utopia ou um benefício fora do alcance da sociedade portuguesa, desnecessário face aos rios que cruzavam Portugal e inconsequente sem uma intervenção simultânea na economia e administração: "*ao Neves Barbosa, velho amigo da casa, ouvi eu defender a opinião contrária; com essa história «dos caminhos-de-ferro» ia a Nação gastar montes de libras. E um país que possui o Tejo e o Douro não precisava de mais nada. Os rios. Muito mais seguro. E muito mais barato.* (…) *Em todo o caso, a maioria era pelo caminho-de-ferro; quando mais não fosse, por serem péssimas as comunicações que havia*"[6]. Entre os que duvidavam do caminho-de-ferro contavam-se intelectuais ilustres como Alexandre Herculano (embora inicialmente se mostrasse um entusiasta pelo desenvolvimento das vias de comunicação), Almeida Garrett, ou o Conde de Lavradio. O historiador duvidava do potencial do caminho-de-ferro para o melhoramento social e moral dos povos; o escritor preferia o investimento em estradas ou rios (em *Viagens na Minha Terra*, publicada em 1846, critica os *caminhos-de-ferro dos barões*, numa clara alusão aos projectos de Costa Cabral – *vide infra*); o político contestava a instalação de caminhos-de-ferro tendo em conta a realidade financeira e demográfica de Portugal.

Mas em meados da década de 1840, voltaram-se a reunir, em Inglaterra, as condições propícias a um ressurgimento da construção ferroviária. Aliás, a depressão dos anos de 1830 naquele país foi ultrapassada através de investimentos massivos em caminhos-de-ferro tanto dentro como fora de fronteiras. A *mania* dos caminhos-de-ferro alastrou-se para cá da Mancha, entrando em França, Bélgica e na Península Ibérica[7]. Na altura, o caminho-de-ferro era a técnica mais importante nas sociedades industriais, tendo estimulado o desenvolvimento nos países mais avançados da Europa, pelo que atraía agora a atenção dos países periféricos.

Aproveitando o contexto internacional, o Governo cabralista conseguiu combinar a pacificação interna com a atracção de investidores para uma política de melhoramentos materiais. Portugal tornava-se terra fértil para a especulação financeira em torno dos projectos de caminhos-de-ferro e conheceu a sua versão da febre ferroviária europeia, tantos eram os candidatos à concessão de linhas a construir. Várias propostas seriam apresentadas ao Governo durante este período[8], mas nenhuma se concretizaria. Na generalidade, estas propostas eram obscuras e um tanto ou quanto vagas, omitindo estudos e o capital necessário e revelando desconhecimento do País. Algumas delas contemplavam a conjunção entre caminho-de-ferro e rios, o que demonstrava também a inexistência de estradas que se pudessem ligar ao caminho-de-ferro. Também ignoravam a procura potencial por caminhos-de-ferro nas áreas de significância económica e demográfica. A propósito de uma proposta apresentada por Benjamin de Oliveira em Agosto de 1844 para uma ligação ferroviária entre Porto e Lisboa, o Conde de Tojal, Ministro da Fazenda e dos Negócios Estrangeiros da altura, acreditava que essa linha nunca poderia competir com os vapores e veleiros que faziam a ligação por mar; mais dizia que o único

[2] **Frederico Pimentel** – *Apontamentos para a historia dos caminhos de ferro portuguezes*, p. 1.

[3] Ver Anexo XI.

[4] **Serrão** – *Breve introdução à história*…, p. 10.

[5] **Serrão** – *Temas Oitocentistas II*, p. 271. Segundo JOEL SERRÃO, na mesma obra, a partir de 1840, começar-se-ia a falar com alguma insistência em comboios, embora ninguém alimentasse a esperança de os ver a circular em Portugal num futuro próximo.

[6] **Branca de Gonta Colaço** – *Memórias da Marquesa de Rio Maior*, Apud. *Cem anos de caminho de ferro*…, p. 4.

[7] DAVID JUSTINO (*A formação do espaço*…, vol. II) refere que já em 1845 se falava na ligação do Douro (num artigo d'*O Industrial Portuense*) a par de uma ligação a Espanha pelo Alentejo e de outra entre Porto e Lisboa.

[8] Ver Anexo XII.

caminho-de-ferro que poderia ser lucrativo seria um que ligasse o Alentejo a Alcácer do Sal e esta localidade a Lisboa por mar. Também é interessante salientar que muitos ingleses propunham uma ligação internacional que ligasse Portugal a Espanha e França, o que estava relacionado com a política de livre comércio entre nações, que pudesse levar o cereal português a Inglaterra através de França, e com a fraca procura que existia em Portugal, que ameaçava tornar os caminhos-de-ferro internos pouco ou nada lucrativos.

Foi ao Conde de Tomar que pertenceu a primeira tentativa governamental de construir um caminho-de-ferro, em parceria com a Companhia das Obras Públicas de Portugal criada em 19 de Dezembro de 1844. Cinco meses depois, a carta de lei de 19 de Abril de 1845 incumbe-a de construir uma via-férrea desde as margens do Tejo até à fronteira com Espanha. Pretendia-se ligar Lisboa à Europa, tornando assim a capital o centro de embarque para as viagens atlânticas. Para o fazer, disporia de dez anos a contar da promulgação da lei que aprovasse o contrato (1 de Maio de 1846). A concessão duraria 99 anos e o Estado garantia à Companhia um juro de 6% sobre as quantias dispendidas. O clausulado naquele contrato serviria de padrão para o futuro próximo (concessão de terras e materiais do Estado, isenção de direitos sobre materiais importados e capital, faculdade de fixar tarifas de transportes nos primeiros dez anos de exploração, possibilidade de resgate do Estado após um determinado prazo, reparação por conta do Estado de avarias por motivos de guerra, etc.).

Para dirigir os serviços técnicos chamou a Companhia o engenheiro belga Du Pré que, tendo em conta a necessidade de atender simultaneamente ao tráfego interno e internacional, propôs uma directriz que ligasse Lisboa a Vila Nova da Barquinha, ponto onde se bifurcariam duas linhas: uma em direcção ao Porto e outra em direcção a Espanha[9].

No entanto, divergências entre o Governo e a Companhia, a propósito da intenção daquele em entregar a construção de caminhos-de-ferro a empresas inglesas, começaram a empecer o empreendimento. A suspensão da décima da repartição, que financiava a Companhia, e o alvoroço por que passaria o País nos anos seguintes impediriam a prossecução do empreendimento e do próprio projecto de construção de caminhos-de-ferro em Portugal. A partir deste momento os banqueiros ingleses recusavam-se a emprestar mais dinheiro a Portugal, até porque em Londres esmorecia a euforia bolsista e com ela a *mania* ferroviária (em Espanha, das 25 concessões autorizadas, 22 não tiveram seguimento e só uma se encontrava terminada). O Cabralismo caía e a Companhia denunciava o contrato (em 1853, ainda os seus accionistas reclamavam junto do Governo o pagamento de indemnizações por quebra de contrato). No fundo, "*a «mania dos caminhos de ferro» no Portugal de 1845-46 foi apenas um pálido reflexo do explosivo crescimento ferroviário em Inglaterra e na França, e resultou da expectativa criada, interna e externamente, pela política de dinheiro fácil do governo de Costa Cabral*"[10].

Durante a segunda passagem de Cabral pelo poder, foi publicado um outro relatório sobre caminhos-de-ferro, da autoria de Albino Francisco de Figueiredo e Almeida. Neste relatório, delineava-se uma rede ferroviária composta por duas grandes linhas (Porto – Lisboa e Lisboa – Espanha) exploradas por duas companhias financiadas e controladas pelo Estado, servidas por ramais secundários e por uma conjugação entre transportes rodoviários e fluviais. Contudo, este projecto nem sequer passaria do papel.

Fosse pela ineficácia e ignorância dos governantes, pela natureza especuladora dos projectos, pela fragilidade do regime liberal, por a economia não ter criado as condições necessárias ao crescimento do mercado interno, pelo encerramento do ciclo de euforia financeira em Londres em 1847, por insuficiência financeira e técnica, por se ter sonhado cedo de mais com os caminhos-de-ferro[11] ou por uma combinação de todas estas razões, a verdade é que o País não viu nem um único quilómetro de via-férrea construído na primeira metade do século XIX.

No entanto, o projectado por Costa Cabral será depois posto em prática, na segunda metade do século XIX, por aqueles que o combateram. Nas palavras de JOEL SERRÃO, "*tudo parece indicar que é um Cabralismo sem Costa Cabral que veremos permanecer ao longo da experiência governativa da Regeneração*"[12]. De facto, o projecto regenerador dos melhoramentos materiais assemelha-se ao proposto previamente por Costa Cabral, ao encarar o atraso económico como uma questão de insuficiên-

[9] Ver Anexo XIII. O trabalho de Du Pré seria tão apreciado que, em 1854, Fontes Pereira de Melo afirmaria que o convidara a regressar a Portugal para trabalhar nos caminhos-de-ferro. No entanto, Du Pré recusaria por se encontrar ocupado com trabalhos no seu país natal.

[10] **António Lopes Vieira** – *Os caminhos de ferro antes dos caminhos de ferro: a especulação ferroviária em Portugal em 1845-46*, p. 129.

[11] Segundo terminologia de ANTÓNIO LOPES VIEIRA (*Os caminhos de ferro antes*…).

[12] **Serrão** – *Temas Oitocentistas II*, p. 252.

cia na circulação e transporte, que contribuía para a falta de integração do espaço económico nacional. Destarte, o consenso existente relativo à necessidade de construção de vias de comunicação (sobretudo caminhos-de-ferro) que colocassem em contacto os diversos pontos do Reino facilitou a tomada de medidas naquele sentido por parte dos governos da segunda metade de Oitocentos. O primeiro Governo regenerador soube aproveitar-se deste clima de confiança para fomentar os projectos que aquele consenso suscitava[13].

3.2. A Regeneração

Muito embora algumas vozes se tenham levantado contra a política de transportes que Fontes se preparava para assumir, o Ministro não se deixou desencorajar. De facto, tornou-se intenção de todos os governos do período 1851-1860 desenvolver os meios de comunicação em Portugal. Não nos esqueçamos que os anos de 1850 são marcados pela questão cerealífera e pelo problema das subsistências e que os caminhos-de-ferro de Leste e do Sul ligavam Lisboa ao Alentejo produtor de cereais. Contudo, mantinha-se a dúvida em relação ao tipo de vias de que deveria servir de sustentáculo a todo o sistema[14]. Com o decorrer do tempo, porém, a ideia de construção de caminhos-de-ferro acabaria por se impor (o número de linhas previsto aumenta, a construção de canais é abandonada e as estradas passas a ser previstas para ligações entre locais distantes onde os caminhos-de-ferro as não substituíssem), apesar de haver uma enorme falta de comunicação a nível interno, como referira Du Pré no relatório apresentado à Companhia das Obras Públicas. Continuava, todavia, por decidir que linhas construir (apenas se sabia que era urgente a ligação à Europa), por quem e com que dinheiro.

Optar-se-ia pela construção de caminhos-de-ferro, prescindindo-se da construção de canais entre rios[15]. Estradas e rios navegáveis tornar-se-iam vias de comunicação complementares de um sistema que privilegiaria as relações económicas com o exterior e a burguesia (não exclusivamente nacional) que se dedicava à importação e exportação[16]. Para o financiamento e exploração destes melhoramentos, os governos recorreriam aos capitais e empresas estrangeiros[17].

Contudo, ao longo da Regeneração, a construção da rede ferroviária seria lenta, apesar das esperanças depositadas no caminho-de-ferro. A ausência de uma política de transportes definida[18], a atitude passiva do Estado como mero receptor de propostas, a insuficiente e ineficaz intervenção estatal (basta evocar que as mesmas vias foram sendo concedidas sucessivamente a companhias diferentes), a indecisão sobre as linhas a construir e sobre as modalidades de subvenção a adoptar e a dependência em relação a Espanha no que diz respeito à ligação das linhas portuguesas com as espanholas condicionaram esse lento desenvolvimento. Por outro lado, o grande desconhecimento que os governantes possuíam do território que governavam também pode ter contribuído para a lentidão com que avançavam

[13] Segundo MARIA FILOMENA MÓNICA (*Um político, Fontes Pereira de Melo*) a maioria dos portugueses tinha ainda fresca na memória o que acontecera na primeira metade do século XIX, pelo que davam o seu apoio incondicional a um movimento – Regeneração – que prometia paz, segurança e prosperidade.

[14] Em 28 de Fevereiro de 1854 era apresentada uma proposta de lei sobre o sistema geral de comunicações do Reino, que previa a construção de duas linhas-férreas: Porto – Lisboa e Lisboa – Espanha. Esta proposta demonstra que a decisão de basear os transportes nos caminhos-de-ferro não estava ainda tomada, não obstante já terem sido feitas concessões para a construção e exploração de vias-férreas. Continuava-se a apostar sobremaneira na construção de estradas e canais e nas obras de melhoramento da navegabilidade dos rios.

[15] Esta decisão não foi formal, uma vez que nunca houve uma política ferroviária definida. Com o passar do tempo e mediante as medidas tomadas pelos governos, tornou-se notório que se queria fazer dos caminhos-de-ferro a espinha dorsal do sistema de transportes nacional.

[16] Segundo MARIA FERNANDA ALEGRIA (*A organização dos transportes*), eram bastantes conhecidos os dados sobre o comércio internacional (e os altos rendimentos que daí advinham para os cofres do Estado), mas mal conhecidos os referentes à produção, circulação e consumo interno (embora se tivesse consciência de que eram reduzidos), pelo que a aposta no fomento dos contactos com o exterior era mais segura, além de que ia mais ao encontro da imposição de liberalização das trocas feita pelos principais parceiros comerciais de Portugal.

[17] É neste ponto que as políticas de melhoramentos propostas pelo Fontismo e pelo Cabralismo divergem. Enquanto que este fazia assentar o financiamento exclusivamente no lançamento de impostos (a Companhia das Obras Públicas era financiada por um imposto criado para o efeito) e no capital da elite financeira que suportava o regime, o Fontismo, por regra, preferiu recorrer aos capitais externos, numa tentativa também de fragilizar aquela mesma elite.

[18] O Estado nunca assumiu o papel de delineador do traçado das linhas-férreas. Limitando-se, porventura, à definição de Estado Liberal (que não interfere directamente na economia), os governos apenas definiam os pontos extremos e intermédios das linhas, deixando as secções entre eles ao arbítrio das companhias. Quanto às ligações com os caminhos-de-ferro de Espanha, os governos pouco ou nada podiam fazer, encontrando-se totalmente nas mãos dos governos vizinhos. Além disso, quase todas as linhas foram decididas isoladamente. A aprovação de um plano de conjunto teria de esperar pelo raiar do século XX. Por outro lado, a construção de estradas e caminhos-de-ferro e a renovação dos portos iam-se fazendo isoladamente, sem qualquer plano de conjunto.

as obras, pelo menos no início da segunda metade do século XIX[19]. Isto, obviamente, influenciou a construção das vias-férreas: as directrizes escolhidas dependiam de critérios de facilidade de construção e de distância entre pontos extremos (que estavam intimamente ligados aos custos de construção), apenas sendo aconselhada a passagem por localidades importantes (ou seja, com população suficiente).

Assim, a primeira década da Regeneração foi um período de incertezas no que à construção ferroviária concerne, marcado pela dificuldade de financiamento externo e por desilusões quanto aos financiadores e construtores das vias-férreas. A construção, começada em 1853, prolongou-se, a um ritmo muito lento, até 1860[20]. Foi um período durante o qual se extremaram esperanças e frustrações. O grande desejo de dotar o Reino do mais novel meio de deslocação mais não foi capaz do que abrir à exploração uns meros 69 quilómetros de via-férrea. Contudo, este período seria também marcado pela assinatura de um contrato (com o espanhol José de Salamanca), que na década seguinte dotaria Portugal de mais de 400 quilómetros de ferrovias em efectiva exploração.

Assim, o período em estudo foi um período de incerteza e ignorância do Governo, marcado por muitas esperanças e muitas frustrações, umas provocadas pelos empresários com quem o Estado se cruzava, outras provocadas por Espanha, outras provocadas pelos próprios governos.

3.2.1. Um nome: Fontes Pereira de Melo

Fontes Pereira de Melo ficou indelevelmente associado a este período e à construção de caminhos-de-ferro em Portugal, de tal modo que a política que norteou os governantes nacionais até 1890 ficou conhecida historicamente como Fontismo. Fontes Pereira de Melo foi o equivalente nacional de nomes na Europa como Cavour em Itália, Nils Ericson na Suécia e Szecheny ou Kossuth na Hungria. Todos estes países da periferia económica europeia tiveram o seu líder e apóstolo do caminho-de-ferro. Portugal teve Fontes. Preconizava uma "*política de alicerce filosófico positivista* [que] *intentou a transformação material do País, tendo desempenhado em tal desiderato papel do maior relevo o lançamento das vias férreas, que ofuscaram, por alguns decénios, o alcance* [e construção] *das estradas que, simultaneamente, se iam abrindo também*"[21].

De facto, Fontes Pereira de Melo fez dos caminhos-de-ferro o seu objectivo político e a materialização da ideia de progresso. "*A capacidade mobilizadora de um mito de fácil progresso dilatou-se então, encontrando expressão na política dos melhoramentos materiais – o fontismo –, que tinha como principal prioridade o lançamento da infra-estrutura dos transportes, especialmente da rede ferroviária*"[22]. Internamente, os jovens reviam-se no Ministro que lhes prometia desenvolvimento e riqueza (mesmo se isso implicasse um aumento dos impostos). O contexto sócio-político da Europa da época era-lhe também favorável. No Velho Continente, firmara-se, após as revoluções de 1848, a fase do fomento[23] e Fontes tinha os conhecimentos e energia suficientes para a levar a cabo em Portugal. Fontes tornou-se o único governante a saber precisamente o que queria, embora não soubesse como. O Rei D. Pedro V também tinha uma visão informada dos caminhos-de-ferro, mas não apoiava a forma como Fontes pretendia dotar Portugal de estradas de ferro. Além disso não tinha parte no Governo e o seu poder era muito limitado pela Carta. Contudo, rapidamente se opôs à política de Fontes.

Aparentemente as políticas fontistas baseavam-se no pensamento de Michel Chevalier ("*o governo mais económico não é aquele que menos gasta, mas aquele que melhor gasta*"[24]), um grande entusiasta dos caminhos-de-ferro. Para este economista, os governos deviam recorrer aos empréstimos para investir em *améliorations matérielles*[25] e assim desenvolver a economia dos seus países. Dentro destas *améliorations matérielles*, Chevalier destacava os caminhos-de-ferro, como garantes de paz interna e externa, criadores de civilização e de liberdade e meio de aumentar a produção agrícola e

[19] Só na segunda metade do século XIX se fariam os primeiros estudos geográficos e orográficos de Portugal (malgrado uma proposta apresentada por Albino de Figueiredo em 1857), de modo que eram os encarregados das vias-férreas que informavam os cartógrafos e não o contrário. Os números sobre população, recursos naturais, produções e mercadorias a transportar eram também fracos (o primeiro *Anuário Estatístico* data de 1875 e o primeiro verdadeiro recenseamento de 1864).

[20] Ver Anexo XVII.

[21] **Serrão** – *Breve introdução à história*…, p. 11.

[22] **Jorge Miguel Pedreira** – *Caminhos-de-ferro em Portugal*, p. 95

[23] Cf. **Mónica** – *Fontes Pereira de Melo* (Introdução).

[24] **Michel Chevalier** – *Cours d'economie politique fait au Collège de France*. Apud. *História económica de Portugal*, p. 316.

[25] A tradução desta expressão no discurso político baptizaria a política de fomento deste período.

industrial e consequentemente a riqueza nacional. Infelizmente, Chevalier nunca discorreu sobre a forma de financiar a construção de caminhos-de-ferro, pelo que Fontes teve que improvisar. Deste modo, fez do recurso ao crédito uma necessidade, uma vez que não se podiam lançar mais impostos para financiar exclusivamente o investimento (mas tão só para pagar os juros dos empréstimos) – "*os países pobres, por isso mesmo que o eram, não se podiam dar ao luxo de adiar os melhoramentos*"[26]. Assim, todos pagavam o investimento e não só as gerações presentes. Ao se endividar o País no presente e assim se melhorar as infra-estruturas nacionais, permitir-se-ia pagar a dívida no futuro.

A queda do seu Governo em 1856 ficou-se a dever ao escândalo com os construtores da Linha de Leste, que tornou claro que a construção de caminhos-de-ferro era um meio para aqueles que estavam directamente envolvidos na sua construção enriquecerem, mais do que um instrumento de progresso nacional. No entanto, nem por isso o Fontismo seria abandonado, sendo aplicado por quase todos os governos até 1890. O próprio Fontes regressaria ao poder em 1859, 1865, 1871-77, 1878-79 e 1881--1886. Neste período, os governantes atribuíram crucial importância aos caminhos-de-ferro, relevando para segundo plano as transformações na agricultura e na indústria, sem as quais o caminho-de-ferro pouco ou nada podia fazer na economia.

3.2.2. O Ministério das Obras Públicas

Para sustentar a política dos melhoramentos materiais, foi criado em 30 de Agosto de 1852 o Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, para onde eram enviadas as propostas de construção de caminhos-de-ferro. Pela primeira vez na sua História, Portugal dispunha de um órgão especializado que se dedicaria, entre outras coisas, à disponibilização de vias de comunicação modernas. Com a criação do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, passam a existir procedimentos formais para a apresentação de propostas para construção de caminhos-de-ferro[27]. No entanto, nem sempre essas regras eram respeitadas. No período em estudo, foi por iniciativa do novíssimo Ministério que se discutiu, propôs e se iniciou a construção do tronco comum das linhas do Norte e Leste e das linhas de Sul e de Sintra.

Associado a este Ministério encontrava-se o Conselho de Obras Públicas, criado para investigar a forma como era aplicado o dinheiro das companhias, supervisionar os trabalhos e criar condições básicas de funcionamento do serviço. No entanto, nunca conseguiu fazer um estudo suficientemente detalhado para definir quais as melhores directrizes para as linhas. O Conselho limitava-se a emitir pareceres e leis (através do Ministério) para regular os caminhos-de-ferro, mas nunca conseguiu uma lei que cobrisse todo o sistema ferroviário, na ausência de um plano geral de comunicações. Dentro da Câmara dos Deputados funcionava também a Comissão de Obras Públicas, que emitia pareceres sobre propostas chegadas ou elaboradas pelo Governo, que depois eram apresentadas à discussão no hemiciclo.

A decisão de construção de uma linha tanto podia provir da iniciativa do Governo ou de um dos deputados, como de uma proposta de privados apresentada ao executivo (a forma mais frequente). Assim que aquela fosse recebida, o Governo apresentava-a ao Conselho de Obras Públicas, que emitia o seu parecer. De seguida, podia fazer a concessão provisória da obra, podendo também adjudicá-la directamente ou submeter a proposta a concurso (no qual o proponente tinha preferência em caso de igualdade de ofertas). Entretanto, seria também ouvido o Conselho e a Comissão de Obras Públicas. Esta última redigia um projecto de lei sobre a proposta do Governo, que era depois submetido ao escrutínio das câmaras. Com a aprovação parlamentar do projecto, a concessão tornava-se definitiva (exigindo normalmente a constituição de uma companhia para a construção e exploração da linha). Em determinadas ocasiões, podiam ser nomeadas pelo Governo comissões consultivas para fins específicos. Aquelas companhias eram responsáveis pela construção, mas não a empreendiam por si, subcontratando-a a empreiteiros, normalmente associados aos seus Conselhos de Administração.

Ao longo da década de 1850, Fontes Pereira de Melo e vários outros engenheiros militares acreditavam que a construção de caminhos-de-ferro devia ficar exclusivamente a cargo de companhias privadas, dado o estado das finanças nacionais e a ausência de técnicos qualificados. Acreditava-se que assim se poupariam os cofres nacionais. Além disso, a confiança na iniciativa privada era uma das características do pensamento económico liberal, o que pode explicar esta opção (assim como a opção de deixar ao juízo das companhias as directrizes dos caminhos-de-ferro). Acreditava-se que as empre-

[26] **Mónica** – *Fontes Pereira de Melo*, p. 40.
[27] Cf. **Alegria** – *A organização dos transportes…*, pp. 234-235.

sas ao procurar o lucro iriam indirectamente beneficiar o País. Contudo, nem sempre a procura de lucro por parte do sector privado e o interesse público terminavam na mesma estação: se ao Estado interessava que as companhias construíssem e explorassem as linhas, àquelas só interessava a construção (pela qual recebiam de imediato uma subvenção ou podiam exigir mais tarde ao Estado a sua alienação), pois a exploração não prometia rendimentos atractivos no imediato. No entanto, também é verdade que os governantes nem sempre respeitavam todos os princípios do Liberalismo económico, além de que a concessão de subsídios ou a participação do Estado no capital de empresas privadas não deixavam de ser intervenções estatais na economia. A própria contracção de empréstimos pelo Estado (para financiamento da construção – *vide infra*) pode também ser encarada como uma intervenção do poder público na economia nacional. Mas, se não fosse o Estado a contrair empréstimos e a dar garantias para o ressarcimento desses empréstimos, dificilmente se concentraria o capital necessário para o investimento.

A concessão da construção e exploração de caminhos-de-ferro era acompanhada da atribuição de subsídios às companhias concessionárias, por se entender, inicialmente, que o Estado não dispunha de capital suficiente para empreender por si a construção de caminhos-de-ferro. Esta prática de atribuição de subsídios, segundo ANTÓNIO LOPES VIEIRA, saiu ainda mais cara aos governos (cerca de 30%) do que se estes tivessem construído com os meios do Estado os mesmos caminhos-de-ferro[28]. No entanto eram contas que não se podiam fazer antes de os caminhos-de-ferro estarem construídos. Por outro lado, a opção pela iniciativa privada mais não era do que a colocação em prática dos princípios liberais de não-intervenção estatal na economia. Nesta altura, o Estado concedeu dois tipos de subvenções: à construção e à exploração[29]. A primeira consistia na atribuição à companhia de um valor por cada quilómetro de via construído. Deste modo, o Estado via-se obrigado a investir somas avultadas em pouco tempo, pois o subsídio era entregue à medida que a construção avançava; via-se também obrigado a fiscalizar a qualidade da construção e do equipamento utilizado. Outra desvantagem para este tipo de apoio era a desproporção entre o custo real de construção e a subvenção paga pelo Estado: os concessionários normalmente pediam ao Estado um valor muito superior ao custo real, além de que podiam cair na tentação de desviar os subsídios do Governo do seu legítimo destino. Este modelo de subvenção foi o preferido durante todo o período em estudo (a única excepção foi o contrato com a Central Peninsular para a construção da Linha de Leste – *vide infra*). O subsídio à exploração consistia na garantia de pagamento de um determinado juro ao capital investido. Garantia-se, assim, à exploração um rendimento líquido mínimo. Era uma modalidade de subvenção que podia ser mais vantajosa para a Fazenda Pública, na medida em que remetia para o início da exploração o começo de uma ajuda financeira que até podia ser diminuta caso a companhia retirasse altos rendimentos da exploração (o Estado até podia lucrar, pois caso o produto líquido excedesse o valor do juro era repartido entre a companhia e o Estado). Contudo, também podia ser bastante onerosa (até porque a Fazenda praticamente não tinha meios de controlar as contas da exploração) se os rendimentos da exploração fossem baixos. Além destas, o Estado apoiava as companhias ao doar terrenos públicos atravessados pelos carris, ao isentar as companhias de impostos (contribuições prediais e municipais, direitos alfandegários sobre material fixo e circulante) e ao lhes conceder a exploração por prazos alargados (normalmente 99 anos), embora o Governo pudesse resgatar as linhas ao fim de determinado tempo e mediante o pagamento de determinado valor. Em contrapartida, as companhias tinham de cumprir prazos de construção, obedecer a uma lista de características técnicas e de regras de segurança nos transportes, manter o serviço ininterruptamente e com uma certa frequência de comboios, consultar o Governo na fixação das tarifas e transportar gratuitamente ou a custo reduzido fiscais do Governo, militares, equipamento militar e condutores de malas de correio.

[28] **Vieira** – *The role of Britain…*

[29] Cf. **Alegria** – *A organização dos transportes*, pp. 305-326 ou **Alegria** – *Política ferroviária do Fontismo. Aspectos da construção e do financiamento da rede*, pp. 50-61. O modo de intervenção do Estado na construção de caminhos-de-ferro variou de país para país. Em Inglaterra e nos Estados Unidos da América, a escolha das directrizes e a construção eram deixadas à iniciativa privada. O extremo oposto verificava-se na Bélgica onde o Estado ficou responsável pela planificação e construção das linhas. Os estados espanhol e francês não intervieram na construção, mas eram responsáveis pela planificação da rede.

3.2.3. O financiamento dos caminhos-de-ferro

O financiamento dos caminhos-de-ferro portugueses na segunda metade do século XIX não fugiu muito ao que se praticava noutros países da periferia económica europeia. A construção de caminhos--de-ferro assentou sobremaneira em capital e competências estrangeiras (através da emissão de *bonds* ou títulos de dívida externa de cuja venda se retirava o montante a investir), devido às limitações do mercado financeiro interno, à dependência de Portugal dos mercados financeiros estrangeiros e ao desejo de não repetir os esquemas do Cabralismo. Os encargos destas dívidas eram garantidos por rendimentos fiscais futuros – segundo Fontes, estas receitas podiam ser maiores, uma vez que os portugueses podiam e *deviam* pagar mais. O Estado português baseou-se em mercados financeiros estrangeiros que lhe davam a confiança, estabilidade e credibilidade que não existiam no mercado de capitais interno e que eram essenciais para atrair os investidores nos caminhos-de-ferro. Por vezes, porém recorria-se à emissão de títulos de dívida interna ou inscrições (caso do Caminho-de-ferro do Norte e da Linha de Aldeia Galega às Vendas Novas). Com o capital angariado, atraía-se a iniciativa privada, através de apoios às companhias concessionárias (*vide supra*). No entanto, Portugal era alvo de desconfiança política e financeira por parte de banqueiros estrangeiros, o que impedia a angariação dos capitais necessários para o investimento. Em 1853 (um ano depois da conversão forçada da dívida pública), era opinião generalizada de que nem espanhóis nem portugueses eram credíveis. No entanto, vivia-se uma época de expansão capitalista, de tal forma que as bolsas europeias estavam dispostas a explorar Portugal, pondo de lado as más experiências do passado.

Os ingleses foram os primeiros a mostrar interesse na construção das ferrovias nacionais. Todas as companhias inglesas ligadas à construção de vias-férreas em Portugal tinham uma natureza muito especulativa, tanto na forma como os promotores conseguiram reunir o capital, como na maneira como os directores controlavam e davam assistência às obras. Por várias vezes, deixavam ao Estado um papel activo nas necessidades financeiras das empresas, *obrigando-o* a subscrever as acções das companhias. Outras vezes, os empreiteiros eram accionistas da companhia e, embora isso fosse muito habitual nos investimentos ingleses no estrangeiro, podia provocar querelas que, por sua vez, conduziam sempre à intervenção do Governo e à subsequente liquidação da companhia. Esta estratégia foi muitas vezes seguida pelos investidores ingleses. Estes não se aperceberam das potencialidades do País que deveria ser atravessado pela linha-férrea, candidatando-se a redes com poucas perspectivas de desenvolvimento, na esperança de, em seguida, forçarem o Governo a comprar a linha, mantendo-os como empreiteiros e fornecedores até ao final das obras.

Até à década de 1860, o capital financeiro vinha sobretudo de Inglaterra; depois passou a vir maioritariamente de França, tornando-se a Inglaterra mero fornecedor de carvão e material circulante. O investimento francês fez-se sobre moldes diferentes. Inicialmente (ainda na década de 1850), pretendiam combinar bancos com empresas de construção e exploração de caminhos-de-ferro. A sua principal finalidade era dar suficiente confiança aos portugueses, para que empregassem as suas próprias poupanças no mercado de capitais interno e as investissem em títulos de caminho-de-ferro, através de bancos-satélite franceses. Na década de 1860, os franceses mudariam de modelo ao se aperceberem de que só através da importação de capital e tecnologia para Portugal poderiam obter o controlo total das principais linhas-férreas do País, nomeadamente daquelas que punham Lisboa em ligação directa tanto com Madrid como com Paris, o que daria aos promotores franceses de caminho-de-ferro o controlo do sistema ferroviário do Sudoeste da Europa.

3.3. Os caminhos-de-ferro

Neste período entre 1845 e 1860, foi iniciada a construção ou discussão na Câmara de seis caminhos-de-ferro e conjuntos de caminhos-de-ferro: Linha de Leste, Linha do Norte, Linhas a Sul do Tejo, Linha de Sintra, Linha da Beira, Linha do Minho e Linha do Douro (além de alguns pequenos ramais de acesso a florestas ou minas). Os parágrafos seguintes ilustrarão brevemente a História e cronologia de cada uma delas, procurando-se assim descrever as realidades que eram trazidas e discutidas na Câmara.

3.3.1. A Linha de Leste e a Linha do Norte

As origens da Linha de Leste remontam ainda ao tempo da governação de Costa Cabral e da Companhia das Obras Públicas de Portugal. Relembre-se que uma das cláusulas do contrato assinado entre esta empresa e o Governo em 19 de Abril de 1845 era precisamente a construção de uma via-férrea que ligasse Lisboa à fronteira com Espanha.

Este caminho-de-ferro (chamado *Caminho de Ferro do Centro de Hespanha*) seria estudado pelo engenheiro belga Du Pré em dois relatórios apresentados em Fevereiro e Abril de 1846. Du Pré, apesar de contestar o cariz de via exclusivamente internacional, apontaria Badajoz como *terminus* da linha em Espanha, já que era por este ponto da fronteira que tradicionalmente se faziam as ligações comerciais com o país vizinho. MARIA FERNANDA ALEGRIA viu nesta escolha uma submissão escusada à vontade do Governo espanhol, uma vez não havia ainda em Espanha nenhuma linha-férrea concluída[30]. Para chegar a Badajoz, Du Pré propôs duas directrizes[31]: a primeira seguia pela margem direita do Tejo, passando por Santarém, até Vila Nova da Barquinha. Aqui cruzava o rio em direcção a Elvas, passando antes por Ponte de Sor, Avis e Estremoz. A segunda partia de Aldeia Galega e atravessava o Alentejo até Estremoz por onde se faria a ligação a Elvas. A primeira directriz seria a escolhida. No entanto, a segunda hipótese continuaria a ser preferida por alguns (o engenheiro Albino Figueiredo propunha a construção de um caminho-de-ferro a partir de Alcácer do Sal, que seria ligado a Lisboa por intermédio de um canal). O belga proporia ainda a construção de duas ramificações, uma em direcção a Coimbra e Porto e outra no sentido de Évora, Beja e Algarve, linhas cujo traçado não estuda por tal não lhe ter sido pedido. Nenhuma das suas propostas seria levada avante, pois a falência da Companhia das Obras Públicas suspenderia os trabalhos em 1846 e acabaria mais tarde por falir e ser dissolvida.

Quanto à Linha do Norte a primeira proposta para a sua construção data de 16 de Julho de 1852, da autoria de José Estêvão. Tratava-se de um caminho-de-ferro de via dupla entre Vila Nova da Rainha[32] e o Porto, construído por um engenheiro estrangeiro a partir de 1 de Janeiro de 1853. Foi proposto como substituição no projecto de lei sobre os actos da ditadura, mas nunca se concretizaria. Em 30 de Agosto de 1852, o Governo apresenta à Rainha uma proposta para a construção de um caminho-de-ferro entre o Porto e um ponto de entroncamento com a Linha de Leste, denominado *Caminho de Ferro do Norte*. Por portaria de 9 de Novembro seguinte, são determinadas as instruções para o estudo da directriz daquela linha. A linha devia passar obrigatoriamente por Coimbra, mas entre esta cidade e o ponto de partida na Linha de Leste deveriam ser estudadas duas possibilidades: uma pelos vales do Soure e do Mondego e outra por Tomar; a Norte de Coimbra poderia passar ou pela cidade de Aveiro ou, deixando à esquerda esta cidade, passar pelas povoações mais importantes deste distrito. Anos mais tarde, propôs-se construir um caminho-de-ferro do Porto a Coimbra, como prolongamento da estrada desta localidade até Lisboa.

Assim, não é correcta a asserção de MAGDA PINHEIRO, que referia que a escolha da Linha do Norte só se faria em 1857 por pressão inglesa. Já em 1852 se propunha a construção desta via, que muito beneficiaria as comunicações internas (segundo se afirmava na Câmara dos Deputados), embora seja legítimo pensar que tal proposta não passasse de um meio demagógico usado por Fontes para se apropriar do Fundo Especial de Amortização, de que se falará seguidamente.

Sem dinheiro nos cofres públicos, nem possibilidade de o obter por meio de impostos, rendimentos de propriedade ou empréstimos, o Governo propõe a apropriação do Fundo Especial de Amortização e dos seus rendimentos[33]. Em termos financeiros, a expropriação deu resultado, na medida em que as receitas do Fundo superavam os encargos assumidos. Contudo, os seus capitais nunca seriam aplicados à Linha do Norte, mas sim às despesas do Estado em geral, o que motivaria grandes protestos na

[30] **Alegria** – *A organização dos transportes…*, pp. 241-242

[31] Ver Anexo XIII.

[32] Actual freguesia da Azambuja.

[33] Criado pelos decretos de 1 de Outubro e de 19 de Novembro de 1846 para pagamento de dívidas do Estado aos seus funcionários, ao Banco de Portugal e à Companhia das Obras Públicas de Portugal. Tinha como créditos as receitas públicas de foros, rendimentos de bens nacionais e de conventos extintos e os juros da dívida fictícia. As despesas correspondiam à entrega das receitas ao Banco de Portugal e à Junta do Crédito Público, instituições que administraram o Fundo. Foi extinto em 30 de Agosto de 1852, sendo os seus credores indemnizados com inscrições de 3% e as receitas aplicadas ao financiamento da construção do Caminho-de-ferro do Norte, decretada na mesma data. No entanto, o conflito com o Banco de Portugal (o principal detentor do Fundo) prolongar-se-ia até 1853 (lei de 18 de Agosto), altura em que o Fundo seria finalmente expropriado. Cf. **Maria Eugénia Mata** – *As finanças públicas portuguesas da Regeneração à Primeira Guerra Mundial*.

Câmara dos Deputados, como veremos. De facto, os títulos do fundo chegariam a, ilegalmente, servir de garantia para a obtenção de empréstimos, nomeadamente aquele negociado com a casa *Leroy & Chabrol* para construção de estradas. Mais tarde os fundos *desviados* seriam substituídos por outros títulos criados pelo Estado (pela lei de 15 de Abril de 1854, o Estado emitia 1.602:000$000 para substituição de títulos da dotação do Caminho-de-ferro do Norte). Quanto à via-férrea que ligasse o Porto a Lisboa, só na década de 1860 estaria construída e em operação. "*Ironias de toda esta história: o êxito de todo este expediente financeiro de Fontes pouco ou nada terá contribuído para o caminho-de-ferro do Norte; com consignação das receitas do Fundo Especial de Amortização ou sem ela (na verdade, sem ela) o caminho-de-ferro do Norte acabou, porém, por se fazer*"[34].

3.3.1.1. Companhia Central e Peninsular dos Caminhos de Ferro em Portugal

Ainda antes, em 1851, o inglês Hardy Hislop[35] apresenta uma proposta para a construção de um caminho-de-ferro de Lisboa à fronteira em Badajoz. Perante a inexistência do Ministério das Obras Públicas, é nomeada uma comissão, composta por Almeida Garrett, Joaquim Larcher, Barão da Luz[36], António Paiva Pereira da Silva e Joaquim Tomás Lobo de Ávila, para estudar a proposta. Do trabalho da comissão resulta a reprovação da proposta de Hislop, mas também a elaboração em 20 de Outubro de 1851 das bases do concurso da construção do Caminho-de-ferro de Lisboa a Santarém (como primeiro troço da linha até à fronteira, a qual o concessionário se obrigava a continuar, assim como a abrir uma outra até ao Porto). O traçado desta linha desagradou aos capitalistas do Norte que viam no projecto uma forma de desenvolver Lisboa à custa dos outros portos do País.

O concurso seria aberto no dia 6 de Maio de 1852 e teria a duração de dois meses (até 31 de Julho). Em Junho, apresentaram-se duas propostas: uma de Patrick J. Hart(e) (ou Hor(s)te), Sir Morton Peto, Joseph Locke, J. Edward Peto, Thomas Brassey, D. Jackson e Benjamin de Oliveira (Peto, Locke e Brassey detentores de experiência e fama na área); outra de Hardy Hislop em representação da Companhia Central e Peninsular dos Caminhos de Ferro em Portugal (da qual faziam parte Thomas Rumball, John David Barry, Charles Waring e John Ownes, além do próprio Hislop, todos eles nomes desconhecidos nas praças inglesas). Fora do prazo, surgiria também uma proposta do espanhol D. Juan Alvarez y Mendizabal. O contrato seria adjudicado provisoriamente a Hardy Hislop em 10 de Agosto de 1852, por ser a única proposta que satisfazia no essencial as condições do concurso. O Governo oferecia a concessão da linha por 99 anos e uma garantia de juro de 6% sobre o capital investido (3 600 contos). Assim que o contrato definitivo fosse aprovado, os trabalhos (que incluíam a construção de via dupla até Santarém) deveriam começar em dois meses e estar acabado em dois anos. Mais se estipulava que, caso a Companhia fosse ao mesmo tempo empresária dos caminhos-de-ferro da fronteira a Madrid ou provasse estar combinada a construção combinada destas duas linhas, a linha completar-se-ia até à fronteira. Caso contrário dar-se-ia preferência ao caminho-de-ferro até ao Porto (nesta situação abrir-se-ia novo concurso, ficando Hislop com o direito de preferência mediante propostas iguais)[37].

A partir daqui o clima de suspeição acompanharia o empreendimento até ao seu cancelamento temporário. Desde logo porque os estudos do traçado da linha seriam encomendados a Thomas Rumball, um dos candidatos ao concurso de 6 de Maio. Em Dezembro de 1852 são apresentados os primeiros orçamentos, considerados insuficientes pela Comissão de Obras Públicas e Minas (relatório

[34] **Nuno Valério; Maria Eugénia Mata** – *O Fundo Especial de Amortização e o Caminho-de-ferro do Norte, 1846--1860*, p. 87.

[35] Hislop era o típico especulador estrangeiro a actuar em Portugal. Candidatava-se às concessões em vários sectores de actividade e depois vendia-as ao maior licitante. Nem os seus compatriotas o viam com bons olhos (Cf. **Vieira** – *The role of Britain*, pp. 181-196). A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* dá dele um retrato pouco abonatório também. Apud **Frederico de Quadros Abragão** – *Caminhos de ferro portugueses. Esboço da sua história*, pp. 148-152.

[36] Joaquim António Velez Barreiros.

[37] A proposta foi apresentada ainda antes de Portugal e Espanha chegarem a um acordo quanto ao local de encontro das linhas na fronteira (e previa que a bitola da via fosse de 1,44 m, igual à francesa, mas diferente da espanhola com a qual se devia ligar). De facto, só em 6 de Novembro de 1854 era nomeada a comissão portuguesa para discutir esse assunto (composta por Manuel José Júlio Guerra, Isidoro Emílio Baptista Carlos Ribeiro, Joaquim Nunes de Aguiar), que se reuniria com a sua congénere espanhola em 13 de Novembro do mesmo ano. Por esta altura, do lado de Espanha, a ligação ferroviária a Portugal estava longe de ser prioritária. Mais tarde, os espanhóis fizeram depender a construção da ligação à fronteira com Portugal da aprovação de uma linha em Portugal até Vigo. A ligação ferroviária entre Portugal e Espanha deu também origem a um renascimento do nacionalismo em Portugal, temendo a perspectiva de uma União Ibérica. Esta atitude prejudicou mesmo as negociações tendo em vista a regulamentação das convenções sobre tráfico ferroviário.

de 15 de Janeiro de 1853)[38]. A directriz até Santarém só seria aprovada em 3 de Fevereiro do ano seguinte. Em 28 de Março fixava-se definitivamente a directriz e o ponto inicial da linha em Lisboa no Cais dos Soldados (por insistência de João Crisóstomo de Abreu e Sousa, de Lobo de Ávila e do Visconde da Luz), apesar de o engenheiro Hartcourt White da companhia concessionária se insurgir contra "*as dificuldades futuras a que, por falta de espaço, se condenaria uma estação construída naquele local*"[39]. Dois anos depois (Agosto de 1855), Rumball sugere três alternativas diferentes (baseadas em critérios de distância, custo, tráfego e rendimento previsíveis) para conduzir os carris de Lisboa a Elvas, apenas diferindo entre si no ponto sobre o qual se deveria atravessar o Tejo[40].

Quanto à directriz da linha, importa referir alguns aspectos. Sendo a Linha de Leste uma linha internacional, Portugal estava necessariamente dependente da vontade do Governo espanhol, tal como o próprio D. Pedro V reconhecia. Os portugueses chegaram a propor uma ligação pelo vale do Tejo, proposta recusada em Espanha por alegadas dificuldades de construção no território português e por Espanha pretender ligar por caminho-de-ferro Badajoz a Madrid. Elvas – Badajoz era a escolha possível (malgrado a oposição de D. Pedro V), e disso mesmo estava consciente Rumball que fez terminar as suas três propostas naquela cidade alentejana. Além destas duas possibilidades havia ainda uma terceira, que fazia atravessar a fronteira a Norte de Elvas em direcção a Cáceres. Perante as propostas apresentadas por Rumball, a Comissão de Obras Públicas, não pondo em questão os pontos iniciais e terminais da linha, apontava aspectos que considera incorrectos na proposta: expropriações dispendiosas por se atravessarem terrenos férteis, aterros prescindíveis, necessidade de construir um ramal para servir Santarém e perigo de alteração do regime do Tejo com risco de inundações nos campos próximos. A proposta final cruzava o Tejo na Chamusca e depois seguia por Ponte de Sor até Elvas.

Entretanto, a Companhia debatia-se com a dificuldade em lançar as suas acções no mercado. Na altura, a Bolsa de Londres fechara as suas portas aos títulos de dívida portugueses, recusando a concessão de um estatuto especial e cotação às acções da Peninsular. Aliás, era opinião corrente que mesmo que as acções fossem cotadas em Londres, ninguém as compraria (o que de facto aconteceu – – as acções não foram todas compradas, nem mesmo por alguns dos promotores nem pelos governantes nacionais). Por isto, o Governo viu-se forçado a intervir e pela lei de 17 de Agosto de 1853, ficava autorizado a subscrever $^1/_3$ do capital da empresa (280 000 libras ou 1 200 contos, parte do qual mais tarde alienou junto dos emigrantes portugueses no Brasil, em parte para financiar novamente este caminho-de-ferro em parte para resgatar títulos de dívida interna) através do Fundo Especial de Amortização e da emissão de títulos de dívida do Estado. A Companhia via-se também obrigada a aceitar membros nomeados pelo Governo na direcção, na proporção do capital detido pelo Estado.

Quanto à construção propriamente dita, começaria em Maio de 1853, antes ainda da aprovação parlamentar do acordo! O constante protelar do início das obras por parte da empresa contribuía para o clima de suspeição. O Governo, temendo o descontentamento popular e político, vê-se forçado a organizar uma cerimónia de inauguração dos trabalhos em 7 de Maio de 1853. Três dias depois, eram aprovados os estatutos da Peninsular[41]. Eram estatutos obscuros, que beneficiavam quase somente os promotores do caminho-de-ferro. O próprio Fontes Pereira de Melo contribuiu para a desconfiança, ao aprovar os estatutos antes de ouvir o Conselho de Obras Públicas. O Procurador da Coroa lamentava que os estatutos não explicitassem a forma de financiamento da empresa e o Conselho de Obras Públicas denunciava a posição privilegiada da *Shaw & Waring Brothers* (Charles Waring fazia parte do grupo de candidatos ao concurso), que ficava com o exclusivo da construção da linha contratada e a contratar. No dia seguinte o contrato seria assinado. Contudo, a Câmara dos Deputados só seria ouvida em Junho, quanto à construção do caminho-de-ferro até Santarém, e em Julho quanto ao contrato assinado com Hislop. A construção só se iniciaria verdadeiramente em 17 de Setembro (devendo estar concluída daí a 26 meses), depois de um acordo entre os construtores e a Companhia e depois de decretadas as normas de fiscalização da obra (5 de Setembro).

Nesse mês de Setembro, nova mudança de contornos duvidosos: Hislop e Waring vendem a concessão a uma outra empresa com o mesmo nome. Hislop tornava-se director da nova empresa e os

[38] Na opinião de ANTÓNIO LOPES VIEIRA, os custos apresentados ficavam muito além do que na realidade seriam. Cf. **Vieira** – *The role of Britain*…, pp. 181-196. Entre Rumball e a Comissão de Obras Públicas (Abreu e Sousa e Lobo de Ávila) verificaram-se também divergências quanto ao traçado da linha.

[39] **Carlos Manitto Torres** – *Caminhos de ferro*, p. 30.

[40] Ver Anexo XIV.

[41] Portanto, fora do prazo concedido, o que deveria dar lugar à rescisão do contrato. No entanto, a discussão dos estatutos vinha já de Fevereiro. Nessa altura a Companhia apresentara uma proposta para os estatutos que não foi aceite pelo Governo.

Waring mantinham-se na obrigação de construir a linha (aparentemente, iniciou-se com este acontecimento a má relação entre construtores e a nova empresa). Através desta venda, os promotores libertavam-se da obrigação de construir a linha, mas garantiam o dinheiro que já haviam recebido.

Para a construção da linha entre Lisboa e Santarém, a Peninsular contrata os empreiteiros londrinos *Shaw & Waring Brothers*. A construção decorre lentamente, devido à inexperiência dos operários portugueses, à ausência de técnicos qualificados[42], aos atrasos no fornecimento de material, aos processos de expropriações (não havia em Portugal um cadastro actualizado das propriedades) e sobretudo a conflitos entre a Companhia e os empreiteiros[43]. Em 5 de Setembro de 1855, a *Shaw & Waring Brothers* suspende unilateralmente os trabalhos na linha e despede os trabalhadores, alegando que a Central Peninsular recusara pagar as despesas de Agosto, como estava previsto nos estatutos[44]. De imediato, o Governo chama a si a administração dos trabalhos, entregando-a a um engenheiro português, enquanto a Central Peninsular não fosse capaz de continuar os trabalhos. O Fontismo conhecia a sua primeira derrota.

3.3.1.2. O *Crédit Mobilier* dos Pereire e o relatório Watier

Para resolver este problema, em finais de 1855 e inícios de 1856, Fontes Pereira de Melo contrai um empréstimo em Paris junto do *Crédit Mobilier* dos franceses Pereire[45], que tinham investimentos nos caminhos-de-ferro de França (ligação aos Pirinéus) e dominavam o financiamento dos caminhos--de-ferro espanhóis. Com o empréstimo, Fontes pretendia adquirir à Peninsular o caminho-de-ferro construído. Era sua intenção encarregar depois os Pereire (caso estes aceitassem e quisessem accionar o direito de preferência que lhes seria atribuído) da construção do resto da via[46], depois de realizados os devidos estudos. Tudo isto, sem a realização de qualquer concurso público. O empréstimo servia também para rescindir o contrato com a *Shaw & Waring Brothers*. As negociações com esta companhia prolongaram-se desde Dezembro de 1855 até Março de 1856, altura em que o Governo, incapaz de tomar uma posição de força, compra os trabalhos realizados e os materiais por usar juntamente com as acções da Central Peninsular detidas pelos empreiteiros (o Governo comprou-as por 100% do seu valor, apesar de elas estarem cotadas a 75% do seu valor nominal). A atitude dos construtores motivou protestos por parte do embaixador português em Inglaterra. O seu congénere britânico, por seu lado, aconselhava o Governo a aceder às pretensões dos britânicos, preparando também o caminho para a chegada de um outro empresário inglês – Sir Morton Peto.

Entretanto, o *Crédit Mobilier* envia a Portugal um engenheiro, de nome Watier, para estudar a possibilidade de exploração de caminhos-de-ferro em Portugal (as linhas de Lisboa a Espanha e de Lisboa ao Porto, excepto a já contratada com a Central Peninsular). Até Junho de 1856 (prazo para entrega dos estudos), os franceses ficavam com o direito exclusivo de transformar esses estudos em realidade. Tudo isto ficava dependente da sanção legislativa. Watier chegaria a Lisboa em Janeiro de 1856, assumindo a direcção da empreitada no mês seguinte, coadjuvado por dois engenheiros nacionais (Margiochi e Gromicho Couceiro). Os estudos de Watier revelar-se-iam importantíssimos para o futuro do caminho-de-ferro em Portugal. Em Maio de 1856, Watier faria seis propostas, que incluíam, além da continuação da Linha de Leste pela margem direita do Tejo, outras possibilidades para a mesma linha atravessando o Alentejo e directrizes de uma linha até ao Porto[47], linha esta que ele

[42] Fontes Pereira de Melo tinha consciência desta situação. Em 31 de Maio de 1854 admitia na Câmara dos Deputados a necessidade de recorrer a técnicos estrangeiros para os projectos das obras públicas, ao mesmo tempo que propunha a colocação de engenheiros militares portugueses ao serviço desses projectos.

[43] Em Novembro de 1854, são emitidas três portarias intimando os empreiteiros a cumprir fielmente o contrato acordado com o Governo. Por portarias de 22 e 27 de Novembro de 1854, o Governo: (1) suscitava a execução de providências anteriores sobre a construção do Caminho-de-ferro de Leste para que fosse feito com solidez e elegância, (2) instava os fiscais a suspenderem as obras se estas fossem feitas em desarmonia com o contratado com o Governo e a remeter relatórios das obras realizadas e (3) comunicava aos empreiteiros a providência das anteriores portarias.

[44] As desinteligências entre as partes remontavam já a 1854, a atender a uma nota de interpelação (19 de Junho) do deputado Cunha Sottomayor ao ministro das Obras Públicas (Fontes Pereira de Melo), na qual pedia esclarecimentos sobre algumas notícias de desentendimentos entre os empreiteiros e o Governo. Quem responderia, contudo, seria o ministro do Reino (Rodrigo da Fonseca Magalhães), asseverando que não existiam hipóteses de o caminho-de-ferro parar.

[45] Émile Pereire, Isaac Pereire (curiosamente descendentes de portugueses) e B. Fould Oppenheim de Paris e Charles Devaux e Usielli de Londres.

[46] Restava ainda rescindir o contrato com a concessionária, o que viria a acontecer apenas em Julho de 1857. Com a rescisão do contrato, desaparecia também a Central Peninsular sem honra nem glória.

[47] Ver Anexo XV. A estimativa dos custos estava, tal como nos relatórios anteriores, longe da realidade. Na Linha do Norte, Watier contou com Francisco Maria Sousa Brandão e com o trabalho anterior do engenheiro John Rennie (um nome

considerava a espinha dorsal da viação acelerada do País. A escolha final para a Linha de Leste recairia na directriz que partindo do Carregado, passaria por Santarém, atravessaria o Tejo perto de Constância e, no Alentejo, cruzaria Ponte de Sor e Crato antes de chegar à fronteira perto de Elvas.

Também partindo da Barquinha se lançaria a Linha do Norte passando ainda por Tomar, Pombal, ao largo de Coimbra, Aveiro, Estarreja, Ovar e a partir daqui até à parte baixa de Gaia seguindo a linha da costa (atravessava assim regiões férteis e apresentava também a vantagem de prolongar ao máximo o tronco comum entre as linhas do Norte e de Leste). Já nesta altura a passagem do Douro levantava problemas, tendo implicações sobre o traçado da linha até Gaia. Segundo Watier, a travessia para o Porto não seria muito difícil, mas também adianta que o término da linha em Gaia servia já as exigências presentes e futuras. A escolha desta directriz prejudicou todas as outras possibilidades avançadas: construir a Linha do Norte por Mafra e Torres Vedras, por Vila Nova da Rainha e Leiria (zona demasiado estéril), por Rio Maior e Leiria (idem), pelo vale do Zêzere a partir de Constância (demasiado difícil) ou pela Atalaia (idem). Segundo FREDERICO DE QUADROS ABRAGÃO[48], a primeira ideia que veio à mente do francês para a Linha do Norte era fazer avançá-la por Viseu. Aqui se bifurcariam duas linhas, uma para o Porto e outro para Torre de Moncorvo. A partir daqui, partiria uma outra linha que se haveria de ligar ao Caminho-de-ferro de Burgos, ficando assim Portugal em ligação com França de uma forma mais directa. No entanto, acabaria por abandonar esta ideia, dadas as difíceis condições orográficas daquela área. O facto de em Janeiro de 1856 já se encontrar concluída a secção entre Lisboa e o Carregado acabaria por ser determinante para a escolha da directriz da Linha de Leste e para a adopção de um tronco comum às linhas de Leste e do Norte.

O francês proporia ainda que a bitola fosse igual à de Espanha e que apenas se construísse uma via de caminho-de-ferro. No entanto, os estudos de Watier não passariam, no imediato, do papel, uma vez que a maioria da Câmara dos Pares[49] rejeitava o projecto de Fontes (que incluía também a reconversão da dívida externa e a contracção de um empréstimo de 13 500 contos para obras públicas) e D. Pedro V[50] recusava o pedido de Saldanha de nomear novos Pares favoráveis ao Governo que garantissem a aprovação do diploma. Já antes, os avilista haviam começado a recolher assinaturas contra os projectos financeiros de Fontes (várias representações municipais neste sentido chegaram à Câmara), procurando provar que a maior parte dos portugueses não apoiava o Governo. A 6 de Junho de 1856, o Governo demitia-se, sendo substituído por um novo gabinete composto por homens que se opunham a Saldanha e a Fontes.

Em Julho, o novo Governo entregaria mais 450 contos à empresa por conta das acções não subscritas para que aquela pudesse continuar os trabalhos, que, por portaria de 28 de Julho de 1856, são devolvidos à Peninsular. Em 13 de Agosto, o prazo de entrega dos trabalhos é prorrogado até Setembro de 1857. De qualquer modo, as obras continuavam e em 28 de Outubro de 1856 fazia-se a primeira viagem oficial nos 37 quilómetro de linha entre Lisboa e o Carregado (que contou com a ausência de Fontes, alegadamente por causa da morte de seu pai na véspera). Embora sem incidentes de maior, tornou-se notória a deficiência do trabalho[51]: má qualidade dos materiais (os construtores optaram por escolher materiais baratos para aumentar o seu lucro, além de que da totalidade do material importado, só parte foi utilizado), drenagem insuficiente, valas sem as dimensões previstas, inexistência de estações, oficinas e do muro de protecção ao longo do rio, desrespeito pela bitola contratada e total inobservância pelas condições de boa e sólida construção são alguns dos aspectos que contribuem para uma má avaliação do desempenho dos construtores ingleses. Também não se pode isentar de responsabilidades o próprio Governo português que facilitou, e muito, no campo da supervisão dos trabalhos (o que foi assumido pelo próprio Fontes Pereira de Melo).

Terminava assim a primeira fase da construção de caminhos-de-ferro em Portugal. CARLOS MANITTO TORRES resume, de uma forma eufemística e um tanto optimista, este período nas seguintes palavras: "*as frustradas mas pertinazes tentativas desta época constituíram a primeira fase romanticamente infeliz da realização deste empreendimento; mas nem tudo se perdeu, uma vez que tais tenta-*

---

frequentemente omisso da bibliografia nacional), sobretudo na secção entre Coimbra e o Porto. Por esta altura, já Fontes Pereira de Melo estava certo de que o entroncamento da Linha do Norte na Linha de Leste se faria em Vila Nova da Barquinha.

[48] **Abragão** – *Caminhos de ferro portugueses*, pp. 315-316.

[49] Onde pontificava uma maioria de cabralistas (desde as *fornadas* dos anos 1840), liderada pelo próprio Conde de Tomar

[50] O Rei sempre acompanhou de perto todo o processo e apesar de ser um grande entusiasta dos caminhos-de-ferro (nos quais depositava enormes esperanças) apelidava este contrato de *negócio de judeus*; o monarca nunca simpatizara com Fontes (achava-o demasiado orgulhoso a ponto de não dar ouvidos a ninguém) nem nunca aprovara a forma como este geria a construção de caminhos-de-ferro no Reino.

[51] Sobre as peripécias da inauguração, ver **Maurício Levy** – *O primeiro comboio de Lisboa ao Carregado*.

tivas foram a base do triunfo posterior e puseram à prova a tenacidade de governantes, engenheiros e empreiteiros em trabalho tão transcendente para a época e para o meio"[52].

3.3.1.3. O *Crédit Mobilier* de Adolphe Prost

Antes ainda da entrada em cena de Peto, a Portugal chegaria mais uma proposta para construção de caminhos-de-ferro. Em Maio de 1856, o francês Adolphe Prost contactou o Rei de Portugal, propondo o estabelecimento de um *Credit Mobilier* em Portugal, com objectivo de oferecer ao Governo os meios de estabelecer em nome do Estado uma rede de caminhos-de-ferro em Portugal. Em troca o Governo português teria de apoiar instituição com uma garantia de 6% em títulos da dívida pública cobertos tanto pelas receitas do Estado como pelas receitas dos caminhos-de-ferro. Prost teria também de subscrever 200 000 libras de títulos do Estado, sendo responsável pela sua cotação ao par em Lisboa e Paris. Segundo MAGDA PINHEIRO[53], esta proposta contribuiu também para a recusa dos Pares do Reino às pretensões de Fontes.

Em Janeiro de 1857, o *Credit Mobilier* de Prost foi autorizado a operar em Portugal. Os seus objectivos pareciam difíceis de atingir (emissão de empréstimos para todas as obras públicas, negociação de títulos do Estado, acções e obrigações de empresas industriais e instituições de crédito tanto portuguesas como estrangeiras, comércio de todo o tipo de produtos, actividade bancária), o que demonstrava mais uma vez a falta de realismo do Governo português. Quando a empresa de Prost em Paris – *Compagnie Générale des Caísses d'Escompte* – passou por dificuldades financeiras, Prost fundiu as duas companhias numa só, o que resultou na queda de ambas nos inícios de 1858.

3.3.1.4. Sir Morton Peto e a Linha do Norte

Apesar da dupla desilusão com a prestação dos empresários privados na construção da Linha de Leste, o Conselho de Obras Públicas continuava a ser favorável à continuação da construção através de construtores estrangeiros.

Após a queda do Governo dos regeneradores e a desilusão com a Peninsular e dadas as condições pouco claras do contrato com o *Crédit Mobilier*, o Governo histórico recorre novamente aos empresários ingleses. Em Abril de 1857, entra em cena Sir Morton Peto, empresário tido como inteligente, dinâmico e empreendedor e cujo currículo se ilustrava com trabalhos em Inglaterra, na Escandinávia, nos Estados Unidos da América e inclusivamente em palcos de guerra (construíra um via-férrea em plena Guerra da Crimeia). À chegada a Portugal, Peto afirmava nunca ter visto um país onde o caminho-de-ferro pudesse operar tantas transformações. No entanto, com ele manter-se-ia o mesmo padrão de actuação dos seus antecessores.

Por esta altura, a improvisada política ferroviária nacional tinha enveredado por um novo caminho. Agora, pretendia-se construir um caminho-de-ferro que ligasse a capital do País à capital do Norte. A indecisão do Governo espanhol quanto ao ponto de encontro das redes ferroviárias portuguesa e espanhola e a suspeição de que Espanha pretendia isolar Portugal do resto da Europa, construindo uma linha de Madrid a Vigo em vez de uma linha de Badajoz a Madrid (assim pensava D. Pedro V, que temia o declínio do porto de Lisboa se Espanha ligasse Vigo à Europa), fez com que o Governo preferisse a construção de uma linha até ao Porto, aproveitando a secção de caminho-de-ferro entretanto construída. Era verdade que Portugal estava dependente de Espanha nesta questão. Contudo, a opção de Madrid ficava mais a dever-se a condicionantes internas do que ao desejo de prejudicar Portugal. MAGDA PINHEIRO[54] refere que para esta decisão também contribuiu a acção de Inglaterra, que temia que a construção da Linha de Leste pusesse em causa o lucrativo tráfego marítimo que mantinha com Lisboa. ANTÓNIO LOPES VIEIRA[55] refuta esta opinião: segundo este autor, com a Linha de Leste, chegariam a Lisboa ainda mais mercadorias, que continuariam a ser transportadas pelas companhias inglesas de vapores (que mais tarde investiriam nas ferrovias portuguesas[56]); por outro

[52] **Torres** – *Caminhos de ferro*, pp. 32-33

[53] **Magda Pinheiro** – *Investimentos estrangeiros, política financeira e caminhos-de-ferro em Portugal na segunda metade do século XIX.*

[54] **Pinheiro** – *Investimentos estrangeiros, política…*

[55] **Vieira** – *The role of Britain…* Como já vimos, a decisão de construir a Linha do Norte remontava também a cinco anos antes.

[56] Charles Edward Mangles, John Chapman, Robert Russell Notman e George Bernard Townsend tinham interesses na *Royal Mail Steam Packet Company*, mas nem por isso deixaram de investir em caminhos-de-ferro no Sul de Portugal (*vide*

lado, o interesse dos ingleses não se esgotava com a construção de caminhos-de-ferro, estendendo-se à manutenção e fornecimento de combustível e material; finalmente, com uma ligação ferroviária a França, Portugal e Inglaterra ficavam a umas meras 48 horas de distância, contra as 96 horas gastas pelo vapor.

Assim, em 8 de Abril de 1857, era assinado, sem concurso, um contrato provisório entre o Governo e Sir Morton Peto para a continuação da via-férrea de Santarém ao Porto (dependente da aprovação parlamentar, da rescisão com a Central Peninsular – pela qual o Estado ficava inteiramente responsável – e da cedência dos trabalhos entretanto realizados por esta companhia). Peto tinha de comprar ao Estado a linha já em operação (e a que faltava construir até Santarém) por 550 000 libras, o que perfazia um total de 11 000 libras por cada um dos 50 quilómetros já construídos[57] (um mau negócio, tendo em conta que a compra da linha à Central Peninsular tinha custado ao Estado 13 000 libras por quilómetro). Em 25 de Abril, o Ministro das Obras Públicas, Carlos Bento da Silva, submete a proposta à consideração da Câmara dos Deputados. Em 4 de Junho de 1857, uma carta de lei autoriza o Governo a contratar com uma companhia representada por Peto a construção da Linha do Norte, ao mesmo tempo que autoriza a indemnização aos accionistas e empreiteiros, a rescisão do contrato feito com a Companhia Central Peninsular e a emissão de títulos de dívida interna de 3% para pagamento das acções e indemnizações[58]. O contrato definitivo com Peto seria assinado em 29 de Agosto de 1857[59], depois da rescisão do contrato com Hardy Hislop em 9 de Agosto. Entretanto, o engenheiro João Crisóstomo de Abreu e Sousa assumira em 9 de Julho, por nomeação do Governo, a direcção de todos os serviços, exploração e construção até Santarém (até Julho de 1859).

Pelo clausulado do contrato, Peto tinha de constituir, até Fevereiro de 1858, uma companhia para construir a linha, tendo os trabalhos de ser iniciados três meses depois, ou seja, até Maio de 1858, no máximo; os trabalhos tinham de estar concluídos em quatro anos e incluíam: a construção de uma ligação em via única (embora preparada para via dupla) de 1,44 m de bitola de Lisboa à margem esquerda do Douro (comprometendo-se depois a companhia a fornecer os meios de ligação ao Porto) e construção de uma estação no Cais dos Soldados em Lisboa. Em contrapartida, a companhia ficava isenta de direitos de importação, podia usufruir da exploração da linha por 99 anos (com direito de resgate por parte do Estado após 30 anos) e recebia uma subvenção quilométrica de 25 contos ou 5 500 libras (que correspondia a metade do orçamentado por Peto). A falência da Central Peninsular tinha colocado em questão a aplicação de uma garantia de juro num país arruinado financeiramente. Com Peto, não se cometeria o mesmo erro. A subvenção quilométrica era tida como menos onerosa e menos exigente em capital no imediato (altura em que as receitas não seriam tão altas), além de que comprometia a companhia na boa construção das linhas, libertando o Estado do trabalho de inspecção (com a garantia de juro, a empresa garantia sempre um rendimento, mesmo se tivesse prejuízo e não tinha assim incentivos para fazer um trabalho de qualidade).

Segundo o embaixador inglês em Portugal, a assinatura do contrato trouxe um sentimento geral de satisfação, porque os portugueses confiavam no nome de Peto para construir o caminho-de-ferro, depois de todos os percalços anteriores.

Como foi referido, o contrato definitivo foi assinado em Agosto de 1857. Contudo, um ano passaria até que Peto regressasse a Portugal[60]. A companhia estava por constituir (a crise comercial europeia de 1857-1858 dificultava a operação) e a construção não avançava para lá da Ponte de Asseca[61]. Isto,

infra). As empresas de navegação e de caminhos-de-ferro entenderam-se tão bem que se expandiram para o ramo bancário em 1862, ano em que aqueles homens fundaram o *Anglo-Portuguese Bank* para alargar a Portugal a vantagem de um sistema sólido de sociedade anónima bancária.

[57] Note-se que os trabalhos continuaram por conta do Governo até à assinatura do contrato definitivo com Peto (ver Anexo XXI). Em 31 de Julho de 1857, o caminho-de-ferro havia chegado já às Virtudes. Por esta altura, porém, continuava a não existir estação em Lisboa (funcionava num edifício do Estado, que não possibilitava o transporte de mercadorias), enquanto que para a estação das Virtudes não existiam estradas de acesso (e o mesmo se poderia dizer para quase todo o caminho-de-ferro). Abreu e Sousa, responsável pela obra, fez ver ao Governo este e outros aspectos, que limitavam o rendimento da linha.

[58] Segundo o acordo feito por Fontes Pereira de Melo. Em inscrições de 3%, 2.412:450$000. Em *bonds* de 3%, 1 143 000 libras. No total, 1 679 100 libras. Uma vez que os títulos estavam cotados a 50%, os cofres públicos só receberam metade, ou seja, 839 550 libras: 800 mil que correspondiam ao capital da empresa, 39 550 para pagamento aos empreiteiros. No entanto, estes, inexplicavelmente, receberam 43 000 libras.

[59] No dia anterior, o Rei autorizava por decreto a formação de uma companhia para construir vias-férreas americanas em Angola, acontecimento omisso na historiografia nacional.

[60] Tendo o Governo concedido uma prorrogação do prazo até 31 de Maio.

[61] Aqui tinha chegado em 29 de Junho de 1858. Antes (28 de Abril) tinha sido aberto o troço até à Ponte de Santana, malgrado a morosidade dos trabalhos. Ver Anexo XXI.

porém, não impediu a emissão de inscrições para o futuro pagamento da subvenção a Peto (lei de 5 de Março). Quando Peto finalmente chega a Portugal, traz consigo a desilusão de não trazer dinheiro algum para iniciar a construção. Em Julho, assume perante o Governo construir as secções do caminho-de-ferro de Ponte de Asseca a Tomar e de Pombal até Coimbra e Porto por sua conta (a secção entre Tomar e Pombal, a mais difícil de construir ficaria por edificar até que estivesse constituída a companhia), sem, todavia, indicar como faria a ponte entre Vila Nova de Gaia e Porto (embora estimasse que a sua construção demoraria dez anos). Previa ainda uma indemnização a pagar pelo Estado, por cada quilómetro construído, caso não conseguisse acabar a obra. Esta proposta nem sequer chegaria a ser apresentada à discussão pelo Governo. Em Outubro de 1858, Peto (através de Robert Knowles) apresenta nova proposta, bem mais prejudicial que a anterior: alterava o subsídio para um sistema misto que combinava garantia de juro com subvenção quilométrica, revia a cláusula de remissão e fazia terminar a linha não no Porto, mas sim em Vila Nova de Gaia.

O Governo, na ânsia de dotar o País de caminhos-de-ferro, aceitou estas últimas modificações ao primeiro contrato e apresentou-as às comissões de Fazenda e Obras Públicas em Fevereiro de 1859. No entanto, aquelas comissões e o Conselho de Obras Públicas aconselhavam a recusa das propostas de Peto. Para piorar a situação do Governo, surgem notícias sobre propostas para a construção e exploração de caminhos-de-ferro em Portugal. Parte da oposição exigia esclarecimentos; outra parte exigia a rescisão do contrato e a colocação da concessão em hasta pública. Se a situação de Peto já era, no mínimo, desconfortável, a demissão do Governo histórico em Março de 1859[62] apenas a piorou.

O novo Governo regenerador lança um ultimato ao inglês em 22 de Março de 1859: continuar a construção da linha para lá da Ponte de Asseca e constituir uma companhia até 31 de Maio de 1859. Como Peto não cumprisse, o Governo acabaria por denunciar o acordo em Junho de 1859. Mesmo assim, o Estado português foi forçado a indemnizar Peto[63]. Segundo LOPES VIEIRA[64], a pressão inglesa sobre o Governo português foi tal que o empresário seguinte (o espanhol José de Salamanca) não pôde assinar o contrato antes de Morton Peto ver as suas pretensões satisfeitas.

Assim, no final de 1858, a única linha ferroviária nacional era operada pelo Estado e tinha apenas 68 quilómetros de extensão. Mal construída e mal operada, estava órfã de rodovias que lhe levassem passageiros e mercadorias e acabava no meio de nenhures.

3.3.1.5. José de Salamanca e a Real Companhia dos caminhos-de-ferro Portugueses

"*In the summer of 1859 a new messiah came on to the scene*"[65]. Tratava-se de D. José de Salamanca y Mayol (Duque de Salamanca) um banqueiro espanhol, nascido em Málaga em 1811, e antigo Ministro das Finanças de Espanha, que depois se tornou empresário e financeiro ferroviário (em 1850, era considerado um dos maiores do mundo, tendo construído mais de 3 000 quilómetros em Espanha, Itália e Estados Unidos da América).

Salamanca apresenta propostas ao Governo para continuação do caminho-de-ferro até aos pontos combinados com os concessionários anteriores: Porto e fronteira luso-espanhola, seguindo as directrizes apontadas anteriormente por Watier. Este homem era apoiado pela companhia espanhola do caminho-de-ferro MZA (Madrid – Saragoça[66] – Alicante), pelo que lhe era conveniente que a linha que ligasse Lisboa a Espanha desembocasse numa outra linha que passasse por Madrid. Esta linha seria assim a que passava por Badajoz e Ciudad Real e que também era controlada pela MZA. Assim, a escolha de uma ligação mais directa a França, através das Beiras e através da linha que servia Salamanca, Valhadolid e Burgos (controlada pela Companhia do Norte de Espanha) tornava-se inviável, apesar de ser a mais apropriada às intenções de Portugal (a ligação à Europa).

Desta vez, foi aberto concurso (de 8 de Julho de 1859 até 11 de Setembro do mesmo ano), que não passou, no entanto, de uma mera formalidade. Os termos do contrato foram rapidamente redigidos com alteração de alguns detalhes que já anteriormente tinham causado celeuma na reduzida opinião pública portuguesa. Em Setembro é assinado o contrato provisório com o Duque de Salamanca. O

[62] Consultar Anexo IV. O Governo era na altura o principal defensor do empresário. Fontes regressava ao Governo contra a vontade de D. Pedro V.

[63] Segundo a biografia de Peto realizada pelo seu filho (Apud. **Vieira** – *The Role of Britain*…), aquele apenas não constituiu a companhia porque se recusara a comprar os votos dos ministros e deputados.

[64] **Vieira** – *The role of Britain*…

[65] "No Verão de 1859, surge um novo Messias". **Vieira** – *The role of Britain*…, p. 269.

[66] Zaragoza em castelhano.

contrato definitivo só seria assinado e aprovado quase um ano depois em 5 de Maio[67]. Nestes onze meses, Salamanca começou por não dar mostras de poder angariar os necessários argumentos financeiros, nem junto de franceses, nem de ingleses (ainda escaldados pelo caso Peto), mas acabaria por conseguir fundar, em Dezembro de 1859, a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses. Salamanca comprometia-se a ceder à Companhia Real (da qual ele era inicialmente o principal accionista) um conjunto de direitos e obrigações e tornava-se o empreiteiro exclusivo da construção. A construção começou assim inquinada de promiscuidades comprometedoras: o empreiteiro era, ao mesmo tempo, o principal accionista de uma companhia que devia fiscalizar a qualidade da construção e mais tarde fazer a exploração das linhas. Em Junho de 1860, era declarada a constituição oficial da Companhia após subscrição de 40% do seu capital. O Governo era autorizado a emitir 3 000 000 de libras em *bonds* ao abrigo dos acordos de Maio com Salamanca e com a companhia concessionária do prolongamento da Linha do Barreiro às Vendas Novas até Évora e Beja (*vide infra*).

Uma vez obtido o apoio financeiro, Salamanca anunciou de imediato a tomada de posse da construção (em Dezembro de 1859, inicia os estudos para a continuação das linhas e a alteração das bitolas) ainda antes de este ser aprovado pela Câmara dos Pares. Em Outubro de 1860, o malaguenho passa a concessão para a Companhia Real, mantendo-se como construtor das linhas. Ao mesmo tempo acordou liquidar as despesas anteriores à formação da empresa e uma vez concluídas as obras (linhas, estações, telégrafo e material circulante) entregá-las à Companhia Real.

Contudo, e apesar de todas estes incidentes, Salamanca conseguiria construir e abrir à exploração mais de 400 quilómetros de via-férrea (ligando Lisboa a Espanha e à margem esquerda do Douro), sendo o primeiro empresário do caminho-de-ferro a conseguir cumprir, se bem que com atrasos, aquilo a que se comprometera[68].

3.3.2. Linhas a Sul do Tejo

O Alentejo foi uma das primeiras regiões que se julgava ser necessário dotar de caminhos-de-ferro. A ideia da construção de um caminho-de-ferro na margem Sul do Tejo que atravessasse o Alentejo, servindo a cidade de Évora, remonta aos anos de 1840, portanto ainda antes da Regeneração e da constituição do Ministério das Obras Públicas[69]. No entanto, só em meados da década seguinte essa directriz seria estudada e realizada. Nesta altura, o Alentejo era encarado como o celeiro de Lisboa e do País, uma região muito fértil e produtiva cujo principal obstáculo ao pleno desenvolvimento era precisamente a falta de transportes de qualidade. Por outro lado, estava dividido por vários proprietários (deputados ou Pares) que tinham beneficiado da desamortização das terras para as adquirir e desenvolver e que agora necessitavam de vias de comunicação rápidas até Lisboa.

3.3.2.1. A Companhia dos Caminhos de Ferro ao Sul do Tejo

A construção de caminhos-de-ferro a Sul do Tejo era desejada pelo Governo há já algum tempo, tanto mais que a construção da Linha de Leste decorria lentamente e era mais cara que a construção de uma via-férrea pelas planícies do Alentejo, que até poderia ligar mais rapidamente Lisboa a Espanha.

No entanto, só em 1854 surgia uma proposta para levar a cabo este empreendimento. Nesse ano, os Pares do Reino Marquês de Ficalho[70] e José Maria Eugénio de Almeida[71], como representantes de

[67] O contrato previa que as directrizes seguidas fossem as propostas por Watier (Anexo XV), com prioridade atribuída à Linha de Leste (deveria estar terminada em três anos e meio; a do Norte em quatro – três anos para chegar a Gaia e mais um para chegar ao Porto). O Estado atribuía ao empreiteiro um subsídio quilométrico de 20:250$000 e 24:300$000 para a Linha de Leste e do Norte, respectivamente. Era ainda concedida a isenção de direitos alfandegários e impostos municipais e gerais durante 20 anos. A exploração era concedida por 99 anos, findos os quais as linhas voltavam para a posse do Estado. Contudo ficava previsto o resgate das linhas, mediante indemnização, quinze anos após o prazo para a conclusão das obras. Salamanca teria de comprar os trabalhos já realizados (por 612 000 libras, ou seja, nove mil libras por cada um dos 68 quilómetros; mais uma vez, o Estado ficava a perder, tendo em conta a soma que pagara a Peto a título de indemnização) e alargar a bitola de 1,44 m para a bitola espanhola de 1,67 m. Ficava também estipulada a construção de uma estação em Lisboa e a duplicação da via assim que as receitas de ambas as linhas chegassem a determinado patamar. Este contrato seria a base dos estatutos da futura Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses. O contrato apresentava-se muito descritivo. As más experiências anteriores assim o determinavam.

[68] Para a directriz do caminho-de-ferro, consultar Anexo XIX.

[69] Ver Anexo XII.

[70] António José de Melo Breyner Teles da Silva.

[71] Antigo director da Companhia das Obras Públicas de Portugal, *argentário* e deputado de Costa Cabral, que em 1849 afirmara que um país sem vias de comunicação era um país selvagem. Em 1851, não hesitara em aderir aos princípios da

uma companhia, propõem a construção de uma via-férrea sobre vigas longitudinais de madeira entre Aldeia Galega e as Vendas Novas, pedindo um subsídio de 8:000$000 por cada quilómetro, a cessão gratuita dos terrenos, o corte e transporte pelo Estado dos pinheiros necessários à construção e o direito de exploração por 99 anos. Em 19 de Abril desse ano, o Conselho de Obras Públicas emite a sua opinião sobre a proposta, lembrando a conveniência de que a linha comece no Barreiro e toque um porto do Sado antes de chegar às Vendas Novas. Acto contínuo, Fontes Pereira de Melo, Ministro das Obras Públicas, apresenta à Câmara dos Deputados uma proposta de lei e de contrato para esse projecto. O objectivo era ligar a região de Lisboa à fronteira por caminho-de-ferro (entre Aldeia Galega e as Vendas Novas) e estrada (até Espanha). Fundamentava-se a proposta com o alto custo que uma estrada naquele local podia atingir (discutível como o próprio Fontes admite, dada a pouca experiência dos governantes portugueses neste tipo de empreendimentos) e o interesse em servir uma região pouco povoada. MARIA FERNANDA ALEGRIA sugere que esta proposta satisfazia os interesses dos grandes proprietários alentejanos, como o eram os proponentes (apesar de serem apenas representantes de uma companhia cuja nacionalidade se desconhece). Na década de 1870, afirmava-se que a única vantagem deste caminho-de-ferro era permitir aos grandes proprietários alentejanos viajarem mais comodamente para Lisboa[72]. Assim, aqueles homens mais não tinham feito que aproveitar-se da sua situação privilegiada junto do poder para fazer valer as suas pretensões.

A maioria conheceria a proposta em 24 de Julho de 1854, que seria transformada em projecto de lei cinco dias depois, com algumas alterações à proposta inicial, nomeadamente o preço da subvenção quilométrica ficar dependente de licitação em concurso público[73] (que duraria dois meses) e conceder-se ao vencedor do concurso o direito por dois anos após a chegada do caminhos-de-ferro às Vendas Novas de construir as linhas até Setúbal, Évora e Beja ou a qualquer um destes três pontos (apesar de o Conselho de Obras Pública se opor a esta atribuição sem concurso). Acreditava-se ainda que um caminho-de-ferro construído por uma empresa privada implicaria uma importância muito menor que se construída pelo Estado. Também se propunha que o ponto de início da linha se pudesse alterar para o Barreiro (por pedido da companhia que viria a ganhar o concurso que se apercebera da enorme despesa que seria necessário realizar para levar o caminho-de-ferro a Aldeia Galega) e que a linha chegasse ao Sado, por o Conselho de Obras Públicas considerar que deste modo se serviriam os interesses comerciais e agrícolas da região e se ligaria o Tejo ao Sado. Quanto às condições técnicas da obra, seguiriam genericamente as da Linha de Leste, vincando o Conselho de Obras Públicas a necessidade de fiscalização por parte do Estado. O Governo era também autorizado a retirar títulos da dívida interna do fundo destinado ao Caminho-de-ferro do Norte, conquanto essa quantia fosse depois reposta e substituída por outros títulos de dívida. O Conselho de Obras Públicas opunha-se também a ser onerado o Estado com o transporte de madeira até à Margem Sul.

A carta de lei de 7 de Agosto de 1854 tornava definitivo o contrato. Em 26 de Agosto de 1854 era aberto o concurso para atribuição do contrato, ao qual concorriam Tomás da Costa Ramos, o francês Marcelin, o Marquês de Niza e um engenheiro da Central Peninsular. Em 6 de Dezembro de 1854, a concessão é atribuída a uma sociedade de *brasileiros* composta por Tomás da Costa Ramos, João Pedro da Costa Coimbra, Francisco Melo de Soares Freitas, Jorge Gonçalves Franco e António Gomes Brandão. O Governo garantia uma subvenção de 7:900$000 por cada quilómetro da via construída numa bitola de 1,44 m. Em Fevereiro do ano seguinte, os candidatos vencedores constituíam a Companhia dos Caminhos de Ferro ao Sul do Tejo com um capital de 311 111 libras divididas em 14 000 acções de 22 libras cada. Por lei de 30 de Abril de 1855 o Governo era autorizado a emitir títulos de dívida interna no total de 1.280:000$000 para pagamento do subsídio.

Os trabalhos iniciaram-se e prosseguiram muito lentamente, de tal modo que só em Junho de 1858 estariam concluídos os primeiros 50 quilómetros de linha (até Bombel), faltando ainda cinco quilómetros para se chegar às Vendas Novas. Quando o caminho-de-ferro efectivamente chegou às Vendas Novas, a Companhia não tinha fundos suficientes para continuar a linha até Évora e Beja, o que não era surpreendente dadas as fracas receitas da linha. As condições de trabalho, a natureza do

Regeneração (e do Partido Regenerador), apesar de ter sido um dos maiores apoiantes do Conde de Tomar. Em 1854 ordenara a um seu agente que engajasse trabalhadores minhotos e galegos para uma grande exploração agrícola que pretendia instalar no Algarve em terrenos adquiridos na desamortização de 1847 (*História económica de Portugal*). A partir da segunda metade da década de 1855, começa a investir em propriedades no Alentejo. Anos antes instalara uma fábrica de moagem de cereal em Lisboa. Estaria a proposta de construção de um caminho-de-ferro no Alentejo relacionada com estes factos?

[72] Para ambas as situações, cf. **Alegria** – *A organização dos transportes*…, pp. 259-261.

[73] O Conselho de Obras Pública admitia falta de conhecimento para poder atribuir um valor justo ao subsídio quilométrico, mas admitia também que tal pecha seria ultrapassada pelo concurso público.

serviço, o facto de o Alentejo produzir apenas trigo e a fraca densidade populacional da zona fizeram deste caminho-de-ferro um empreendimento pouco lucrativo. O Conselho das Obras Públicas admitiria ainda em 1858 que das linhas no Alentejo o País não retiraria grandes benefícios.

3.3.2.2. A *South Eastern of Portugal Railway Company*

No entanto, continuava-se a defender o prolongamento da linha até Évora e Beja. Sousa Brandão é incumbido da tarefa de fazer os estudos necessários para determinar a orientação da linha. Em Agosto de 1858, o Governo apresenta à Câmara uma proposta de lei para prolongamento da linha-férrea até Évora e Beja, que mantinha as condições do contrato efectuado com a Companhia dos Caminhos de Ferro ao Sul do Tejo e oferecia um subsídio quilométrico de 12:000$000, à qual o Conselho de Obras Públicas dá parecer favorável. Em 8 de Julho de 1859 é aberto o concurso (que contudo previa uma bitola diferente da linha até às Vendas Novas: 1,67 m!), mas não aparece nenhuma candidatura.

Em Janeiro de 1860, é recebida uma proposta de John Sutherland Valentine (antigo engenheiro da Central Peninsular), representando um grupo de ingleses composto por Charles Edward Mangles, John Chapman, Robert Russel Notman, Hardy Hislop e George Bernard Townsend, para a construção e exploração da linha das Vendas Novas a Évora e Beja, em condições semelhantes às do contrato Salamanca. Em 3 de Janeiro, é assinado o contrato provisório com aquele grupo e em 19 de Maio de 1860, o definitivo[74]. Os britânicos ganhariam assim a concessão para construir aquele caminho-de-ferro, com um subsídio de 16:000$000 por quilómetro. Mais tarde, os concessionários transferiam os seus direitos para a companhia *South Eastern of Portugal Railway Company*[75] (empresa que se popularizou como *Companhia Inglesa*), constituída em Londres em Junho de 1860, tornando-se seus directores. Edward Price (construtor do caminho-de-ferro de Esmirna a Cassaba) era escolhido para o cargo de construtor. A construção começou dentro do prazo previsto (até Agosto de 1860, sob pena de cancelamento da concessão e perda do depósito de 67 000 libras), mas avançou lentamente, devido às negociações para expropriação de terrenos, atrasos nos pagamentos dos accionistas e Invernos rigorosos.

3.3.3. Linha de Sintra

A primeira proposta para construção de um caminho-de-ferro entre Lisboa e Sintra data de 1845[76]. O seu autor… Hardy Hislop, o empresário inglês a quem mais tarde seria adjudicada a construção da Linha de Leste e que participaria no cartel de ingleses que se propuseram a construir o prolongamento da Linha do Sul até Évora e Beja. Como se viu atrás, nenhuma das propostas que chegou às mãos do Governo cabralista foi concretizada, pelo que esta também não fugiu à regra.

Assim, os primeiros e verdadeiros esboços do caminho-de-ferro entre Lisboa a Sintra são coevos do começo das linhas de Leste e do Norte. Em 30 de Setembro de 1854, é assinado um compromisso para a construção de uma via-férrea entre Lisboa e Sintra, passando por Belém e Algés, entre o Governo e Jean François Marie Armand, Conde de Claranges Lucotte[77], intermediário da casa *Chabrol*, com quem Fontes Pereira de Melo negociava, desde 1853, a contracção de um empréstimo para a construção de estradas.

Em 16 de Julho de 1855, publicava-se a lei que aprovava aquele contrato. Ficava previsto, além da construção do caminho-de-ferro, a construção de docas e cais em Lisboa por ele servidos. A linha começava no forte marginal de S. Paulo (Lisboa) e seguia depois pelo vale de Algés até Sintra. Fica-

[74] Registem-se as principais cláusulas do contrato. O ponto de bifurcação seria em Santiago do Escoural, como apontado nos estudos de Sousa Brandão. A concessão da linha duraria 99 anos, podendo o Estado proceder à sua remissão num prazo entre os quinze e os 30 anos após a conclusão das obras, mediante um pagamento indemnizatório. O caminho-de-ferro disporia de isenção fiscal durante a construção e os primeiros dois anos de exploração. Os concessionários tinham três meses para começar as obras (as quais deveriam estar concluídas em três anos, sob pena de caducidade da concessão e rescisão do contrato) e sujeitavam-se às leis de Portugal sem contudo se entender que renunciem aos foros da sua nacionalidade

[75] Companhia dos Caminhos de Ferro do Sudeste de Portugal.

[76] Ver Anexo XII.

[77] Era um conhecedor das políticas de melhoramentos materiais, na medida em que fora o primeiro empresário disposto a construir estradas em Portugal (precisamente de Lisboa a Sintra). Ganhara também alguns contratos para a construção e reparação de estradas no tempo de Costa Cabral, fora o responsável pela ponte pênsil sobre o Douro e contribuíra para a fundação da Companhia das Obras Públicas. Cf. **Matos** – *Transportes e Comunicações*…, pp. 188-190.

vam também prevista a construção de dois ramais que partindo de Sintra chegassem a Cascais[78] e a Colares: "*nos jornais de 1854 começam a aparecer as primeiras notícias sobre a construção duma linha férrea para Cascais. O país estava em plena campanha de construções ferroviárias. Sintra já tinha o seu comboio e por via dele ganhava em importância e crescia em população*(?). *A primitiva ideia da linha de Cascais girou em torno dum ramal saído da linha de Sintra num ponto qualquer do seu percurso, porque pouco mais se pretendia com ela do que fazer o comboio atingir Cascais, considerando-se de somenos importância os povoados e terrenos situados na costa da margem direita do Tejo e seu prolongamento até à famosa baía onde os reis de Portugal gostavam de organizar regatas*"[79]. O francês ficava ainda com a propriedade perpétua das terras conquistadas ao rio e um prazo de 99 anos de exploração da via, contudo não lhe era concedido qualquer subsídio estatal.

O engenheiro francês Watier, nos seus relatórios (*vide supra*), referia que, a dado momento, houve a convicção de fazer entroncar a ligação Lisboa – Porto na Linha de Sintra, hipótese que ele rejeitava (monstruosidade, obra desgraçada e insensata foram alguns dos termos por ele usados[80]). Aliás, reprovava veementemente todo o projecto de construção de um caminho-de-ferro até Sintra, quer por conta do Estado, quer por iniciativa privada. O francês nunca fora muito optimista em relação à construção de caminhos-de-ferro em Portugal. Dizia que um projecto desta envergadura seria muito custoso para o País e pouco lucrativo. Portugal teria de pedir dinheiro emprestado e a construção demoraria 20 anos se fosse deixada nas mãos de portugueses.

Os trabalhos para o caminho-de-ferro e para as docas deveriam começar em Outubro de 1855 e Fevereiro de 1859, respectivamente. Chegou mesmo a ser criada uma companhia em França – *Societé du Chemin de Fer de Lisbonne à Sintra, Quai de Belém, Docks et Terrains sur le Tage* – com um capital de 40 000 000 de francos (1 600 000 de libras), dividido em 80 000 acções de 500 francos cada.

Em Outubro de 1855 os trabalhos foram inaugurados com pompa e circunstância, mas rapidamente correram rumores de que a concessão iria ser transferida para uma companhia inglesa. Lucotte encontrava dificuldades para reunir os fundos necessários (apenas garantiu 2 000 das 10 000 libras que deveria entregar como depósito) e honrar o compromisso estabelecido. Por outro lado, a incerteza quanto à directriz da Linha do Norte (início na Linha de Sintra ou tronco comum da Linha de Leste até Santarém) desincentivaram o começo dos trabalhos, pois muita da rendibilidade do projecto de Lucotte dependia do entroncamento com o caminho-de-ferro Lisboa – Porto[81].

Nos anos seguintes, dois contratadores (o francês Adolphe Prost e o espanhol Duque de Riansares) tomaram conta dos trabalhos, mas ambos falhariam. Os trabalhos progrediam muito lentamente, quando não progrediam de todo.

Em 1859, Claranges Lucotte conseguiu vender a concessão a uma companhia franco-belga que manteve o mesmo nome e o mesmo capital, ficando Lucotte como membro da direcção, apesar dos protestos dos seus anteriores sócios. Os trabalhos foram confiados ao construtor belga *Van der Elst Fréres et Compagnie*. Esta companhia fez uma estimativa de lucros mais realista, no entanto nada se concretizaria, uma vez que o Governo tinha já decidido que a Linha do Norte passaria por Santarém antes de rumar ao Porto. Perdida a possibilidade da Linha do Norte entroncar na Linha de Sintra, a companhia de Lucotte dificilmente obteria lucro a curto prazo, pois o investimento nas docas e cais só retornaria a longo prazo. A isto aliavam-se as dificuldades e custos de conquistar terras ao rio, como ficara previsto no contrato. Perante a situação o Governo tomou uma decisão: não aprova a formação da nova companhia e rescinde a concessão garantida a Claranges Lucotte (17 de Março de 1861[82]).

[78] Cascais só ficaria ligado a Lisboa na década de 1890.

[79] **Branca de Gonta Colaço; Maria Archer** – *Memórias da Linha de Cascais*. Apud. *Cem anos de caminho de ferro*…, pp. 355-356.

[80] Apud. **Abragão** – *Caminhos de ferro portugueses*…, p. 315.

[81] Mesmo assim, em Abril de 1856, Lucotte pediria ao Governo a concessão de 18 200 metros quadrados na Praia de Pedrouços (nas imediações da projectada linha) para lá construir um *estabelecimento de banhos, escola de natação e de gymnastica*.

[82] 27 de Março, segundo CARLOS MANITTO TORRES (*Caminhos de ferro*). O Estado já podia ter rescindido o contrato desde Janeiro de 1856.

3.3.4. Linhas da Beira

O projecto de uma linha-férrea que ligasse Lisboa a Madrid e ao resto da Europa através da província da Beira é defendido quase desde o início da construção dos caminhos-de-ferro em Portugal. Tal é a opinião de CARLOS MANITTO TORRES[83] e de MARIA FERNANDA ALEGRIA[84], no entanto ANTÓNIO LOPES VIEIRA[85] não inclui nenhuma linha através da Beira na sua lista de projectos propostos antes da Regeneração. Mas em 1854 é proposta a construção de uma via-férrea na Beira Baixa (denominada de Linha do Vale do Tejo) que atravessaria a fronteira em Monfortinho (no distrito de Castelo Branco). Contudo, esta ideia não seria acompanhada dos necessários reconhecimentos de campo e seria abandonada em benefício da Linha de Leste.

Alguns anos mais tarde, havia-se tornado claro que o País precisava de uma linha alternativa à Linha de Leste, que, evitando Madrid, ligasse Lisboa directamente com os Pirinéus. Além disso uma ligação internacional que passasse mais pelo Norte do País poderia servir as regiões vinicultoras e produtoras de lanifícios da Beira Alta. Foram encomendados pelo Governo quatro relatórios entre 1858 e 1861. Um deles, da autoria de Sousa Brandão, propunha uma via que, começando numa estação da Linha do Norte, passava a Norte da Serra da Estrela (para evitar a travessia do Zêzere) e seguia em direcção a Ciudad Rodrigo, Salamanca ou Medina del Campo. Mais afirmava que, mesmo que a linha não fosse considerada peninsular e não fosse continuada do lado de Espanha, havia razão para levar o caminho-de-ferro até Celorico da Beira, beneficiando as populações da Beira e de Trás-os--Montes. Assim, este caminho-de-ferro deveria servir de base a todos os caminhos-de-ferro do Norte, sendo a bissectriz entre o Caminho-de-ferro do Norte e o de Leste. Um outro relatório (apresentado por José Couceiro em Outubro de 1859) não era tão optimista quanto o de Brandão. Na opinião de Couceiro, a construção deste caminho-de-ferro além de difícil, seria muito dispendiosa.

De qualquer modo, até meados dos anos de 1860, os grandes bancos de investimento franceses passavam por dificuldades e os investidores ingleses não estavam dispostos a empreender a construção. Por seu lado, o Governo português não estava em posição de se envolver neste novo projecto, por se encontrar em negociações para a compra das linhas a Sul do Tejo.

3.3.5. Linhas do Minho e Douro

Pouco há a dizer sobre estas vias-férreas, na medida em que a construção de um caminho-de-ferro entre o Porto e Valença, com ramal para Braga a partir de Nine, só seria aprovada em Junho de 1867 (corolário da proposta de lei de 20 de Março de 1864). Quanto à construção propriamente dita, só se iniciaria em 1872. Por curiosidade, refira-se que o comboio apenas chegaria a Braga em 1875, a Valença em 1882 e ao Pinhão em 1880. Mais tarde a Linha do Douro chegaria também à fronteira em Barca de Alva (1887), num dos empreendimentos mais fraudulentos em caminhos-de-ferro – a *Salamancada*.

Contudo, há notícias de alvitres ou propostas para a construção de um caminho-de-ferro para Norte do Porto. José Estêvão chega a falar da pertinácia em construir uma linha até Braga. Chegam também propostas vinda de Espanha para levar o caminho-de-ferro do Porto até Vigo, mas que foram recusadas por lesarem o futuro de Lisboa como porto de entrada na Europa.

Para a concretização destas linhas em muito contribuiu o parecer escrito pelo engenheiro Lourenço de Carvalho e a vontade dos habitantes das regiões. Na opinião de FREDERICO PIMENTEL[86], as linhas eram justificadas pela densa população, riqueza agrícola e actividades dos habitantes das áreas que atravessavam. MARIA FERNANDA ALEGRIA[87] aponta ainda o desenvolvimento da cultura intensiva por parte dos agricultores da zona, os mais de 100 estabelecimentos fabris de Braga, o aumento da engorda de gado bovino para exportação pelo Douro e o alto número e tonelagem dos navios entrados e saídos de portos de Esposende, Caminha, Vila do Conde, Viana do Castelo e Porto como argumentos que sustentaram a decisão de construção da Linha do Minho. Jogavam ainda a favor da Linha do Minho a existência de muitas vias de comunicação (que punham em comunicação vastas áreas do

[83] **Torres** – *Caminhos de ferro*. Este engenheiro adianta ainda que a ideia proposta previa que o caminho-de-ferro atravessasse o Tejo em Vila Nova da Barquinha, e em Espanha passava por Talavera e Casarubia (sic) antes de atingir Madrid.
[84] **Alegria** – *A organização dos transportes…*
[85] **Vieira** – *The Role of Britain…*
[86] **Pimentel** – *Apontamentos para a historia…*
[87] **Alegria** – *A organização dos transportes…*, pp. 271-272.

Minho com o caminho-de-ferro) e o favor da via cruzar importantes centros populacionais como Famalicão, Barcelos, Braga, Viana do Castelo e Valença. A Linha do Douro surgiu também para responder à produção e transporte de vinho das zonas durienses. Além de que este caminho-de-ferro tinha potencial para se tornar uma linha internacional ente o Porto e Salamanca ou Zamora. Contra estas linhas, argumentava-se que a sua construção protelaria a da Linha da Beira, cujos estudos estavam já realizados e que deveria ser a principal linha que ligasse Portugal à Europa.

4. CAMINHOS-DE-FERRO NOS DEBATES PARLAMENTARES

"*Vêde-lo – exclama o orador – esse monstro de ferro, soltando das narinas turbilhões de fumo, semelhante ao Leviathan da fábula! (bravo! bravo!). Vêde-lo, atravessando como um relâmpago os mais áridos terrenos: e que maravilhoso espectáculo se nos oferece, então: ao contrário do cavalo de Átila, cuja pata fazia secar a erva dos prados, por onde passa este novo cavalo de fogo (bravo! bravo!) brotam as searas, cobrem-se as colinas de vinha (muito bem! muito bem!), penduram-se os rebanhos nas encostas verdejantes dos montes, murmuram os ribeiros nas azinhagas, ondulam as searas (muito bem!) e o jovial lavrador lá vai, satisfeito e alegre, cantando as deliciosas canções do campo, junto à esposa fiel coroada das mimosas flores dos prados! (Bravo! Bravo! Sensação)*"[1]

[1] **Eça de Queiroz** – *O conde d'Abranhos*. Apud *Cem Anos de caminho de ferro…*, pp. 138-139.

4.1. Primeira metade do século XIX

A análise das discussões parlamentares antes da Regeneração é forçosamente limitada pelo reduzido número de intervenções sobre aquela temática ao longo desse período. As razões que determinaram que a construção de caminhos-de-ferro em Portugal não se iniciasse nesta altura ficaram já explicitadas nos capítulos anteriores[2], pelo que não valerá a pena referi-las novamente. No entanto, era perfeitamente possível que imediatamente nos anos a seguir à revolução liberal se começasse a falar em ferrovias, atendendo ao facto de ser conhecida nos meios políticos e económicos coevos a falta que o Reino sentia em termos de meios de comunicação eficazes. Além disso, o sucesso que a construção de caminhos-de-ferro atingia noutros países europeus podia também influenciar o discurso parlamentar nesse sentido.

Esta investigação tem precisamente esse fito, o de conhecer e dar a conhecer essa realidade: até que ponto os representantes da Nação se interessavam e discutiam na nova estrutura de organização política a questão ferroviária. Nesta época anterior a 1851, o que salta à vista na análise destas duas esferas (discussão parlamentar e questão ferroviária) é o silêncio quase total das fontes. Mais importante, esse silêncio determina a natureza das intervenções e a natureza da análise, que, óbvia e forçosamente, não poderá ser muito profunda e passará sobretudo pela enumeração e fugaz reflexão sobre discursos proferidos para este período entre 1822 e 1851.

4.1.1. Caminhos-de-ferro antes do Cabralismo

Na primeira metade do século XIX os deputados da Nação viam o caminho-de-ferro com espanto, como algo longínquo, como uma utopia, como algo que existia no estrangeiro, no *mundo civilizado*, mas que em Portugal só se realizava nas palavras proferidas na Câmara. Com igual espanto se olhava e falava da energia a vapor que fazia mover máquinas tão pesadas como locomotivas ou navios. Tinha-se consciência de que as nações do resto da Europa se modernizavam, se dotavam das mais novas tecnologias e se desenvolviam – "*O mundo civilisado apresenta uma nova face*"[3] – mas esse desenvolvimento parecia não estar ao alcance de Portugal, de tal modo que, na maior parte das vezes, se recorria ao argumento do caminho-de-ferro como mero artefacto retórico para ilustrar os argumentos discursivos. Noutras ocasiões, a ferrovia era usada como exemplo de como a construção de obras públicas era realizada fora de Portugal. Deste modo, as referências ao caminho-de-ferro eram esporádicas. De facto, seria mesmo possível e não muito difícil (pese embora o fraco interesse de um trabalho desse tipo) construir uma cronologia com as datas das intervenções dos deputados no hemiciclo, nas quais estes por uma razão ou outra falavam de caminhos-de-ferro, estradas de ferro ou de outra qualquer expressão equivalente. De tempos a tempos, um ou outro deputado abordava o assunto, não como parte de um discurso coerente que propusesse a construção deste meio de comunicação em Portugal, mas como exemplo ou argumento que, invariavelmente, pretendia ilustrar o atraso do País ou a incompetência do Governo em levar a cabo empreendimentos muito mais simples do que a construção de linhas-férreas.

A primeira vez que se faz referência ao caminho-de-ferro nos debates na Câmara dos Deputados ocorre em Março de 1827, durante a apresentação de um projecto de lei para premiar os autores ou introdutores de novos inventos, da autoria de António Lobo de Barbosa Ferreira Teixeira Girão, Flórido Rodrigues Pereira Ferraz e Francisco Joaquim Maia. Já aqui se faz apelo ao que acontece no estrangeiro, nomeadamente aos "*novos carros, que sobre caminhos de ferro rodão por si mesmos, sem auxilio de motor vivente!*"[4]. O ponto de exclamação evidencia a emoção e o espanto com que se falava nestes assuntos. Provavelmente, a intenção dos proponentes era precisamente esta: iniciar o processo de estabelecimento destes prodígios no País, começando por recompensar os que contribuíam para o seu fomento, que tão grandes benefícios concediam aos estrangeiros.

A prova de que a construção de vias-férreas em Portugal estava, por esta altura, longe das mentes dos governantes e que só se falava neste assunto esporadicamente está presente no facto de só se voltar a falar em caminhos-de-ferro doze anos depois, em 1839, numa discussão sobre a construção de estra-

[2] Ver Capítulos 2 e 3.

[3] *Diario da Camara dos Senhores Deputados da Nação Portugueza*, 6 de Março de 1827, Acta n.º 48, p. 527. Texto de proposta de lei (da autoria de António Lobo de Barbosa Ferreira Teixeira Girão, Flórido Rodrigues Pereira Ferraz e Francisco Joaquim Maia) para premiar os autores ou introdutores de novos inventos.

[4] *Diario da Camara dos Senhores Deputados da Nação Portugueza*, 6 de Março de 1827, Acta n.º 48, p. 527.

das. Em 17 de Maio discutia-se, sobretudo o método para a realizar: por iniciativa do Estado ou por iniciativa privada. Almeida Garrett fala sobre o que se passara em França, onde empreendimentos privados para abrir caminhos-de-ferro e outros meios de viação haviam falhado. Por isso, postula a intervenção do Estado na construção de estradas. Mais uma vez, o caminho-de-ferro era usado como mero argumento exemplificativo. Uns dias depois, em 1 de Junho, é José Estêvão que usa da palavra para falar da forma como em França se empreendem as obras públicas de viação, entre as quais, as vias-férreas. Um mês depois novamente se fala do papel do Estado na construção de estradas. O orador – Rodrigo da Fonseca Magalhães – refere como o Governo inglês auxiliou os empresários da estrada entre Londres e Liverpool pelos prejuízos que aqueles sofreram em virtude da construção do caminho-de-ferro entre as mesmas cidades. Alguns anos mais tarde (6 de Outubro de 1841) esta discussão é levada para fora da Europa até aos Estados Unidos da América (por António Cabral de Sá Nogueira), onde não existia uma Repartição de Obras Públicas (não havia intervenção do Estado), porque os canais e caminhos-de-ferro se faziam por empresas privadas. O caminho-de-ferro construía-se em Portugal apenas nas palavras dos políticos: não eram estradas nem de ferro, nem de papel (como mais tarde Garrett as definiria), mas somente de ar, do ar que saía dos pulmões dos deputados e que em nada contribuíam para a sua realização em Portugal.

Bem demonstrativo da força do caminho-de-ferro como argumento retórico é a intervenção do deputado cartista Carlos Morato Roma em 10 de Junho de 1839. O tema era a forma como o Governo havia de arranjar os meios extraordinários para fazer face às despesas públicas, nomeadamente emissão de títulos de dívida interna ou externa. A certa altura, Roma afirma: "*Fazer esta comparação* [entre a emissão de títulos de dívida interna e externa]*, no meu entender, é o mesmo que comparar uma jornada de 20 legoas no nosso Portugal, com uma de 100 legoas em Inglaterra pelos caminhos de ferro em carroagens a vapor*"[5]. Eram, pois, conhecidas as vantagens que as nações estrangeiras (neste caso a Inglaterra) retiravam das vias-férreas. Também eram conhecidas as consequências nefastas que os caminhos-de-ferro podiam trazer a alguns particulares (estalagens e mala-postas). Isso mesmo revela José Joaquim Gomes de Castro na sua intervenção de 4 de Setembro de 1841, onde compara a abolição de direitos de comércio aos caminhos-de-ferro. Inicialmente, tanto um como outros parecem inadmissíveis, mas com o passar do tempo todos se apercebem e aceitam as vantagens que deles advêm. No entanto, por esta altura, o conhecimento que se possuía do sector ferroviário em outros países não era suficiente para justificar a apresentação de uma proposta para a sua construção em Portugal.

4.1.2. Durante o Cabralismo

Como vimos anteriormente, a passagem de Costa Cabral pelo poder inaugurou a política de investimento em obras públicas (inclusive em caminhos-de-ferro), mais tarde concretizada pelo Fontismo. Por isso não é de estranhar que neste período o número de intervenções parlamentares seja muito maior que no período anterior (quatro vezes mais), embora ainda persista o jaez esporádico das intervenções e algum longo espaçamento entre algumas delas. No entanto, também não se pode deixar de dizer que as intervenções não são tão superficiais como as anteriores, revelando já um discurso mais direccionado e concreto que anteriormente. Mas, nem por isso o caminho-de-ferro deixou completamente de ser usado como simples trunfo retórico, já que, por um lado, algumas das intervenções foram realizadas antes da fundação da Companhia das Obras Públicas e do contrato para a construção do caminho-de-ferro de Lisboa a Espanha e, por outro, o facto de os comboios já circularem em alguns países europeus era um argumento não desprezável na oposição ao Governo ou na sustentação de uma ideia.

Esta situação verificou-se durante um debate acerca do financiamento das estradas (21 de Março de 1843), quando o deputado Luís da Silva Mouzinho de Albuquerque contesta a forma como aquela operação se ia fazer, referindo-se ao caminho-de-ferro como uma obra pública que não se podia comparar às estradas, pelo que o financiamento destas também não se podia comparar ao financiamento daquele. Em 14 de Março de 1843, José Estêvão discorria (embora se pudesse dizer que profetizava, dado o acerto com que descrevia uma situação que mais tarde se viria a concretizar) sobre a falta de vias de transporte secundárias em Portugal. Questionava o aveirense qual a utilidade de grandes eixos viários sem pequenos eixos transversais e qual a utilidade destes sem aqueles, antes de concluir: "*Por exemplo, a estrada de Lisboa ao Porto; ainda que seja muito bella, dos Concelhos circumvisinhos não*

[5] *Diario da Camara dos Deputados*, 10 de Junho de 1839, Acta n.º 132, p. 899.

vai lá ninguém, ainda que se estabeleçam caminhos de ferro; porque é preciso, para tomar o caminho de ferro, passar por mil barrancos e mil dificuldades"[6]. Talvez também por esta razão, advogava José Maria Grande a favor das comunicações fluviais, por serem sempre mais vantajosas que as de terra, com uma única excepção… os caminhos-de-ferro, que, contudo, "*nós não temos, e não podemos ter por ora*"[7]. O então cabralista Carlos Bento da Silva não concordava neste ponto com José Maria Grande, recorrendo também ao caminho-de-ferro para apoiar a sua argumentação. Dizia o futuro Ministro que na Bélgica os caminhos-de-ferro coexistiam com canais e que nem por isso estes deixavam de ser lucrativos. Tudo isto para mostrar o seu apoio à construção imediata de estradas, indo contra a opinião de alguns deputados (que preferiam esperar pelo crescimento da população). Já anteriormente o caso da Bélgica tinha sido ventilado no hemiciclo, assim como o atraso nacional em relação àquele país. O também cartista Agostinho Albano, apesar de desejar que Portugal se dotasse, como a Bélgica, de caminhos-de-ferro, lamentava que tal desejo não fosse passível de concretização, "*porque o nosso Paiz não é próprio,* (…) *porque não temos meios* (…)*, porque o estado do Paiz o não permitte ainda*"[8]. Resta dizer que a intervenção deste deputado se inseria numa discussão sobre a construção de penitenciárias em Portugal. Ainda nesta discussão, destaca-se a intervenção de Almeida Garrett. O escritor afirma-se favorável às penitenciárias, uma vez que os homens ainda não haviam desenvolvido soluções melhores, comparando: "*mas aquelles que construíram canaes, abandonariam as suas construcções, porque algum Profeta lhes annunciasse que um dia se descobririam os caminhos de ferro e as machinas de vapor?* (…) *E quem sabe se um dia os barcos de vapor, e as estradas de ferro não serão vencidos por essa Passarola que se inventou em Londres, e que foi engolida em Lisboa?*"[9]. A comparação de Garrett demonstra bem como os caminhos-de-ferro eram vistos em termos tecnológicos: como o máximo do desenvolvimento tecnológico, termo de comparação com outras medidas inovadoras. Aliás, nesta discussão sobre penitenciárias muito se falou também sobre caminhos-de-ferro. Um argumento curioso foi invocado por esta altura pelo deputado José António Maria Sousa Azevedo que ligava o aumento do comércio ao aumento dos *elementos destruidores do vício* e assim à diminuição do número de criminosos. O caminho-de-ferro entrava nesta equação por facilitar as comunicações e o comércio[10]. Pela primeira vez se falava (se bem que não directamente) dos prodígios que o caminho-de-ferro era capaz de realizar.

4.1.2.1. O contrato com a Companhia das Obras Públicas de Portugal

Como vimos atrás, em 1845 o Governo estabeleceu um contrato com a Companhia das Obras Públicas para a construção de um caminho-de-ferro entre Lisboa e a fronteira. O acordo não passaria sem ser discutido na Câmara (Abril de 1845[11]), contudo a discussão não foi muito aprofundada. O contrato com aquela companhia surgiu em 1 de Março de 1845 e foi novamente apresentado no mês seguinte no seguimento de um projecto governamental para organizar as finanças e desenvolver os meios de que dependia a prosperidade nacional. Um dos pontos essenciais desta proposta era o desenvolvimento das comunicações internas através do contrato assinado com a Companhia das Obras Públicas.

O deputado da oposição José Maria Grande opôs-se vigorosamente a este acordo, apelidando-o de monstruoso, inconstitucional, indecente e imoral, responsabilizando naturalmente o Governo. No entanto, começa por ressalvar que não é contra o desenvolvimento das comunicações nacionais – pelo contrário, deseja contribuir quanto possível para o seu aperfeiçoamento, sem o qual "*nós não podemos ter nem riqueza, nem finanças, nem commercio, nem civilisação*"[12] – mas discorda da maneira como esse fomento era feito (inaugurando um truque retórico que muito seria usado pelos deputados da oposição durante a Regeneração), nomeadamente sem concorrência nem publicitação, de forma clandestina e às portas fechadas, apesar das promessas do Ministro do Reino, o Duque da Terceira: "*Era esta uma das perguntas que eu queria dirigir a S. Ex.ª o Sr. Ministro do Reino, se estivesse presente; mas*

[6] *Diario da Camara dos Deputados*, 14 de Março de 1843, Acta n.º 57, p. 237.
[7] *Diario da Camara dos Deputados*, 15 de Março de 1843, Acta n.º 58, p. 247.
[8] *Diario da Camara dos Deputados*, 13 de Novembro de 1844, Acta n.º 69, p. 103.
[9] *Diario da Camara dos Deputados*, 13 de Novembro de 1844, Acta n.º 69, p. 107.
[10] Trata-se de um discurso ambíguo, pois o deputado acabaria depois por ligar o crescimento da população provocado pelo aumento da riqueza ao aumento da criminalidade. Desta forma o caminho-de-ferro tanto era responsável pelo aumento como pela diminuição do número de criminosos.
[11] Segundo o *site* dos debates parlamentares, a Companhia das Obras Públicas foi discutida numa sessão secreta em 14 de Março de 1845. Contudo estas discussões não estão disponíveis na versão impressa do *Diário*.
[12] *Diario da Camara dos Deputados*, 3 de Abril de 1845, Acta n.º 72, p. 7.

na sua ausencia dirigir-me-hei ao Sr. Ministro dos Negocios Estrangeiros [José Joaquim Gomes de Castro]*; e peço a S. Ex.ª se sirva dizer-me se houve a concorrencia determinada nas nossas leis? (Pausa – o Sr. Ministro não responde…….) A camara avaliará, este silencio. Não houve concorrência – eu respondo pelo taciturno Conselheiro da Coroa*"[13]. Mais se revoltava contra a não-aceitação dos estatutos de uma outra companhia – a Aliança Industrial – que poderia competir com a Companhia das Obras Públicas de Portugal na obtenção de contratos para as obras públicas, quando era esta última companhia quem apresentara estatutos ilegais e no mesmo dia os vira aprovados pelo Governo. Suspeitava assim de um conluio entre os promotores da Companhia e os governantes.

Quanto ao contrato propriamente dito, José Maria Grande discordava das condições oferecidas à Companhia, nomeadamente na garantia de juro de 6%, no exclusivo da condução acelerada (caminho-de-ferro), no estipulado quanto ao prazo concedido até à conclusão dos trabalhos e na possibilidade de se prorrogar o prazo para a conclusão do empreendimento em casos de reconhecida impossibilidade devidamente verificados por árbitros nomeados pelo Governo e pela Companhia. O deputado via nestas condições verdadeiras válvulas de segurança a favor da Companhia. Também discordava do exclusivo da exploração do caminho-de-ferro durante 99 anos. Aliás afirmava que as condições do contrato assinado com a Companhia das Obras Públicas para a construção do caminho-de-ferro eram muito menos benéficas para o Estado que aquelas propostas por um grupo de capitalistas encabeçado por Benjamin de Oliveira. No entanto, não explica como. Finalmente contestava a cláusula que permitia que tudo o que não estivesse previsto no contrato pudesse ser convencionado entre o Governo e a Companhia, tendo estas convenções força de lei[14].

O Governo respondeu por intermédio do Ministro dos Negócios Estrangeiros, afirmando que a Companhia era composta por membros respeitáveis, patriotas e de boa-fé (isto no que respeita ao clausulado de prorrogação dos prazos de construção) e que a sua proposta era de tal modo vantajosa que era irrecusável. Quanto à Aliança Industrial, revela que o Governo ao não aceitar os estatutos pretendia impedir a guerra económica que se poderia estabelecer entre esta e a Companhia das Obras Públicas, que apenas viria a trazer prejuízos ao País. No fundo tudo se tratou de uma questão de oportunidade: a Companhia das Obras Públicas aparecera primeiro… Por outro lado, a questão de aquela companhia ficar com o monopólio, não tinha razão de ser, porque as suas acções estavam à disposição de qualquer um! Quanto à questão do caminho-de-ferro, embora admita que a proposta para a sua construção fosse de um excessivo entusiasmo e que este no imediato ficasse isolado, a oportunidade de aproximar Portugal do resto da Europa desenvolvida justificava a aceitação de cláusulas que podiam não ser adequadas ao País nas circunstâncias de então. Além do mais, Portugal entrava no rol de países que se esforçavam por se dotar de vias-férreas. Indignado, conclui: "*Tal conjuncto de circumstancias o Governo não o devia desprezar, não podia despreza-lo, e o Governo não legislou, fez aquillo que entendeu que era util ao Paiz, e vem á Camara apresentar os seus projectos; se a Camara o não entender assim, rejeita-os; mas que ha aqui de prepotência, que ha aqui de violência, e de arbitrário?*"[15].

Contra o deputado José Maria Grande e a favor do contrato se pronunciaria também o deputado Francisco António Fernandes da Silva Ferrão, por, na sua opinião, se conseguir a construção daquelas obras com pouco dispêndio de tempo e dinheiro. Além disso, desmonta o argumento de ilegalidade na atribuição da concessão, ao referir que não existia nenhuma lei que legislasse sobre aquele tipo de acordo entre o sector público e o sector privado. De igual modo argumenta em favor da legalidade da Companhia, dizendo que não havia nenhuma lei que deslegitimasse o seu processo de formação.

Este projecto não mais seria debatido, sendo aprovado a 5 de Abril, quatro dias após o início da discussão. Toda a sua complexidade (incluía medidas para a conversão da dívida, lançamento de impostos e contracção de um empréstimo), aliada aos obstáculos parlamentares levantados pela ditadura administrativa de Costa Cabral, impediu uma discussão mais aprofundada da matéria. A oposição optou por dividir a contestação ao diploma pelos seus membros, nomeadamente: José Maria Grande criticara o contrato das obras públicas e António José de Ávila ficara responsável pela censura aos projectos financeiros. Não deixa também de se notar que as várias propostas de construção de caminhos-de-ferro que foram apresentadas ao Governo durante este período não foram apresentadas ao poder legislativo, nem por este afloradas (excepção feita a uma das propostas de Benjamin de Oliveira,

[13] *Diario da Camara dos Deputados*, 3 de Abril de 1845, Acta n.º 72, p. 7.

[14] O deputado contestou outros pontos do contrato relativos a obras públicas (sobretudo o referente à barra do Douro, que também era da responsabilidade da Companhia das Obras Públicas). Não estando directamente ligados à construção do caminho-de-ferro entre Lisboa e Espanha, não foram aqui detalhadamente analisados.

[15] *Diario da Camara dos Deputados*, 3 de Abril de 1845, Acta n.º 73 (sessão nocturna), p. 10.

tida como mais vantajosa do que a apresentada pela Companhia das Obras Públicas). Este facto pode ter duas interpretações: em primeiro lugar, talvez os deputados as não conhecessem e em segundo lugar talvez o próprio Costa Cabral não tivesse interesse em as dar a conhecer, facilitando assim a tarefa da companhia por ele preferida.

*

Estes projectos propostos por Costa Cabral não avançariam por causa da queda do seu Governo e das guerras civis que seguidamente assolariam Portugal. Por causa destas convulsões, a Câmara dos Deputados não se reuniria durante cerca de ano e meio[16]. No início de 1848, regressariam os deputados aos trabalhos. No poder, encontravam-se novamente os conservadores radicais que passariam a contar a partir de 18 de Junho de 1849 com Costa Cabral na sua liderança.

Não mais se apresentariam propostas concretas para a instalação de linhas-férreas em Portugal. Contudo, a questão ferroviária parece ter assumido uma nova dimensão, no período político imediatamente a seguir à discussão do contrato com a Companhia das Obras Públicas. A efectivação da proposta para a construção de uma via-férrea entre Lisboa e Espanha parece ter acordado os deputados para a possibilidade de Portugal realmente ter capacidade (além da necessidade) de se dotar do mais novel meio de transporte. Ilustrador desse novo espírito é uma intervenção registada pelos taquígrafos da Câmara em 24 de Fevereiro de 1849. Pela primeira vez um deputado alerta o Governo para a necessidade da existência de caminhos-de-ferro em Portugal. Discutia-se o projecto n.º 103, sobre o sistema de viação nacional assente sobretudo em estradas, quando Jerónimo José de Melo critica o diploma precisamente por apenas referir as estradas, deixando de fora um meio de comunicação tão importante como o caminho-de-ferro: "*Não vejo aqui nada de caminhos de ferro, hoje principal elemento de Viação em todos os Paizes civilisados; não vejo nada sobre Transportes accelerados*"[17] – queixa-se. Embora se possa dizer que isto não passava de uma forma de atacar o Governo (o orador era precisamente um ex-apoiante de Costa Cabral), fica sobretudo a sensação de que a possibilidade de dotar o País de linhas de carris se tinha inculcado no discurso político após a proposta da Companhia das Obras Públicas e que os deputados já não viam essa possibilidade como algo de utópico, que seria perfeitamente natural no estrangeiro, mas não em Portugal. Já antes, durante a discussão da Companhia das Obras Públicas. José Maria Grande não se tinha oposto à proposta do caminho-de-ferro por duvidar da capacidade da sociedade nacional em o construir e o manter. E essa confiança parece ter vindo para ficar. Mesmo se fosse uma vulgar forma de atacar o Governo, não deixa de ser um ataque pela positiva, pela capacidade, pelo desenvolvimento e não contra o excesso de entusiasmo demonstrado pelo poder. Algum tempo depois, ainda durante a discussão do projecto n.º 103, o deputado Lourenço José Moniz confessa que fora a premente necessidade de dotar o País de vias de comunicação interna que o determinara a entrar na discussão. Nessas comunicações internas, incluía o deputado não só as estradas ordinárias mas também as estradas de ferro que cortavam tanto os países mais desenvolvidos do mundo, como outros menos desenvolvidos, enquanto que em Portugal "*não posso de inverno ir daqui até Loires* (sic) *sem medo de me atolar em lodo até aos olhos; que se quizer ir um pouco mais avante mesmo no verão, não o posso fazer sem correr o risco de quebrar o pescoço, ou pelo menos de não voltar com uma costella inteira*"[18]. Era também entendido que não era a pobreza nacional que impedia a instalação de ferrovias em Portugal: "*Sr. Presidente, é verdade que somos pequenos, mas a natureza não nos fez pobres* (Apoiados)*; outros mais pequenos, e mais pobres que nós, possuem tudo isto que nos falta*"[19]. Este novo espírito atinge o seu auge nas vésperas da queda de Costa Cabral, quando Luís Augusto Rebelo da Silva insiste novamente na necessidade de construção de uma linha-férrea entre Portugal e Espanha ao mesmo tempo que pedia ao Governo a sua demissão dada a sua incapacidade em executar tal desiderato.

No entanto, nem todos estavam tão optimistas, se atendermos a intervenções como as de Carlos Bento da Silva (outro ex-cabralista), que vê como intempestiva a pretensão de ver o País dotado de caminhos-de-ferro. Era novamente o argumento do atraso (que não deixava de ter a sua razão de ser[20]), segundo o qual Portugal ainda não se encontrava preparado para este tipo de inovação: "*nós queremos de momento estradas, canaes, pontes, docas, transportes accelerados, caminhos de ferro, emfim tudo,*

[16] Ver Anexo II.
[17] *Diario da Camara dos Deputados*, 24 de Fevereiro de 1849, Acta n.º 42, p. 310.
[18] *Diario da Camara dos Deputados*, 9 de Março de 1849, Acta n.º 53, p. 108.
[19] *Diario da Camara dos Deputados*, 9 de Março de 1849, Acta n.º 53, p. 108.
[20] Ver Capítulo 2.

quando isto leva muito tempo a verificar-se, e no nosso Paiz tantas cousas concorrem para não se poder conseguir senão depois de desfeitas muitas e gravíssimas difficuldades!"[21]. Contudo, o mesmo Carlos Bento ataca, no ano seguinte, a governação de Costa Cabral precisamente pelo pouco andamento a que as obras públicas estavam sujeitas e na forma como eram tratadas. Como veremos adiante, Carlos Bento era um deputado que, pelo menos quando estava na oposição, lutava pelo cumprimento integral das leis e dos preceitos da boa governação. Por isto mesmo invectivava o Conde de Tomar. Num discurso de 23 de Janeiro de 1850, afirma, depois de criticar a política de estradas do Governo: "*houve cousas preciosas que occorreram então, e que vinham confirmar as accusações que todos os dias se faziam – houve até um annuncio convidando a apresentarem-se propostas para um caminho de ferro com a Hespanha, isto sem mais explicação alguma do que – Quem quizer contractar um caminho de ferro de Portugal com Hespanha, concorra – (!) Ora Sr. Presidente, que modo de tractar os negócios!*"[22]. Por esta última intervenção, constata-se também que o facto de Portugal já possuir experiência com contratos para construção de caminhos-de-ferro influenciou os debates nos anos seguintes. Pela primeira vez, existia um termo de comparação com o passado que permitia projectar sobre o futuro, nomeadamente sobre o que seria desejável evitar. A experiência da Companhia das Obras Públicas persistia na memória colectiva para o bem e para o mal[23], o que também pode constituir uma razão para que Costa Cabral não se atrevesse a apresentar novos projectos para caminhos-de-ferro. Muitas diatribes incidiam sobre o financiamento dos caminhos-de-ferro, embora não fosse de caminhos-de-ferro que as propostas tratavam. Só na via-férrea da retórica é que circulavam os comboios de argumentos dos deputados.

Contudo, é igualmente observável no discurso um retorno ao passado, ao que se passava antes da primeira chegada de Costa Cabral ao poder e sobretudo antes da apresentação da proposta para a construção do caminho-de-ferro de Lisboa à fronteira espanhola. Manter-se-iam, assim, as intervenções avulsas que usavam o caminho-de-ferro não como fim, mas como meio. Assim, não se deixou de evocar o que se passava no estrangeiro em relação à matéria dos transportes, designadamente na forma pela qual eram desenvolvidos[24]: por empresas, pelo Estado ou por um sistema *mixto*, num timbre semelhante ao que se ouvia na Câmara durante o Setembrismo: José Silvestre Ribeiro, António da Cunha Sottomayor, José Joaquim Lopes de Lima, Francisco Assis de Carvalho, José Bernardo da Silva Cabral ou o Ministro da Fazenda António Roberto de Oliveira Lopes Branco recorriam amiúde aos exemplos francês, belga e inglês na construção de vias de comunicação (sobretudo caminhos-de-ferro) para fazer valer os seus argumento em favor de um ou de outro sistema[25]. Para lá destas intervenções, persistiam as menções avulso e superficiais que, sem pretenderem falar do caminho-de-ferro propriamente dito, pretendiam sim ironizar ou exagerar a questão para ilustrar o seu discurso: "*ha mais uma mulinha para levar uma mala* [de correio]*! Não se annunciaria com mais jactância um caminho de ferro!*"[26] – é um bom exemplo. Apesar disso, conseguem ilustrar bem a forma como os deputados atribuíam enormes vantagens à nova forma de transporte e comunicação: "*serão as suas vias de communicaçâo, serão os seus caminhos de ferro* [do estrangeiro]*, rápidos quasi como o pensamento, que se comparam com as nossas estradas, aonde o cavalleiro vai, a cada passo, em risco de precipitar-se?*"[27]. Ou numa referência à imprensa: "*estas duas qualidades* [da imprensa: rapidez e abrangência] *quando acompanhadas do instrumento do vapor empregado nos caminhos de ferro, navegação, e dos telégrafos eléctricos, dão á palavra escripta hoje em muitos casos, literalmente a velocidade do*

[21] *Diario da Camara dos Deputados*, 3 de Março de 1849, Acta n.º 48, p. 27.

[22] *Diario da Camara dos Deputados*, 23 de Janeiro de 1850, Acta n.º 18, p. 89.

[23] Algumas das intervenções faziam referência ao contrato com esta companhia, cujo modelo, apesar de ter lesado o Estado, continuava a ser sugerido.

[24] Mas também por outros assuntos: conflito de interesses entre governantes e companhias de caminho-de-ferro, impostos sobre propriedade (seriam necessariamente diferentes na Bélgica, cujo território se encontrava atravessado por caminhos-de-ferro) ou simplesmente a descrição de países mais desenvolvidos ou que se haviam dotado de caminhos-de-ferro mesmo em circunstâncias difíceis.

[25] Estes deputados (conotados com ideologias políticas diferentes – ver Anexo X) pareciam adivinhar o que se iria passar em Portugal na segunda metade do século XIX com as companhias inglesas que assumiam a construção de caminhos-de-ferro e depois os vendiam ao Estado ao se revelarem incapazes de honrar o contrato.

[26] Discurso de Cunha Sottomayor. *Diario da Camara dos Deputados*, 23 de Maio de 1849, Acta n.º 111, p. 396. Este deputado destaca-se verdadeiramente pelos seus chascos e ditos espirituosos que por vezes parece preferir aos contributos válidos para a discussão, reforçando a ideia de que o parlamento era também um palco social e não só político.

[27] Discurso de António Correia Caldeira. *Diario da Camara dos Deputados*, 13 de Fevereiro de 1849, Acta n.º 34, p. 193.

raio"[28]. Ou ainda: "*O vapor, os carris de ferro, a telegrafia eléctrica, hão de mudar radicalmente a Legislação e a existência actual da sociedade*"[29].

Malgrado a permanência destas intervenções desligadas de qualquer objectivo material e concreto, é notório que se havia inaugurado uma nova era: o caminho-de-ferro deixara de ser uma utopia para passar a ser uma hipótese e uma exigência do País. Ironicamente, o homem que trouxera os carris do campo do sonho para o campo da possibilidade – o Conde de Tomar – ver-se-ia atacado e invectivado precisamente por os não ter transportado para o campo da realidade. Contudo, a semente havia sido lançada e a planta frutificaria logo que os ventos políticos serenassem e permitissem a sua germinação.

4.2. Regeneração

Como vimos no Capítulo 3, a política de fomento material encetada durante o Cabralismo foi mantida nas décadas seguintes sem Costa Cabral. Durante a Regeneração, a estratégia era semelhante à seguida anteriormente, apenas mudando o nome do seu impulsionador – a Costa Cabral sucedeu Fontes Pereira de Melo. Fontes soube aproveitar o entusiasmo que se tinha criado em torno da questão ferroviária durante a década de 1840 para consumar aquilo que tinha sido, debalde, tentado pelos governos anteriores, ou seja, rasgar o País com as novas estradas de ferro que tantos benefícios traziam por esse mundo fora.

Deste modo, ao longo da segunda metade do século XIX, o discurso parlamentar reflectiu a concretização de tal empreendimento. Por esta razão, o debate político sobre esta matéria enriqueceu-se, tornando a análise igualmente mais rica e válida (contra as 50 intervenções realizadas durante a primeira metade do século XIX existem para este período mais de mil). Entre 1851 e 1860, muitas propostas, contratos, alterações e pareceres seriam apresentados e discutidos. O caminho-de-ferro tornava-se um verdadeiro elemento de ataque e defesa políticos, utilizado tanto por Governo como por oposição na gestão da sua agenda política, muito embora, como vimos anteriormente[30], a vida dos governos e das oposições não estivesse tão directamente ligada à actividade parlamentar nem à vontade dos eleitores. Mesmo assim, tornar-se-á frequente uma dicotomia nos discursos (fomentada aliás pela forma como se organizava a discussão parlamentar: intervenção – resposta – contra-resposta), entre aqueles que apontavam as deficiências da feitura do projecto e outros, que negavam essas mesmas deficiências. Por fim, o exame dos discursos parlamentares permite-nos também verificar quais as esperanças depositadas nos caminhos-de-ferro para o desenvolvimento nacional, assim como descortinar parte do pensamento político e económico da época.

4.2.1. O primeiro Governo regenerador

A vontade política de dotar o Reino de vias-férreas fica desde logo bem expresso no discurso de abertura da sessão parlamentar d'*a Educadora* em 15 de Dezembro de 1851. Naquela data, a Rainha afirmava que a maior necessidade do País era dotar-se de vias de comunicação, anunciando a discussão de uma proposta de lei para autorizar o Governo a construir um caminho-de-ferro até Espanha. Pelas suas palavras, subscritas depois pelos deputados na sua Resposta à Coroa, se tornam claras as expectativas que os governantes faziam girar em torno do desenvolvimento dos transportes em geral e do caminho-de-ferro em particular: o desenvolvimento das comunicações deve ser a prioridade do Governo; o caminho-de-ferro, ligando Lisboa à Europa, faria regressar a capital aos tempos áureos dos séculos XV e XVI: Lisboa "*tornará a coroar-se do diadema marítimo, que arrancou a Veneza, e que Hollanda e a Inglaterra depois dividiram, durante o seu captiveiro, durante o seu infortunio!*"[31]. D. Sebastião surgiria não de entre o nevoeiro da manhã, mas de entre a fumaça da locomotiva! Mas não só Lisboa e o comércio se desenvolveriam: a indústria, a agricultura, a finança, toda a economia se desenvolveria assim que sobre os carris começassem a circular os comboios.

[28] Discurso de Lourenço José Moniz. *Diario da Camara dos Deputados*, 21 de Março de 1850, Acta n.º 58, p. 251.
[29] Discurso de Cunha Sottomayor. *Diario da Camara dos Deputados*, 24 de Março de 1851, Acta n.º 60, p. 272.
[30] Ver Capítulo 1.
[31] Discurso de Luís Augusto Rebelo da Silva. *Diario da Camara dos Deputados*, 28 de Maio de 1852, Acta n.º 78 p. 74.

A questão dos transportes[32] e do caminho-de-ferro até Espanha era mesmo colocada no mais alto nível de interesse nacional, a par da reorganização da Fazenda e dos impostos, da lei dos forais e da instrução pública. Tal desiderato levava mesmo a discursos inflamados de união nacional de políticos, sociedade, imprensa em torno da questão ferroviária, como havia acontecido na Bélgica: "*Todos elles* [os belgas] *tiveram a mesma vontade; todos os esforços convergiram. Lá as officinas da calumnia não cunhavam de dia e de noute as diffamacões e impropérios para desdourar a obra e o operário. A imprensa soube mostrar-se intelligente e patriótica. Exercia o direito de censura e de critica de certo; discutia e illustrava, é verdade; mas nunca passava alem. Assim é que o engenho, dando mão á energia, e unindo em um só pensamento milhões de homens, conseguiu que um paiz pequeno com braços tão curtos, chegasse a altura, que muitos gigantes não abraçam*"[33], diria Luís Augusto Rebelo da Silva, político insuspeito (cabralista, mais tarde avilista e depois radical histórico) por fazer mais tarde parte da oposição a Fontes Pereira de Melo.

4.2.1.1. A Linha de Leste e a Linha do Norte

Em Fevereiro de 1852, o Ministro do Reino (Rodrigo da Fonseca Magalhães) apresenta uma proposta para a construção do caminho-de-ferro de Lisboa à fronteira, para cujo estudo é nomeada uma comissão especial (26 de Fevereiro de 1852)[34].

Apresentado o projecto de lei (n.º 45) em 12 de Março de 1852, não chegaria a ser verdadeiramente discutido nessa legislatura. Nem por isso, porém, deixaram de começar a surgir questões menores, mas que nos ajudam a perscrutar o pensamento que se ia formando em torno do futuro Caminho-de-ferro de Leste. Assim em 18 de Março de 1852, o deputado Plácido de Abreu requeria ao Governo o reconhecimento geral do terreno por onde haveria de passar a linha-férrea. Contra esta pretensão se levantou José Maria Grande, uma vez que a aprovação do tal requerimento tinha como consequência adiar por dois anos "*um pensamento fecundo em importantes resultados, e a adiar uma empreza que nós não poderiamos deferir, sem os mais graves inconvenientes*"[35]. O caminho-de-ferro teria de ser construído o mais rapidamente possível, mesmo sem se conhecer o terreno a cruzar! Apesar de ambos os deputados serem favoráveis ao Governo, desenhava-se já aqui uma oposição entre os deputados engenheiros e aqueles que não o eram (mais do que uma oposição entre conotações políticas). A possibilidade de fazer de Lisboa "*uma das primeiras Capitaes do Mundo*" e do seu porto "*o mais abastecido de toda a Europa*", contribuindo assim para "*galvanisar este corpo meio-decrépito do nosso Paiz*"[36] não deveria permitir este tipo de prudência excessiva que aliás não se justificava; por um lado, porque o projecto só previra a abertura do concurso; por outro, aqueles estudos estavam a cargo da companhia concessionária e não do Estado (o que revela também alguma ingenuidade e enorme confiança na iniciativa privada). Por essa razão previa o projecto que o caminho-de-ferro fosse construído por uma companhia e não pelo Governo, que confessara a sua incapacidade financeira em empreender tal obra. E, ao se garantir um juro sobre o capital efectivamente dispendido (e não sobre o capital presumível), tornava-se desnecessário ao Governo orçar as despesas. Presumia-se aqui também a boa-fé da empresa e a fidedignidade das suas contas.

Na resposta, a imediata preocupação do autor do requerimento foi ressalvar o seu desejo de ver construída uma linha peninsular que ligasse Portugal à Europa (uma linha interna pouco interesse teria, na opinião deste deputado – "*O contrario* [a construção de uma linha nacional] *é o mesmo que vestir a um homem, cheio de farrapos uma casaca muito rica, mas, como todo o outro fato está roto, não passa de esfarrapado*"[37]), embora tendo em conta que quanto maior a necessidade, maior deveria ser a prudência. Tinha-se consciência do atraso interno de Portugal, contudo o seu desenvolvimento passaria por fomentar o comércio internacional. Quanto ao objectivo do requerimento, era, como se fazia em outros países, dotar o Estado de algum conhecimento de causa sobre o objecto em questão (o que não importaria uma soma vultuosa) para o não contratar às cegas (como se havia feito anterior-

[32] Também se falava de obras para construir canais e melhorar a navegabilidade dos rios, mas estas não eram tão bem vistas pelos deputados, dado o carácter sazonal da navegação fluvial (problema que não afligia o transporte ferroviário); aquelas eram postas de parte dadas as dificuldades de execução e de financiamento quando comparadas com as comunicações terrestres.

[33] *Diario da Camara dos Deputados*, 28 de Maio de 1852, Acta n.º 78 p. 73.

[34] Relembre-se que nesta data não existia ainda o Ministério das Obras Públicas nem, naturalmente, Comissão de Obras Públicas da Câmara dos Deputados.

[35] *Diario da Camara dos Deputados*, 18 de Março de 1852, Acta n.º 60 p. 231.

[36] *Diario da Camara dos Deputados*, 18 de Março de 1852, Acta n.º 60 p. 231.

[37] *Diario da Camara dos Deputados*, 18 de Março de 1852, Acta n.º 60 p. 231.

mente com grave prejuízo para o País) nem ter que confiar na boa-fé das companhias e depois se iludir. O caso da Companhia das Obras Públicas, como exemplo de precipitação, era ainda aludido. O esquerdista Leonel Tavares Cabral lembrava o que acontecera num passado recente com algumas *companhias-monstro* (a Companhia das Obras Públicas). Na sua opinião, o Governo não podia decidir nada sem conhecer aquilo que ia contratar. No entanto, a sua proposta tinha um propósito diferente da de Plácido de Abreu. Leonel Tavares pretendia (e conseguiu) adiar o próprio requerimento até que o projecto do caminho-de-ferro fosse distribuído e estudado pelos deputados[38].

Em 25 de Maio de 1852, é referido que o projecto ainda não viera à discussão, apesar de o concurso já ter sido aberto (sem autorização do poder legislativo, por conseguinte). Este e o facto de o Governo ter publicado o programa da construção no intervalo das Cortes era também usado pela oposição para lançar censuras ao Governo (questão que, não estando directamente relacionado com a ferrovia, mas sim com questões de governação, demonstra o uso do caminho-de-ferro como arma política – o consenso generalizado e total em relação a este melhoramento material esfumava-se por completo). Contra estas asserções, o Governo, para além de argumentar que era assim que se fazia em todos os sistemas representativos e que o estipulado pelo Governo podia ainda ser alterado, recorria novamente ao argumento da necessidade, ao argumento de que Portugal não mais se podia apartar da *comunhão europeia* simbolizada e garantida pelos caminhos-de-ferro. Era na verdade esta a verdadeira razão para o comportamento ministerial, que, por não ser uma razão legalmente válida, levava a que fosse enfeitada com outros argumentos de carácter mais administrativo.

Aproveitando esta discussão, o Barão de Almeirim, correligionário político de Leonel Tavares, invoca uma questão pertinente (depois de jurar a sua fidelidade ao projecto do caminho-de-ferro): a continuação do caminho-de-ferro em Espanha não estava ainda garantida. A vontade de ligar Portugal a Espanha era tanta que o projecto avançara sem acordar primeiro com o país vizinho a continuidade da linha no lado de lá da fronteira. Aliás só perante a certeza da continuação da linha em Espanha podia Portugal empreender tal tarefa. Sem essa certeza, não se deveria empreender o projecto, pois tal seria "*um ónus, a que não poderemos de fórma alguma satisfazer, porque o nosso Paiz não póde com uma linha de caminho de ferro só por si*"[39]. Contra esta preocupação argumentavam os apoiantes do Governo que bastava olhar para o mapa para ver que o caminho-de-ferro era tão benéfico a Portugal como a Espanha e até a França e porque não dizer também às nações do Mediterrâneo e a América. Deste modo, não havia falta de prudência: o apoio de Espanha neste projecto era um dado garantido.

A par da Linha de Leste, surge uma nova proposta para o caminho-de-ferro entre Porto e Azambuja, da autoria de José Estêvão[40], a linha de ferro verdadeiramente produtiva do País, na sua opinião. Não querendo "*hostilisar todas essas maravilhas, todos esses contos árabes, que por ahi se tem levantado sobre o caminho de ferro de Lisboa a Badajoz*"[41], Estêvão alertava para o facto de Espanha não precisar de Portugal para se ligar ao Atlântico por via-férrea. Por isso Portugal devia também empreender uma linha de Lisboa ao Porto a par da linha até Espanha, sendo esta realizada por capital estrangeiro e aquela por capital nacional. Por este aspecto, a proposta era também inovadora, por ir contra a doutrina financeira do Governo, pois pressupunha o seu financiamento através de recursos internos e a transformação em accionistas do caminho-de-ferro, dos credores contemplados pelo decreto de 3 de Dezembro de 1851, imitando o que se fazia em Espanha a este respeito. O deputado aveirense critica também a decisão de reconstruir a estrada Lisboa – Porto (daí a proposta para a Linha do Norte), de que só beneficiaria a navegação de cabotagem, que podia competir com uma estrada mas não com um caminho-de-ferro. No entanto, a navegação de cabotagem não podia prosperar porque carecia de portos, pelo que se à construção da estrada se juntassem as quantias gastas com o melhoramento ou construção de portos, acabaria por ficar menos dispendioso a construção do caminho-de-ferro. Além disso, era um meio de comunicação mais rápido e barato e que, atravessando de cima a

[38] O facto de um opositor ao Governo regenerador como Leonel Tavares ter visto uma sua proposta aprovada pela maioria indicia que aquele já não tinha o apoio esmagador que pretendia na Câmara e justifica a sua pretensão do em a dissolver e reformular. Por certo, seria intenção do Governo adiantar ao máximo o *dossier* do caminho-de-ferro e deste modo ver aprovado o requerimento do seu apoiante Plácido de Abreu.

[39] *Diario da Camara dos Deputados*, 25 de Maio de 1852, Acta n.º 75 p. 25. Em Julho de 1854, a questão seria novamente aflorada pelo deputado da oposição Correia Caldeira. A comissão para o estudo desta questão só seria nomeada em Novembro de 1854 (ver Anexo XXI e Capitulo 3).

[40] *Diario da Camara dos Deputados*, 16 de Julho de 1852, Acta n.º 111 pp. 203-204. Em 30 de Agosto seguinte, Fontes apresentaria uma proposta para a construção de um caminho-de-ferro entre o Porto e um ponto na Linha de Leste. Em Fevereiro de 1855, surgia também referência a um estudo que previa a construção de um porto artificial no Porto e sua ligação à cidade através de um caminho-de-ferro.

[41] *Diario da Camara dos Deputados*, 21 de Julho de 1852, Acta n.º 115 p. 288.

baixo o País, se se ramificasse tanto de um lado como do outro, podia ser a base de um sistema de viação nacional[42] e… era um caminho-de-ferro! A crença de Estêvão na capacidade dos caminhos-de-ferro em regenerar o País era praticamente ilimitada: "*voto contra a capitalisação* [a conversão da dívida proposta pelo decreto de 3 de Dezembro de 1851] *porque voto contra tudo que são* Papeis (…). *Se vierem pedir dinheiro para caminhos de ferro, para instrucção publica, para estudos cadastraes* (…) *para isto darei dinheiro aos Ministros*"[43]. Muitas expectativas se criavam em torno do caminho-de-ferro. Mais à frente vinha a inevitável comparação com o estrangeiro, neste caso a Bélgica, que, para se desenvolver, para aumentar a sua riqueza e os seus meios de pagamento, não recorreu a estratagemas financeiros, construiu linhas-férreas. Perante a proposta, o Ministro da Fazenda, algo surpreendido ("*não posso dispensar-me de confessar que vi com uma certa admiração* (…) *uma idéa tão complexa*"[44]), não a deixa de elogiar e ao seu autor (pelo seu desejo em ver o País cruzado de caminhos-de-ferro), mas lamenta que o objecto da proposta não se possa apreciar de um momento para o outro. Por outro lado o Governo já havia proposto um caminho-de-ferro numa determinada directriz e não acreditava que internamente se pudessem levantar os capitais necessários a tal empresa. Mais tarde, porém, proporia a construção de um caminho-de-ferro entre Lisboa e Porto, um *mytho* na visão do ex-cabralista e agora avilista Cunha Sottomayor, para quem esta via mais não era do que uma maneira de desviar a atenção pública de objectos importantes e concentrá-la unicamente nos interesses materiais[45].

Como vimos anteriormente, a Companhia Central Peninsular nunca se comportou de forma a passar uma imagem de confiança à sociedade. Em Fevereiro de 1853, o Barão de Almeirim chamava a atenção da Câmara para os *boatos aterradores* que punham em causa a realização do caminho-de-ferro entre Lisboa e Espanha, pedindo esclarecimentos ao Governo sobre a razão pela qual os trabalhos não haviam ainda começado e sobre questões contratuais. Mais tarde, perante a não-satisfação dos seus requerimentos (por não poderem ser satisfeitos publicamente, diria Fontes Pereira de Melo, escusa repetida mais vezes no futuro), acusaria o Governo (e as suas medidas económico-financeiras) pelas dificuldades encontradas pela Peninsular para colocar as suas acções na Bolsa londrina, que punham em causa todo o projecto de melhoramentos materiais (o qual deveria ser feito com os meios possíveis e sem onerar mais o orçamento e os cidadãos). A pouca seriedade da Peninsular começava a ser usada pela oposição contra o Governo, malgrado as garantias dadas pelo Ministro da Fazenda e Obras Públicas. Estas não eram suficientes para homens como Carlos Bento que começavam a pôr em causa os métodos usados pelo Governo (a conversão forçada da dívida e a expropriação do Fundo de Amortização, às quais Carlos Bento opunha outras medidas), por diminuírem o crédito público (o *império dos capitaes* ao qual Fontes não se queria submeter), sem o qual se punha em causa os tão aspirados *melhoramentos materiaes*. A questão do Fundo de Amortização[46] era recorrente nos discursos da oposição: o Governo deveria, em vez de ter lesado o Banco de Portugal, tê-lo convidado a participar no capital da Peninsular, o que decerto lhe abriria (e à Peninsular) as portas da Bolsa de Londres. Associado ao Fundo de Amortização estava a Linha do Norte. Apesar de desejar a sua construção, Carlos Bento propunha que, se Portugal não dispunha de capacidades próprias para construir as duas ferrovias, para não diminuir ainda mais o crédito nacional, se construísse apenas uma. Mais valia um pássaro na mão do que dois a voar. Fontes discordava: "*O illustre Deputado* [Carlos Bento] *contenta-se com um caminho-de-ferro; a mim custa-me a contentar com dois; tenho pena de não cortar o meu Paiz de vias de communicação dessa natureza*"[47], que deveriam ser construídas a par das estradas ordinárias para que Portugal não se atrasasse ainda mais face aos restantes Estados da Europa. Todavia, a par deste projecto que teria como fim aumentar a riqueza nacional (pela diminuição dos custos de transporte), o Estado devia também reduzir as despesas públicas (para aumentar a capacidade de investimento e contratar as construções dos caminhos-de-ferro vantajosamente), tendo por isso tomado todas aquelas medidas de conversão da dívida. Fontes esperava mesmo que os credores estrangeiros apoiassem as medidas (tal como o Banco de Portugal) ao verem na construção da Linha de Leste um

[42] A culpa do projecto da estrada Lisboa – Porto, atribuía José Estêvão à não existência de uma repartição que se dedicasse exclusivamente às Obras Públicas e à falta de engenheiros em Portugal (que não engenheiros militares). Adiante prognostica que um só caminho-de-ferro valia mais que trezentas léguas de estradas.

[43] *Diario da Camara dos Deputados*, 21 de Julho de 1852, Acta n.º 115, p. 290.

[44] *Diario da Camara dos Deputados*, 16 de Julho de 1852, Acta n.º 111, p. 205.

[45] Isto era dito em Fevereiro de 1853, seis meses após o decreto de 30 de Agosto. Durante aquele espaço de tempo, nada se havia feito quanto à Linha do Norte, enquanto que a companhia da Linha de Leste se defrontava com dificuldades financeiras, devido ao encerramento da Bolsa de Londres às suas acções e ao crédito português.

[46] Ver Capítulos 2 e 3.

[47] *Diario da Camara dos Deputados*, 25 de Fevereiro de 1854, Acta n.º 16, p. 191.

meio de Portugal se dotar dos meios necessários para pagar a sua dívida. Por essa mesma razão, admitia que a Linha de Leste era suficiente para atrair os capitais necessários. Quanto à Linha do Norte, essa atracção de capitais teria que ser incentivada[48]. Para tal havia o Governo expropriado o Fundo de Amortização, associando-o ao Caminho-de-ferro do Norte. Mas então, porque haviam falhado as suas medidas? Fontes atribuía a culpa ao Banco de Portugal e à sua oposição ao decreto do Governo. Contudo, o Ministro nada fizera para intimar os responsáveis do Banco, como depois lhe seria apontado por Cunha Sottomayor, nem aceitara a proposta do Banco que se comprometia a apoiar a construção do Caminho-de-ferro do Norte com 1 000 contos em troca da restituição do Fundo de Amortização[49]. A Central Peninsular também não estava isenta de culpas, porque escrevera ao Banco de Londres, pedindo a cotação das acções, mas indicando as razões pelas quais o mesmo Banco não o deveria fazer. Mais tarde – Fontes confessa – perante a recusa do *Stock Exchange* de Londres, perguntou à Companhia se tinha capacidade mesmo assim para cumprir o contrato. Como a resposta fosse afirmativa, o Ministro concedeu-lhe um alargamento do prazo para se constituir.

4.2.1.1.1. A questão das expropriações

Em 6 de Maio de 1853, iniciou-se a discussão da lei de expropriações de terrenos por onde havia de passar o Caminho-de-ferro de Leste (procurava-se um meio mais rápido que o vigente). Ávila tomou a palavra e mais uma vez se pronunciou contra os métodos do Governo, sobretudo por dar a entender que podia iniciar uma obra sem aprovação parlamentar[50]. Já antes este deputado tinha tocado neste ponto. O Governo responderia dizendo que durante o Discurso de Resposta à Coroa dessa legislatura, a oposição tacitamente havia aprovado o contrato do caminho-de-ferro! Curiosamente, esta proposta de lei das expropriações começava por dizer que era autorizada a construção de um Caminho-de-ferro de Lisboa a Santarém.

No entanto, nem só as expropriações foram discutidas nestas sessões. Ávila aproveitaria a chance para criticar ferozmente todo o processo. Questionava como era possível que a comissão que recusara a proposta primitiva de Hislop para a construção de um caminho-de-ferro de Lisboa a Espanha em 1851, aceitara uma outra proposta do mesmo autor e com o mesmo fim, mas mais cara; questionava também a recusa dos estudos de Du Pré, que calculava em 20 contos de reis o preço de cada quilómetro de caminho-de-ferro até Espanha (para esta distância aquela comissão apresentara um valor médio de 25 contos, o que perfazia um total de 6 500 contos pela via até Espanha, mas pelo contrato com Hislop este valor ascendia a mais de 13 000 contos, sendo o encargo do Governo, pela garantia de juro concedida, de cerca de 900 contos); questionava, assim, a forma como se haveria de pagar esse encargo; questionava ainda a forma como os estudos da comissão haviam sido transformados em programa de concurso sem aprovação parlamentar; questionava a ausência de discussão do contrato; questionava o alargamento do prazo para Hislop constituir uma companhia; questionava a entrada do Estado no capital da empresa; questionava a alteração da lei das expropriações que então se discutia; questionava o estado das negociações com o Governo de Espanha para a continuação do caminho-de-ferro do lado de lá da fronteira; questionava as condições em que a continuação da linha para lá de Santarém se faria por Hislop sem concurso; finalmente, questionava a necessidade de se construírem duas vias quando em outros países mais ricos se havia começado apenas por uma via. Carlos Bento era mais comedido, apenas pondo em causa a velocidade excessiva que se pretendia atingir no caminho-de-ferro, o que faria aumentar as despesas de construção.

Por tudo isto (mas sobretudo pelo preço), a oposição avilista achava que os pressupostos que haviam presidido ao concurso se haviam alterado, pelo que a concessão deveria ser novamente posta em praça. O Barão de Almeirim e Cunha Sottomayor iam mais longe e propunham o adiamento da discussão sobre a lei das expropriações até à discussão do contrato do caminho-de-ferro (uma vez que as expropriações estavam dependentes do contrato) e à elucidação em relação a um projecto que ia onerar os cofres públicos em 947 contos (valor contestado por Fontes) e que estava todo envolto num *mysterio* (desde a ausência de publicação de estudos até às garantias oferecidas à companhia sem conhecimento da Câmara, passando pela qualidade do material trazido de Inglaterra para a construção

[48] Incrivelmente, considerava-se que a Linha de Leste (que atravessava zonas pouco povoadas) atingiria um maior rendimento que a Linha do Norte (que atravessava uma zona muito povoada e desenvolvida de Portugal).

[49] Tudo isto dava a entender que a aplicação do Fundo de Amortização à Linha do Norte nunca fora um objectivo real do Governo.

[50] O contrato com Hislop ainda não havia passado pelo crivo da Câmara.

do caminho-de-ferro[51]), mas cuja realização se iniciaria no dia seguinte: "*quero provar-vos com documentos, que o acto da maior rapina que se tem commetido em Portugal é esta adjudicação do caminho de ferro ao Sr. Hislop*"[52], diria Sottomayor, indo ainda mais longe ao vaticinar que a companhia assim que conseguisse a concessão a venderia (algo rejeitado pela Câmara) e ao acusar os membros do Governo de apoiarem o projecto, mas não subscreverem uma única acção do caminho-de-ferro.

A própria intenção de expropriação levantava suspeitas, em primeiro lugar por, mais uma vez, dar a entender que o Governo não precisava da autorização da Câmara para nada (a lei previa que as expropriações começassem sem o contrato aprovado); em segundo lugar, por ser uma redundância face ao previsto na lei em vigor, que possibilitava ao Governo pagar ou não as expropriações (lesando o sagrado direito de propriedade), de acordo com a cor política do proprietário. Justino de Freitas, um jurista dos regeneradores, defendia o Governo, dizendo que a lei em vigor (aprovada em 1850, quando alguns deputados da oposição estavam no executivo ou o apoiavam) era pior que a lei que se discutia. No entanto, não deixava de referir que a apresentação desta lei apenas mostrava a contumácia do Governo em persistir no apoio a uma companhia, que não se mostrava capaz de construir o caminho-de-ferro por si. À medida que a discussão ia avançando, os artigos da lei iam sendo clarificados, por pressão da oposição, nomeadamente no pagamento das expropriações só ser feito após a aprovação do traçado e contrato do caminho-de-ferro (quanto ao traçado os apoiantes do Governo recusavam a legitimidade da Câmara para o fazer, pois para isso havia todas as instituições ligadas às obras públicas e o próprio poder executivo). Contudo se haviam deputados da oposição que iam ficando satisfeitos (Ávila, Carlos Bento), outros havia que não (Cunha Sottomayor).

Esta questão levantou outra. Se era a Companhia que expropriava, para que serviam os 570 contos consignados ao caminho-de-ferro no orçamento do Ministério das Obras Públicas? A resposta nunca apareceria.

Do lado do Governo, insistia-se na ausência de ligação entre a aprovação desta lei e a aprovação do contrato para a Linha de Leste (o qual não seria trazido à Câmara antes de estar assinado, a bem do segredo do negócio, o que só dava lugar a suspeitas fundadas e insinuações de irregularidades, por parte da oposição) e na sua intenção de efectivamente trazer este contrato às Cortes. No entanto, da aprovação da lei resultava o direito por parte do Governo de iniciar, quando lhe aprouvesse, o processo de expropriações, uma vez que a lei lhe dava motivo para tal ao autorizar a construção da Linha de Leste. Nada dizia, contudo, quanto ao Caminho-de-ferro do Norte, o que mostrava que este cada vez estava mais longínquo. O facto de não se preverem medidas de expropriação para outros caminhos-de-ferro também era usado para criticar o Governo e a sua falta de visão geral. Desta vez, Fontes afirmava que a demora era necessária a bem do interesse nacional. O Ministro das Obras Públicas responderia depois às dúvidas de Ávila: as negociações com Espanha estavam em suspenso; o contrato não estava ainda assinado (pelo que não fora ainda apresentado às Cortes) e as obras que entretanto haviam começado decorriam por conta da Companhia; a continuação do caminho-de-ferro até à fronteira pelo preço estabelecido para a primeira secção (Lisboa – Santarém) dependeria da aprovação do Governo; as expropriações decorreriam por conta do Governo (mais tarde diria que seriam por conta da Companhia); quanto aos valores do subsídio apresentados, Fontes nega-os, pondo em causa o relatório de Du Pré na sua parte financeira (estavam feitos para uma via e não incluíam o material circulante)[53], lembrando ainda que da garantia de juro se haveria de retirar o produto líquido que a Companhia haveria de retirar da exploração da via-férrea (a qual Ávila duvidava que existisse nos primeiros tempos de exploração); a construção de via dupla decorria do facto de o Governo pretender fazer do ramal de Lisboa a Santarém o tronco comum à Linha do Norte, pelo que era mais pertinente construir duas vias neste troço – defendia pois que o Governo não havia feito um negócio lesivo para as finanças públicas, até porque tinha estabelecido pagar o caminho-de-ferro em função de um valor fixo e não em função do capital efectivamente dispendido pela empresa, o que poderia dar ocasião a fraudes. Para os apoiantes e membros do Governo, tudo era simples e claro. Para a oposição, tudo era irregular e sombrio.

[51] Cunha Sottomayor, igual a si próprio, traria um pedaço de madeira, alegadamente de um carro que participava nas obras, e, depois de o esmigalhar com as próprias mãos, enviaria os pedaços à Mesa como *specimen*.

[52] Por causa do excessivo custo quilométrico orçamentado. *Diario da Camara dos Deputados*, 6 de Maio de 1855, Acta n.º 4, p. 51.

[53] Os próprios engenheiros que apoiavam o Governo argumentariam que em França e Inglaterra o custo tinha chegado a mais de 80 contos por quilómetro.

4.2.1.1.2. O contrato com a Peninsular

No dia 14 de Maio de 1853, Fontes Pereira de Melo apresentava, finalmente, à Câmara o desejado contrato com a companhia de Hislop, juntamente com duas propostas para a criação de títulos de dívida pública externa (para o pagamento da garantia de juro) e para a utilização do Fundo de Amortização para o pagamento da subscrição de acções da Central Peninsular por parte do Governo (que seriam aprovadas juntamente com o contrato). O contrato seria enviado às comissões de Obras Públicas e de Fazenda. A demora seria razão para Cunha Sottomayor pedir celeridade na apresentação dos pareceres à Câmara, dada a aproximação do fim dos trabalhos parlamentares. Antes da discussão do contrato, debater-se-ia ainda o orçamento do Ministério das Obras Públicas. Nele se consignava uma verba de 530 contos de reis para os caminhos-de-ferro, mas uma vez que o Caminho-de-ferro de Leste não estava ainda aprovado, Casal Ribeiro, membro da Comissão de Obras Públicas, propunha que essa verba fosse aplicada ao Caminho-de-ferro do Norte (que já estava legalmente decretado, mas não contratado) e depois retornasse à Linha de Leste (que estava precisamente na mesma situação). Estranhamente, a oposição acederia, talvez sentindo-se triunfante por fazer valer a necessidade de validar o contrato com a Peninsular na Câmara.

Esta validação teria lugar em Julho de 1853. Em 21 de Julho, as comissões de Fazenda e Obras Públicas apresentam o projecto de lei (n.º 78) para aprovação e transformação em lei do contrato entre o Governo e a Companhia Central Peninsular dos Caminhos de Ferro de Portugal, representada por Hardy Hislop para a construção de uma linha-férrea de Lisboa a Santarém. Logo nas primeiras linhas se enaltecia o cuidado que o Governo havia demonstrado desde o início em obter da Companhia as garantias necessárias a um bom trabalho, assim como a salvaguarda dos interesses da Fazenda Pública no clausulado do contrato assinado dois meses antes (que diferia ligeiramente do programa original de Outubro de 1851). Também se elogiava a opção pela via dupla (de 1,44 m de bitola, a medida francesa, diferente da usada em Espanha), uma vez que esta secção faria parte do tronco comum às linhas de Leste e do Norte. Quanto aos detalhes técnicos, eram os seguidos nos demais países desenvolvidos, o que assegurava *as boas condições da arte*. Já no que dizia respeito ao preço quilométrico, a disparidade de valores em diversos países dificultava o cálculo para o caso português, pelo que se optou pela média aritmética dos valores obtidos para Inglaterra, França, Bélgica, Rússia, Itália, América, Holanda e Alemanha, ou seja 43 contos[54] aos quais se acresceriam os juros, para perfazer um total a rondar os 50 contos (que multiplicados pelos cerca de 70 quilómetros da via perfaziam o valor total de 3 600 a partir dos quais se calcularia o subsídio de juro a pagar pelo Governo). Também se elogiava a redução de um bónus a pagar à empresa (de 3% para 2%). Ficaria ainda ressalvado ao Governo o direito de fixar as tarifas juntamente com a empresa e de colocar as secções do caminho-de-ferro até Espanha e até ao Porto em praça pública. Por tudo isto, achava a Comissão de Obras Públicas que o contrato deveria ser aprovado pelo poder legislativo. Também a Comissão de Fazenda era da mesma opinião, uma vez que os custos não oneravam em demasia o Tesouro Público e o aumento da riqueza nacional proporcionado pelo caminho-de-ferro mais do que compensaria os sacrifícios presentes.

Naturalmente, a discussão não seria tão consensual. Embora os deputados da oposição não combatessem o caminho-de-ferro, combatiam o contrato por o acharem lesivo para a Fazenda Pública. De tal modo era assim, que Ávila propunha uma substituição ao projecto, pela qual encarregava o Governo da construção da primeira secção da via-férrea em discussão. Mas que contestava Ávila no contrato? Depois de criticar a escolha por Hislop quando havia outros com mais experiência (Sir Samuel Morton Peto[55]), contestava a falta de pagamento das letras que constituíam o depósito, o facto de os concessionários serem também empreiteiros da linha (pelo que beneficiariam, além da garantia de juro, dos lucros da exploração da linha) e o facto de no contrato se retirar a renúncia dos direitos como estrangeiros por parte dos concessionários da linha, o que estava previsto no programa de concessão (algo que já antes havia causado dano à Fazenda Pública). Além disso, evocava que o Conselho das Obras Públicas só tinha sido ouvido cinco dias depois da assinatura do contrato; todas as omissões da Peninsular ao longo do processo (as quais haviam passado em claro pelos olhos do Conselho e da Comissão de Obras Públicas); e o preço excessivo do custo quilométrico. Refutava também o uso dos caminhos-de-ferro belgas (dos mais caros a construir) como termo de comparação com os portugueses,

[54] Segundo os meus cálculos, a média aritmética ascenderia a 40 contos de reis e não a 43.

[55] Que contudo, segundo Casal Ribeiro, apresentara condições mais desfavoráveis a Portugal (recusara fazer um depósito inicial, quando esse depósito seria devolvido caso o candidato não fosse o escolhido, e pretendia que a inspecção por parte do Governo se limitasse à segurança pública, que o caminho-de-ferro nunca fosse propriedade nacional e que as desavenças fossem julgadas por tribunais britânicos).

quando a construção na Bélgica nada tinha em comum com a construção a fazer em Portugal. Por conseguinte, rejeitava o custo avançado quer pelo Conselho, quer pela Comissão de Obras Públicas. Pior ainda fizera o Governo ao elevar o cálculo do custo quilométrico (em relação ao proposto pelo Conselho de Obras Públicas). Assim, nem a redução dos prazos de concessão da linha e do subsídio (em relação à proposta primitiva) compensaria o alto custo quilométrico (que servia de cálculo ao subsídio), o que era mais grave pois inicialmente estava acordado só se pagarem as despesas feitas (que Ávila achava nunca chegariam ao valor proposto pelo Governo). A subscrição de $^1/_3$ do capital por parte do Governo também não escaparia ao olhar de Ávila. Quanto a esta operação, o deputado achava que apenas tinha servido para salvar a companhia, que de outra forma não conseguiria os subscritores acordados (só $^2/_3$ do capital havia sido subscrito[56], quando o contrato previa $^3/_4$) e perderia o contrato e o depósito (companhia a quem, aliás, já devia ter sido retirada a concessão e o depósito, pois os 40 dias de moratória para realização do depósito e subscrição do capital já haviam passado[57]). Deste modo, a redução do bónus da empresa, que era tão enaltecido pelo Governo, mais não era que a sua obrigação: se o executivo entrara com $^1/_3$ do capital, o bónus do capital também deveria ser reduzido em $^1/_3$, ou seja de 3% para 2%. Mas as críticas de Ávila não se ficariam por aqui. O próximo alvo seria a duplicação da via, uma despesa que a ser evitada resultaria numa poupança que poderia ser usada no Caminho-de-ferro do Norte. Por todas estas irregularidades (e pelas outras já referidas noutras sessões), o contrato deveria ser posto novamente em praça, por uma questão de equidade: as outras companhias tinham recusado prescindir dos privilégios de estrangeiros e não aceitaram a não fixação do custo da obra, aspectos que as novas condições tinham corrigido. A alternativa seria assumir o Estado a construção do caminho-de-ferro[58] até Vila Franca com os 1 200 contos que se preparava para gastar na subscrição de $^1/_3$ do capital da Peninsular (os quais poderiam ser angariados internamente); depois de Vila Franca, não faltariam interessados em continuar a linha. Esta opção tinha também a vantagem de fazer aumentar o crédito nacional nos mercados financeiros externos. Em todo o caso, a Peninsular não inspirava confiança a ninguém. Essa falta de confiança tinha sido dissimulada pelo Governo na inauguração[59]: "*foi para vencer estas repugnancias, e dar a esta companhia um caracter de seriedade, que ninguem lhe reconhecia, que o governo fez proceder com toda a pompa nas vesperas de saída do paquete à solemnidade da inauguração, e aconselhou o Chefe de Estado a honrar este acto com a sua presença*"[60]. Contudo, de nada valera a *comedia*, porque nem por isso a confiança na Companhia aumentara nem sequer os trabalhos se iniciaram. O segundo acto da *comedia* era precisamente a aprovação do contrato com a qual se pretendia atrair capital para a empresa, o que era um método pouco íntegro.

De seguida, Casal Ribeiro, pela Comissão de Fazenda, introduzia na discussão a aplicação da dotação do Fundo Especial de Amortização (destinado ao Caminho-de-ferro do Norte) à subscrição de capital da Peninsular. Na sua opinião, nada havia de errado nesta opção, uma vez que a secção em construção pertencia também à Linha do Norte (era tronco comum das duas linhas)[61]. Além disso, o Estado lucrava triplamente com a subscrição de capital da Peninsular: em primeiro lugar, assegurava o direito de intervenção na gestão (o princípio da livre iniciativa era, pois, posto de parte); em segundo lugar conseguia uma diminuição da subvenção a conceder na proporção do capital detido; em terceiro lugar, poderia lucrar com a venda das acções, que decerto ficariam acima do par assim que a Linha de Leste chegasse a Espanha). No que concerne ao contrato propriamente dito, era naturalmente a favor. Afirmava que, apesar de estar no seu direito, não seria íntegro por parte do Governo estar a rescindir com a Companhia e ficar-lhe com as 10 000 libras de depósito por não ter cumprido um só prazo, pois os obstáculos levantados não eram insuperáveis e resultavam não da acção da Companhia, mas da má

[56] Aliás, Ávila não acreditava que os subscritores fossem verdadeiros, de outro modo a Companhia não andaria a tentar vender acções ao Banco de Portugal. A própria Peninsular lhe levantava suspeitas. Ainda não tinham sido apresentados os documentos que provavam a constituição da Peninsular em sociedade, condição essencial para o contrato, sem a qual o Governo se arriscaria a assinar um acordo com algo que não existia. Aliás, que autoridade tinha Hislop para assinar contratos em nome da Companhia? A isto responderia mais tarde o Governo, que já tinha aprovado os estatutos da Companhia em Maio. Quanto a Hislop, tinha a autoridade concedida pela procuração passada em seu nome.

[57] O Governo aceitara dias depois duas letras a 90 dias de 30 mil libras para o depósito, o que não estava conforme o contrato, que estipulava que o depósito, no valor 40 mil libras, deveria ser realizado em títulos de dívida ou dinheiro e na Junta do Crédito Público (e não numa agencia financeira em Londres, como havia acontecido).

[58] Se era tão barato como dizia Plácido de Abreu (*vide infra*), então construísse-o o Estado.

[59] No que respeita à inauguração, o Governo chegou ao ponto de convidar a Câmara a assistir à cerimónia dias antes de apresentar o contrato de construção.

[60] *Diario da Camara dos Deputados*, 23 de Julho de 1853, Acta n.º 21, p. 405.

[61] No entanto, segundo o decreto de 30 de Agosto, a Linha do Norte era compreendida entre o Porto e um ponto da Linha de Leste.

vontade dos ingleses da Bolsa de Londres e dos portugueses do Banco de Portugal. Por outro lado, duvidava da apresentação de mais propostas no caso de o contrato ser novamente levado a concurso. Quanto a construir o caminho-de-ferro pelos próprios meios do Estado, era uma proposta que não tinha razão de ser, tendo em conta que por este contrato o Estado não pagava a totalidade do caminho--de-ferro, mas só uma percentagem sobre o custo total (que corresponderia à subvenção concedida à Peninsular, embora dilatada por 50 anos, que acabaria mesmo assim por sair mais barato ao Estado, segundo cálculos de César de Vasconcelos, se o caminho-de-ferro desse lucro, o que toda a gente acreditava que aconteceria). O preço do caminho-de-ferro era defendido através de detalhes técnicos que a oposição não referira e que não podia rebater por falta de conhecimentos. Assim, concluía que o contrato não era oneroso para as finanças públicas e que pelas vantagens que traria seria um óptimo investimento.

A Fontes Pereira de Melo caberia em grande medida a resposta a Ávila. Assim, revelou que o depósito tinha sido inteiramente pago (apresentando documentos comprovativos da agência financeira de Londres). As alterações ao contrato original, solicitadas por Hislop, tinham sido deferidas por serem favoráveis ao bem público. Hislop, aliás, era de confiança, até porque tinha realizado o depósito quando do concurso (ao contrários dos outros candidatos). A alteração do estipulado sobre a perda de direitos enquanto estrangeiros derivava do facto de os ingleses se sentirem *ofendidos no seu melindre*, por julgarem que essa perda seria para sempre e não apenas para o caminho-de-ferro. As omissões da Companhia não eram relevantes, segundo a opinião dos *órgãos competentes*, e sobretudo porque novas alterações teriam o condão de atrasar novamente o processo. Mais: a aproximação do encerramento da sessão legislativa adiaria ainda por mais um ano a construção do caminho-de-ferro – a pressa e a necessidade eram mais uma vez usadas como argumentos. Quanto aos custos a ter com a obra eram justos: evocava o facto de ter associado a garantia de juro a um valor fixo para evitar fraudes, assim que obtivera dados fidedignos e seguros sobre a construção (no caso, um orçamento da própria companhia), os quais não existiam anteriormente; o custo quilométrico não se afastava muito dos propostos durante o Governo de Costa Cabral (curiosa esta comparação, feita, decerto, para emular a sua acção com a do Conde de Tomar); era alto porque Portugal não tinha experiência de construção de caminhos-de-ferro. Finalmente, a subscrição do capital não fora uma forma de salvar a empresa mas sim de salvaguardar os interesses do Estado.

Carlos Bento tinha outras preocupações. A principal era saber se o caminho-de-ferro que ia ligar Portugal à Europa estava a ser continuado do lado de Espanha e de França: "*nós europeus, e mettidos n'um canto da Europa, estamoe* (sic) *a lembrar-nos da Europa, e a Europa sem se lembrar de nós!*"[62]. Também questionava a alteração das condições do contrato (que derivavam do encerramento do *Stock Exchange*, algo a que o Governo não ficava alheio de responsabilidades) que se tivessem sido feitas quando do concurso talvez tivessem aparecido mais companhias e contratos mais vantajosos. A capacidade da Companhia era também posta em causa, sobretudo por um dos seus representantes (precisamente o mais entendido em caminhos-de-ferro) a ter abandonado. Outra preocupação era a da via dupla, que não se seguira em mais nenhum país da Europa, mas seria seguido em Portugal, para mal das economias. Também para mal da saúde financeira das contas públicas contribuía o alto e injustificado preço de cada quilómetro da linha. Alto, atendendo ao estado financeiro do País; injustificado pelo método utilizado pelo Conselho de Obras Públicas: o uso da média aritmética entre custo de construção de países que nada tinham de parecido topograficamente com Portugal. Devia-se sim ter usado como referência o custo dos caminhos-de-ferro americanos, já que estes tinham sido o modelo utilizado para a construção dos caminhos-de-ferro portugueses[63]. E se Portugal não tinha experiência própria, tinha a experiência dos outros países que devia ser aproveitada. Além disso, o relatório Du Pré afirmava que o custo quilométrico seria muito inferior ao proposto neste contrato. O deputado levantava também a questão das tarifas de transporte, as quais achava demasiado altas. No entanto não queria que se baixassem a tal ponto que se arruinasse o transporte fluvial pelo Tejo – o que era uma situação provável pois a Companhia podia fiar-se nos 6% de subsídio para baixar as tarifas a ponto de arruinar o transporte fluvial e garantir assim o monopólio do transporte até Santarém. Para concluir, esperava que o caminho-de-ferro não se limitasse à secção Lisboa – Santarém, um trajecto para o qual já havia o Tejo.

O comissário das Obras Públicas Plácido de Abreu recusava a ideia de nova praça, porque as novas condições eram mais onerosas para a Companhia que as iniciais, pelo que, se na primeira praça

[62] *Diario da Camara dos Deputados*, 21 de Julho de 1853, Acta n.º 19, p. 377.

[63] Na verdade, nunca se utilizaram estes caminhos-de-ferro para modelo; o facto de estes serem dos mais baratos parece ter sido usado pelo deputado para criticar o Governo.

só Hardy Hislop tinha mostrado interesse em contratar o caminho-de-ferro, numa segunda praça ninguém apareceria, com certeza. Recorria abundantemente a detalhes técnicos (insinuando a ignorância de Ávila e Carlos Bento nesta área) para demonstrar que os críticos não tinham razão em relação ao preço do quilómetro (embora achasse que o preço deveria ser inferior ao proposto por Rumball) nem quanto ao modelo adoptado (que não era o americano). Concordava com Fontes no facto de Portugal pagar mais pela falta de experiência no sector. Mas mesmo assim, opinava que gastar 3 600 contos num melhoramento desta ordem era pouco, relativamente ao que haviam gasto outros países da Europa. A construção do caminho-de-ferro por conta do Estado, proposto por Ávila, só na Bélgica se tinha realizado e por um conjunto de circunstâncias anormais que em Portugal não se verificavam. Aliás a proposta de Ávila era muito pouco perspicaz: de que servia um caminho-de-ferro de Lisboa a Vila Franca?[64] Pelo contrário, se o caminho-de-ferro fosse levado até Santarém, a construção a partir daí seria, necessariamente, mais barata. Quanto às omissões, realmente elas tinham existido, mas essas lacunas tinham sido completadas pela Comissão de Obras Públicas e aceites pela Companhia. De resto, alemães, americanos, ingleses, *russianos* ou franceses tinham recorrido ao método que o Governo se preparava para utilizar. Revela também que era do próprio interesse do Estado que a companhia obtivesse lucros, porque se não os obtivesse mais ninguém apareceria aos concursos. Quanto à concorrência que o caminho-de-ferro ia fazer ao Tejo, "*a concorrencia é a verdadeira alma das sociedades*"[65] e já tinha trazido muitos benefícios a países onde havia duplicação de comunicações.

4.2.1.1.3. A oposição volta à carga

Sensivelmente dezoito meses depois de atribuída a concessão, a oposição voltava a atacar o Governo pela porta aberta pelo Caminho-de-ferro de Leste e pelas faltas cometidas pelo Governo (designadamente o desvio do Fundo de Amortização da sua aplicação original para a Linha de Leste e para estradas). Perante o atraso verificado nas obras, Carlos Bento rejubilava nas críticas que anteriormente tinha dirigido ao Governo e que agora repetia. O Ministro das Obras Públicas havia sido precipitado na escolha do concessionário, uma vez que não dispunha dos elementos necessários a uma boa escolha, a não ser um exame *feito a cavalo* por um engenheiro inglês (Rumball) – era a primeira das críticas. Na sua opinião, outro candidato ao concurso dera mais garantias que o grupo de Hislop para construir o caminho-de-ferro, nomeadamente a experiência (e em França, o Governo tinha por hábito excluir dos concursos os candidatos que não reuniam as condições para construir caminhos-de-ferro) – o candidato a que Carlos Bento aludia tinha já construído vias-férreas noutros países (Bélgica, Dinamarca, Suécia) e comprometia-se perante o Governo português por menos dinheiro (2 875 contos), no entanto tinha sido preterido por um outro sem este tipo de experiência: "*eu intendo que a nação que* principia*, não póde, nem deve principiar com principiantes*"[66]. Para mais, o argumento de que este candidato não tinha cumprido as cláusulas do concurso não surtia, pois também a companhia de Hislop as não cumprira (como provavam as várias prorrogações de prazo concedidas pelo Governo) e nem por isso se suspendeu a concessão. E era isto tanto mais grave quanto o Estado português havia subscrito parte do capital da empresa e provavelmente o seu auxílio não se ficaria por aqui, podendo-se prolongar à conclusão do trabalho, se este se realizasse (o deputado dava a entender que descria da conclusão do trabalho). De igual modo punha em causa a directriz da linha, que podia levar a uma duplicação de comunicações naquela parte do País (até Santarém existia uma boa *estrada* – o Tejo), enquanto que noutras essas comunicações faltavam[67]. Por isso apoiava a proposta adiantada por José Estêvão para a construção de um caminho-de-ferro entre o Porto e Lisboa (excepto nos meios propostos para a sua realização), que apresentava a vantagem de promover o comércio interno (mais importante que o externo).

Fontes Pereira de Melo defendia-se da questão da ilegalidade das suas medidas, dizendo que todas elas foram tomadas no sentido de desenvolver as comunicações nacionais, estando por isso den-

[64] Ávila responderia o mesmo que um Caminho-de-ferro de Lisboa a Santarém, se não servisse de tronco comum à ligação ao Norte e à Europa.

[65] *Diario da Camara dos Deputados*, 22 de Julho de 1853, Acta n.º 20, p. 392.

[66] *Diario da Camara dos Deputados*, 24 de Janeiro de 1854, Acta n.º 19 p. 152.

[67] Chegou-se a alvitrar que o caminho-de-ferro devia ter começado em Santarém e seguido para a fronteira (e não entre Lisboa e Santarém), porque para servir Lisboa existiam já os barcos a vapor do Tejo. Fontes Pereira de Melo, na réplica, afirmava que desta forma se perdiam as vantagens do caminho-de-ferro. Para Lobo de Ávila, a questão não se punha, porque pelo rio circulariam mercadorias de menor valor. Em 1858, referia que tal era a arte de construir caminhos-de-ferro: só eram construídos ou pelos vales dos rios ou pelas cumeadas das serras. No entanto esta última opção trazia custos muito elevados. Era, pois, preciso que os caminhos-de-ferro seguissem as zonas com menos acidentes geográficos.

tro da lei. Pelo menos dentro do espírito dela. E tanto mais estava convencido disto que "*não me custava vir pedir á camara um* bill *de indemnidade*"[68]. Quanto ao Caminho-de-ferro do Norte não havia ainda começado por falta de estudos (mais tarde, durante a discussão do orçamento, os responsáveis seriam a Guerra da Crimeia e a própria oposição). Deveriam por isso ficar os capitais inamovíveis, necessitando o País deles para outras obras? Claro que não. Além disso – dizia – se tivesse retirado fundos do Fundo de Amortização e não os tivesse substituído demonstrava que não queria levar a cabo o Caminho-de-ferro do Norte e que essa ideia não passara de demagogia. No entanto, parecia ser essa a vontade da oposição ao propor que a substituição só se realizasse quando se fosse realmente começar a linha. Fontes cada vez mais estava entre a espada e a parede, mas tinha sido ele quem se tinha colocado nessa posição. Mais tarde, tentaria demonstrar que o Caminho de ferro do Norte estava afinal em construção, pois a linha-férrea entre Santarém e Lisboa fazia também parte da Linha do Norte tal como fazia da Linha de Leste. Naquele momento, só a retórica e a semântica podiam salvar a face do Ministro.

O descrédito em que a Central Peninsular se vinha afundando (aliado ao atraso das obras e à não-satisfação de requerimentos para esclarecimento de factos sobre a empresa[69]) chegava definitiva e inevitavelmente à Câmara, onde aquela companhia seria comparada à Companhia das Obras Públicas de Costa Cabral[70]. Sem surpreender, os deputados da oposição aproveitavam-se para atacar o Governo, o responsável pela escolha daquela companhia. Mas não só por isto. *À mulher de César não basta ser, deve parecer*. A Peninsular não parecia nem nunca parecera séria e nem todos os deputados eram tão optimistas e confiantes como Fontes Pereira de Melo, Lobo de Ávila ou José Estêvão, que continuavam a defender as vantagens do contrato.

*

Na legislatura seguinte (1855), a oposição reiterava as falhas que havia encontrado no ano transacto e o atraso das obras (sobretudo nas que mais custos tinham), insistindo no desrespeito pelas regras de boa construção perpetrado pela Companhia perante a passividade do Governo, que tinha conhecimento das falhas da empresa (como revelava pelas várias portarias que enviara à Companhia ao longo de 1854), mas pouco ou nada fazia. Fontes, tão precipitado numas situações, era tão fleumático nesta!

Nesse Inverno, uma enchente do Tejo revelou que algumas obras teriam de ser refeitas, alguns meses depois de Fontes afirmar a desnecessidade de fiscalização por parte do Governo. Naturalmente isso foi aproveitado pela oposição para criticar o Governo pelo erro da construção: "*Eu tinha dito n'uma sessão, que constava que parte do aterro do caminho de ferro chamado de leste estava construído erradamente, de modo que as obras ficavam abaixo da nível das aguas, quando ha enchentes; creio que se tinham esquecido de que havia um Tejo, e que esse Tejo ás vezes crescia. O que se demonstrou foi que parte do caminho construido entre Villa Franca e Azambuja precisava ser todo alterado*"[71]. O Governo, pela voz de Fontes, relevava o acontecimento, que no fundo até fora benéfico porque deste modo o caminho-de-ferro seria continuado de forma a evitar ser prejudicado por cheias. E congratulava-se por fazer ver à Companhia (através das portarias) que não estava contente com certos aspectos da construção. As malogradas portarias tanto serviam para atacar como para defender o Governo. No entanto, não escaparia às críticas pelos prejuízos sofridos pela inundação do Tejo sobre os terrenos por onde passava o caminho-de-ferro e pelo facto de os trabalhos ainda nem sequer irem a meio (apesar de as despesas da Companhia já irem, elas sim, para lá de metade, tanto que alguns deputados temiam pela conclusão da obra já que o que faltava pagar não chegava para o resto da construção). Além disso, os trabalhos limitavam-se à secção entre Sacavém e Vila Franca e não se encontravam ainda abertos ao público. Aos olhos da oposição, tudo isto se tornava mais grave por o Estado ser accionista da empresa, por uma outra empresa de créditos firmados ter mostrado interesse na obra, mas ter sido preterida, e por o prazo para entrega da obra se estar a aproximar (Outubro de

[68] *Diario da Camara dos Deputados*, 7 de Março de 1854, Acta n.º 51 p. 77. A maioria parlamentar permitia-lhe esta jactância.

[69] Agravados, decerto, pela razão invocada por Fontes para os não satisfazer: tal poderia dar armas à oposição para aumentar os obstáculos ao objectivo do Governo de dotar o País de ferrovias.

[70] Em 1856, as comparações mantinham-se. Lobo de Ávila refere então como sobre a Companhia das Obras Públicas não recaía qualquer fiscalização. Assim se tivesse ido avante, nunca se saberia quanto se gastaria ou o que ficava construído, além de que era pura especulação (havia homens que ganhavam dinheiro só por prometer acções).

[71] Discurso de Correia Caldeira. *Diario da Camara dos Deputados*, 5 de Maio de 1855, Acta n.º 5, p. 82.

1855). Fontes procurava descansar os deputados, garantindo o cumprimento de todas as condições do contrato (pelo menos da obra já verificada pelos fiscais do Governo) e que, em caso de incumprimento contratual, o Governo não aceitaria o caminho-de-ferro e os empreiteiros da obra seriam responsabilizados e forçados a cumprir o contrato. A oposição, todavia, questionava quem poderia compelir os empreiteiros no caso de a concessionária falir e que vantagens advinham do facto do Governo não aceitar no final a obra. O Ministro mais não pretendia que manter a companhia a todo o transe, à custa, contudo, dos dinheiros públicos e do interesse do País – "*além de ser muito difficil confessar o erro, ainda custa mais perder as próprias illusões; mas s. ex.a está n'uma idade, em que esta operação é menos dolorosa.*", ironizava Carlos Bento[72]. A rapidez com que Fontes afirmara querer resolver o assunto transformava-se em lentidão. Ou então não, se se considerar que a rescisão do contrato com a empresa atrasaria ainda mais a construção na qual Fontes depositava as suas esperanças, apesar de todas as queixas em relação à Peninsular. Entretanto, vinha a lume o facto de as acções nem sequer se encontrarem cotadas em Portugal. Tal era o crédito da Companhia!

4.2.1.1.4. A estação principal da Linha de Leste

Em 13 de Julho de 1855, são apresentados o projecto e proposta de lei para fazer terminar a Linha de Leste no Cais dos Soldados (mais no centro de Lisboa, num local mais amplo) e não no Cais das Carvoarias como originalmente estava estabelecido. Assim, uma vez que a extensão a construir era maior, o Governo teria de compensar a Companhia, além de demolir o quartel que ali se encontrava. Isto deu azo a uma pequena discussão sobre a pertinácia económica desta medida e sobre o valor do quartel: para Silvestre Ribeiro tratava-se de um grande edifício nacional, para José Estêvão (ambos, aliás, militares), uma *arribana* que não valia mais que dez contos de réis; apenas lamentava que o caminho-de-ferro não entrasse mais na cidade para arrasar outros edifícios. Lobo de Ávila lamentava que a oposição, perante as felicidades encerradas no caminho-de-ferro, se preocupasse com um edifício militar.

4.2.1.2. O Caminho-de-ferro de Aldeia Galega às Vendas Novas

A linha de caminho-de-ferro entre Aldeia Galega e as Vendas Novas vinha já sendo estudada pelo Governo desde Abril de 1854[73], no entanto só em Julho seria mencionada na Câmara. A 24, Fontes evocava as dificuldades sentidas na construção da estrada entre Aldeia Galega e Espanha, sobretudo nos 40 quilómetros de areal até às Vendas Novas, que prometiam aumentar em muito o custo total da obra. Deste modo se justificava o motivo para substituir esse troço da estrada por um caminho-de-ferro. Comparativamente, a estrada de ferro seria a opção mais benéfica ao País. Podia ser mais cara, mas a diferença era mais que compensada pelas vantagens oferecidas. E quais eram então essas vantagens? Antes de mais, desenvolver o Alentejo, que era a província que mais poderia beneficiar de um caminho-de-ferro. A linha em discussão podia ser o tronco principal de toda a viação para o Sul do Alentejo, através da qual "*fica, na minha opinião, resolvida a parte mais difficil e mais importante da questão da viação publica naquella província*"[74]. Tendo isto em conta, procurou o Governo uma companhia que, mediante um auxílio, realizasse tal obra. Como quem procura sempre acha, Fontes encontrara um grupo (representado pelo Marquês de Ficalho e por José Maria Eugénio de Almeida) que se dispunha a construir esta ferrovia e com o qual foi assinado um contrato provisório. Este contrato serviria de base ao concurso público baseado na subvenção estatal exigida pelos candidatos. Tinha também a vantagem de, caso ficasse vago, nem por isso o caminho-de-ferro deixar-se-ia de construir pois existia pelo menos um candidato: a companhia que apresentara a proposta e com quem tinha sido assinado o contrato provisório. A proposta então apresentada seria declarada urgente e enviada às comissões de Obras Públicas e Fazenda.

Juntamente com o contrato para este caminho-de-ferro, seria levado à Câmara o contrato para a construção da Linha de Sintra (*vide infra*). Ambas as propostas eram, assim, levadas à Câmara praticamente no fim dos trabalhos anuais (encerravam a 3 de Agosto), pelo que dificilmente poderiam ser amplamente debatida[75]. De facto, nem uma nem outra tinham sequer sido enviadas às comissões parla-

[72] *Diario da Camara dos Deputados*, 26 de Janeiro de 1855, Acta n.º 19, p. 68.
[73] Ver Capítulo 3 e Anexo XXI.
[74] *Diario da Camara dos Deputados*, 24 de Julho de 1854, Acta n.º 157, p. 460.
[75] Se o Governo era apoiado pela maioria dos deputados, qual seria a intenção de Fontes em apresentar neste prazo a proposta? Estaria com receio de que com a discussão alguns dos seus apoiantes se pudessem alterar o seu voto? Ou teria sido a

mentares competentes ou ao Conselho de Obras Públicas. Só a 28 de Julho estariam preparados os pareceres daquelas comissões[76] (se bem que o Conselho já se houvesse pronunciado no dia 25 de Julho num parecer publicado no *Diario do Governo*), mas mesmo assim Fontes proporia a sua discussão para o dia seguinte (apesar de mais três propostas estarem dadas para ordem do dia), baseada nas informações publicadas naquele jornal oficial. A maioria da Câmara, naturalmente, apoiaria a pretensão do Ministro, embora António José de Ávila levantasse os seus protestos contra os procedimentos irregulares sugeridos por Fontes Pereira de Melo e que impediam a plena e informada discussão do projecto. De qualquer modo, o contrato para o Caminho-de-ferro de Aldeia Galega às Vendas Novas seria apresentado à discussão no dia 29 de Julho de 1854[77].

A reacção da oposição foi natural, sendo contestados vários aspectos da proposta: a capacidade técnica dos proponentes para levaram e bom termo o projecto (dada a inexistência em Portugal de operários qualificados); a menor exigência técnica em relação ao Caminho-de-ferro de Leste; a ausência de estudos de traçado da via; o interesse limitado da linha, por atravessar regiões pouco populosas (atravessava uma charneca, um deserto), sobretudo se fosse deixado ao juízo da companhia o prolongamento da linha até Évora e Beja; a apresentação do projecto em fim de sessão legislativa cerceando a sua discussão ("*é indispensável, apezar de haver invocação sobre a utilidade publica, observar as formulas da discussão*", diria Carlos Bento a propósito[78]); outros benefícios concedidos à companhia[79]; e alguns detalhes técnicos (o concurso seria baseado no contrato estabelecido entre o Estado e José Maria Eugénio de Almeida e o Marquês de Ficalho).

Na discussão após a apresentação da proposta, Ávila temia também a reacção da companhia da mala-posta que se poderia sentir lesada pelo caminho-de-ferro e exigir uma indemnização ao Governo. Por isso propunha que antes da aprovação deste projecto se rescindisse por incumprimento o contrato com aquela companhia. Já anteriormente, D. Rodrigo de Menezes, um dos assinantes do parecer da Comissão de Obras Públicas opinara que a companhia francesa da mala-posta não tinha direito algum a qualquer indemnização porque não tinha cumprido a sua parte do acordo, nomeadamente no que respeitava ao transporte pelo areal entre Aldeia Galega e as Vendas Novas. Por outro lado, ela própria beneficiaria porque se via privada de ter que fazer o serviço em condições difíceis e porque teria mais clientes para levar até Espanha a partir das Vendas Novas graças ao caminho-de-ferro (argumento também invocado por José Estêvão).

Carlos Bento servia-se das dúvidas levantadas pelo Conselho das Obras Públicas contra o projecto (dúvidas não rebatidas pela Comissão) para se lhe opor. Além disso, discordava (tal como o Conselho de Obras Públicas) da responsabilidade assumida pelo Estado em fazer por sua conta o corte e transporte de madeira até ao sítio da construção da via, precisamente – na sua opinião – a parte mais onerosa do projecto (segundo Carlos Bento, não negado por ninguém, a companhia da Linha de Leste recusara a sugestão do Governo de usar madeira do pinhal de Leiria e preferira mandar vir as madeiras de Nova York) e que apresentava o perigo de a companhia, ao pôr em causa a qualidade da madeira, poder atrasar os trabalhos e depois vir exigir uma indemnização ao Governo. Questionava também as concessões para prolongamento da linha sem concurso que poderiam vir a concorrer com a Linha de Leste, numa clara triplicação de comunicações (Linha de Leste, Linha do Sul e… Tejo) em tão curto espaço (em claro prejuízo do Norte, que via o seu caminho-de-ferro cada vez mais distante), o que demonstrava que o Governo não confiava no sucesso da empreitada da Linha de Leste; e o facto de nem sequer se saber, com certeza, o ponto de partida da linha ou a directriz a tomar. Naturalmente, o *empobrecimento* da dotação para a Linha do Norte não podia escapar também às críticas da oposição, que voltava a evocar a decisão do Governo em não investir na estrada ordinária entre Lisboa e Porto[80] (tal como faria Ávila na intervenção seguinte)[81]. Para esta, 50 contos de réis era um desperdício; para o caso da estrada de Aldeia Galega às Vendas Novas, era a areia que impossibilitava a sua construção; no entanto, essa mesma areia, no caso do caminho-de-ferro, só o beneficiava. Tudo isto lançava muitas

apresentação da proposta no fim dos trabalhos uma mera coincidência? É certo que Fontes era, por vezes, precipitado (como ele própria admitia) e um pouco avesso a discussões profundas que apenas adiavam a tomada de decisões, mas ao agir assim, ele decerto sabia que ia apenas aumentar a oposição ao Governo a que pertencia.

[76] Excepto o da Comissão de Legislação referente à Linha de Sintra, o qual seria entregue no dia 1 de Agosto de 1854. Por esta razão, a discussão do projecto do caminho-de-ferro até Sintra seria adiada até 1855.

[77] Sobre as condições propostas, ver Capítulo 3.

[78] *Diario da Camara dos Deputados*, 29 de Julho de 1854, Acta n.º 162, p. 585.

[79] Conclusões adiantadas por MARIA FERNANDA ALEGRIA (*A organização dos transportes*…).

[80] Ver ponto 4.2.4.

[81] Simultaneamente, era necessário emitir mais títulos de dívida para substituir a quantia retirada ao Fundo de Amortização, o que iria aumentar o crédito e onerar ainda mais as finanças públicas.

dúvidas sobre o projecto, o que, aliado ao pouco tempo para a sua discussão, contribuía para a sua recusa.

Este contrato seria a gota de água para Ávila, que acabaria por criticar toda a política ferroviária do Governo desde o seu início. Apesar de se afirmar favorável ao projecto de construção de um caminho-de-ferro até às Vendas Novas onde se ligaria com a estrada até Elvas, não podia aprovar o contrato proposto pelo Governo[82]. Criticava também o Governo e o Conselho de Obras Públicas por apresentarem uma proposta sem saber quanto poderia vir a custar o caminho-de-ferro (quando estudos semelhantes já haviam sido realizados por Du Pré e Rumball). No fundo era sua opinião que o contrato apenas dava garantias à companhia, não oferecendo nenhumas ao Estado, dando azo a que a companhia pudesse mais tarde pedir indemnizações (quando no resto do mundo se assistia a um aumento das garantias exigidas pelo Estado em relação às companhias privadas). No seu parecer, o valor da subvenção quilométrica era também exagerado. No entanto, o seu apoio à proposta era tal que estaria disposto a aprovar o contrato, caso fossem aceites algumas emendas por ele propostas[83] e que acabavam por dar ao Estado as garantias que o contrato original não concedia. E, se a companhia recusasse estas alterações (algo em que Ávila não acreditava), poderia o Estado empreender por si as obras apenas com os meios que lhe concedia[84] (numa alusão a novo recurso ao Fundo Especial de Amortização). Por tudo isto, Ávila propunha ao Governo que estudasse melhor o projecto durante o intervalo das sessões parlamentares e o apresentasse na sessão seguinte mais bem fundamentado (no fim da discussão chegaria a propor a construção de um caminho-de-ferro não puxado por máquinas a vapor, mas sim por cavalos, à semelhança do que se fizera recentemente noutros países). Ávila via neste contrato a prova de que o Governo não era capaz de lidar eficazmente com a questão ferroviária. Acusando o ministério e os seus apoiantes de copiarem e mal os tentames cabralistas, poria, finalmente, o dedo na ferida, perguntado qual o interesse e o benefício que o País retiraria de um caminho-de-ferro (o de Leste) que na melhor das hipóteses apenas ligaria Vila Franca de Xira a Sacavém e para o qual tantos dinheiros públicos haviam sido já gastos.

Também Cunha Sottomayor evocava as contradições entre os pareceres da Comissão e do Conselho, os defeitos já apontados por Ávila e insistia novamente, através de uma proposta enviada à Câmara, na construção do caminho-de-ferro (partindo do Barreiro) por conta do Estado através do rendimento do Fundo de Amortização, destinado ao Caminho-de-ferro do *Septentrião* (por isto perguntava qual a utilidade do Ministério das Obras Públicas, se todas as obras eram feitas por companhias privadas). Esta proposta nem sequer seria admitida à discussão nem tampouco publicada no *Diario do Governo*. Mais à frente, Sottomayor relembraria como uns dias antes Fontes Pereira de Melo afirmara que a estrada de Aldeia Galega às Vendas Novas estava em boas condições, para afirmar a forma leviana, indiscreta, extravagante e doida (adjectivos do orador) como eram tratados os assuntos públicos: "*Não me opponho a que se façam caminhos de ferro; pelo contrario, venham elles; mas não voto caminhos de ferro por atacado e com frenesi; quero saber o que voto, como voto, e por que voto; quero saber o que é este caminho de ferro, quanto custa, aonde começa, aonde acaba, por onde vai*"[85]. A questão do desvio de capital do Fundo de Amortização para esta obra não poderia ficar sem resposta por parte de Sottomayor que, no seu estilo muito próprio, afirmaria: "*Ah! pobre fundo de amortisação; levas tanto destroço que estás quasi em osso! Adeus fundo de amortisação! Estamos a*

[82] Razões da oposição do deputado (genericamente as mesmas que outros deputados): a companhia, passados 99 anos, podia entregar o caminho-de-ferro ao Governo, não no melhor estado de exploração, mas como ele se achar; durante esses 99 anos, estava isenta de direitos, ao passo que no Caminho-de-ferro de Leste esse privilégio durava apenas durante o prazo de construção; a subvenção quilométrica era exagerada, dado que para a construção não eram necessários muitos esforços (havia caminhos-de-ferro nos Estados Unidos que tinham custado muito menos); desrespeito por parte do Governo por sugestões do Conselho de Obras Públicas (corte e transporte da madeira por conta da companhia, avaliação da madeira por parte dos fiscais da companhia nos pinhais onde era cortada a madeira – se bem que no contrato não se explicitasse se essa avaliação seria feita no pinhal ou no local de construção da via –, limitação da isenção de impostos a 20 anos, limitação do direito de construção dos prolongamentos da linha à preferência em caso de igualdade de circunstâncias, indefinição quanto à responsabilidade dos concessionários em caso de atraso na construção, indefinição quanto à fiscalização da obra – neste ponto, a crítica era injusta porque se previa quer a penalização em caso de falta de qualidade da linha, como a fiscalização da mesma, se bem que não de forma explícita).

[83] Alargamento do prazo do concurso, rescisão do contrato com a companhia da mala-posta entre Aldeia Galega e Elvas, aumento das garantias do Estado (à semelhança do que se houvera feito com a Companhia Central Peninsular), corte e transporte dos pinheiros por conta da companhia (até porque o Estado não teria os meios necessários para o transporte dessa madeira) estipulado no contrato (mais do que a simples palavra de Fontes Pereira de Melo) e outras que corrigiam as falhas do contrato original.

[84] Até porque entendia que só com o valor do subsídio a companhia construía o caminho-de-ferro e ainda obtinha lucro.

[85] *Diario da Camara dos Deputados*, 2 de Agosto de 1854, Acta n.º 164, p. 34.

amortisar o fundo de amortisação"[86], arrancando as gargalhadas da sala. O projectado caminho-de--ferro até ao Porto estava, na sua opinião, cada vez mais distante, mas nem por isso o Governo atribuía fundos para a construção de uma estrada até ao Porto.

A boa-fé e integridade do Governo não eram postas em causa, tal como não era associada a benevolência do contrato com o facto de pelo menos um dos seus promotores iniciais ser um apoiante dos regeneradores: José Maria Eugénio de Almeida depois de muito lucrar com o Cabralismo, juntara-se ao Fontismo e à sua promessa de pacificar e desenvolver o País. Era um adepto do programa ferroviário "*tanto mais quanto* [no Alentejo] *os traçados ajudavam a escoar as suas produções ou a valorizar as suas propriedades e fábricas*"[87]. O concurso parecia também ser direccionado para os proponentes, como admitiria Fontes, algo inadvertidamente: "*Sei que as pessoas que contractaram com o governo estão promptas a acceitar essas condições* [as propostas pela oposição]*, porque tive o cuidado de as consultar primeiro, para me não achar depois em posição falsa*"[88].

As evidentes contradições entre as propostas do Governo, da Comissão de Obras Públicas e do Conselho de Obras Públicas (apesar de haver membros em comum entre estes dois últimos organismos) catalisavam a oposição ao projecto. Lobo de Ávila, membro da Comissão e do Conselho de Obras Públicas, a este propósito, defender-se-ia com um argumento curioso, que espelha bem o espírito latente na governação de Fontes: "*Muitas vezes* (…) *as coisas que se não podem realisar do melhor modo, realisam-se como se podem realisar; e collocado na alternativa de não se fazer nada, ou de se fazer alguma coisa util, não provindo prejuizo ao paiz, intendo que se deve fazer alguma coisa, ainda que seja menos perfeita*"[89]. Mais valia fazer alguma coisa mal do que não fazer nada, sobretudo num tempo em que "*esperar um anno é esperar um quarto de século*"[90]. Enquanto membro do Conselho, Lobo de Ávila opunha-se a projecto original; enquanto membro da Comissão já o apoiava, porque não havia tempo suficiente até ao fim dos trabalhos para alterar o contrato. Por outro lado, Lobo de Ávila argumenta que o favorecimento de empresas privadas era o procedimento normal nos *países mais adiantados*, pelo que em Portugal, onde os capitais escasseavam, esse favorecimento tinha ainda de ser maior. Contudo contestava a pretensão de Ávila, segundo a qual com o subsídio a companhia construía o caminho-de-ferro e ainda ficava com dinheiro de sobra. Neste contexto, retorque a Ávila: "*Eu sei que o illustre deputado não tem obrigação de saber isto* [detalhes técnicos do contrato]*, porque creio que tem viajado mais como amador do que como homem de arte*"[91]. O engenheiro militar fazia valer os seus galões e acusava o opositor de não ter conhecimentos nem técnicos nem topográficos para criticar os detalhes técnicos de qualquer contrato. Era a afirmação da tecnocracia. Fontes Pereira de Melo também alinharia por este discurso tecnocrata, discorrendo prolixamente sobre os detalhes técnicos da linha. Quanto à generosidade da subvenção e do contrato, quer Fontes quer Lobo de Ávila afirmavam que o concurso público[92] acabaria por reduzir substancialmente essa generosidade (curiosamente o montante a retirar do Fundo de Amortização, que serviria para suportar a subvenção quilométrica, não estava desta dependente), até porque o depósito exigido para se aceitarem candidaturas era bastante baixo, o que estimularia a apresentação de propostas para este caminho-de-ferro. Por outro lado, a secção do caminho-de-ferro entre Aldeia Galega e as Vendas Novas era a menos custosa da linha prevista até Évora, Beja e Setúbal, pelo que a manutenção das condições para a construção daqueles prolongamentos apenas beneficiava o Governo (naturalmente não era esta a opinião dos deputados da oposição, que achavam que o estipulado sobre os prolongamentos da linha era desfavorável ao Governo e favorável à companhia concessionária). A confiança na iniciativa privada era praticamente ilimitada, pelo que Fontes recusava muitas das pretensões adiantadas pela oposição, senão atente-se ao que diz Fontes sobre a fiscalização da construção: "*A experiência tem mostrado que todas as vezes que se puder evitar, durante a construcção, a intervenção do governo a respeito da fiscalisação, pouparemos um grande numero de conflictos entre as auctoridades do governo e a empreza, que iriam perturbar o andamento dos trabalhos*"[93] e daí o próprio interesse da companhia.

[86] *Diario da Camara dos Deputados*, 2 de Agosto de 1854, Acta n.º 164, p. 34. O resgate das inscrições para a Linha do Barreiro deveria ser feito através do Fundo de Amortização.

[87] **José Miguel Sardica** – *José Maria Eugénio de Almeida*, p. 25.

[88] *Diario da Camara dos Deputados*, 2 de Agosto de 1854, Acta n.º 164, p. 42.

[89] *Diario da Camara dos Deputados*, 1 de Agosto de 1854, Acta n.º 163, p. 20.

[90] Fontes Pereira de Melo. *Diario da Camara dos Deputados*, 2 de Agosto de 1854, Acta n.º 164, p. 40.

[91] *Diario da Camara dos Deputados*, 1 de Agosto de 1854, Acta n.º 163, p. 22.

[92] Cujo único critério era o valor da subvenção quilométrica. A oposição pretendia que todos os aspectos do contrato fossem submetidos à praça pública, no entanto o Governo afirmaria que desse modo não seria possível realizar uma avaliação objectiva das propostas.

[93] *Diario da Camara dos Deputados*, 2 de Agosto de 1854, Acta n.º 164, p. 40.

No entanto, como bem respondia a oposição, todas as companhias privadas desejam fazer uma exploração de qualidade, mas nem por isso seria razoável deixar de se ressalvar algumas garantias do Estado. No final da discussão, o Governo acabaria por ceder a algumas (poucas) das pretensões da oposição, acabando por reconhecer as próprias falhas na redacção do contrato.

4.2.1.2.1. Depois do concurso

O tempo (e o concurso) viria a dar razão aos deputados da oposição, pois só apareceriam quatro candidatos à concessão da construção deste caminho-de-ferro, mas nem por isso a subvenção baixara sobremaneira. Fontes Pereira de Melo, mais uma vez, recusava a responsabilidade, entregando-a à falta de visão dos capitalistas.

Em virtude de o novo contrato prever um ramal até Setúbal, foi a quantia destinada ao pagamento do subsídio aumentada para 1 280 contos, retirada da dotação do Caminho-de-ferro do Norte. Apenso a esta proposta de lei, vinha um difuso arrazoado que procurava justificá-la, mas que não convenceu a oposição. Tratou-se de uma discussão eminentemente financeira onde se esgrimiam argumentos desta índole (nomeadamente a perda de crédito[94]), mas também de índole administrativa (o que o Governo propunha era ilegal, pelo que só poderia ser aprovada se contivesse um *bill de indemnidade* – propunha a oposição[95]), além de se rebaterem as razões avançadas pela Comissão de Fazenda e pelo Governo para avançar com a proposta em discussão. Do lado deste, admitia-se a ilegalidade da operação, mas, mais uma vez, se argumentava a pressa, a necessidade de fazer aprovar a proposta o mais rapidamente possível para avançar com o caminho-de-ferro. Tal como se argumentava, novamente, a insensatez de se recorrer ao crédito quando havia capital guardado para uma obra que não seria empreendida no imediato.

A discussão seria, a este ponto, interrompida por uma questão relativa ao próprio concurso, levantada por Cunha Sottomayor. Este deputado denunciava um conluio durante o concurso (pois o vencedor, alegadamente, associara-se a outros licitantes para manter a subvenção em alta e depois descartara-os da proposta[96]), que estava mesmo já sobre a alçada do Tribunal do Comércio. Deste modo, e uma vez que a lei fora *sophismada* e a intenção da Câmara *escarnecida*, Sottomayor propunha o adiamento do projecto. Este deputado refere que soubera deste episódio pela boca do próprio Fontes Pereira de Melo numa conversa no Teatro de S. Carlos. Fontes indigna-se pela falta de discrição do deputado (que, maliciosamente, pediria perdão), mas não nega os factos, referindo apenas que o Ministro da Fazenda não ia ao teatro; o Ministro da Fazenda remetia-se ao Ministério e presidia ao concurso onde se observaram todos os preceitos legais; o Ministro da Fazenda, oficialmente, de nada sabia e nada faria. Fontes Pereira de Melo conhecia o facto, mas o Ministro da Fazenda não, logo nada podia fazer. Desta esquizofrenia resultava o andamento do projecto, objectivo almejado tanto por Fontes como pelo Ministro da Fazenda. Contudo, Cunha Sottomayor não deixaria cair a questão: "*Hei de amarrar este contracto ao pelourinho*"[97]. Se o Ministro da Fazenda não sabia ainda de algo que toda a gente em Lisboa e na Câmara sabia, trataria ele próprio de o informar e caberia ao Ministro inquirir da veracidade dos factos. Correia Caldeira lamentava a falta de meios ao dispor do Estado para desvendar e denunciar este tipo de fraudes, ao mesmo tempo que acusava o titular da pasta de contribuir também para a suspeição ao não usar o procedimento da carta fechada durante o concurso. A este propósito diria Casal Ribeiro que a legalidade do concurso não dizia respeito ao poder legislativo. A este apenas cabia fazer com que o contrato fosse cumprido. Curiosa declaração para um Governo acusado de não ter cumprido vários compromissos legais e até constitucionais! O contrato continuaria em vigor, mesmo na possibilidade de se encontrar ferido de ilegalidade (a anulação e

[94] Cunha Sottomayor e Ávila demonstravam como nova emissão de inscrições iria lesar mais uma vez o crédito público, já para não falar da desvalorização das inscrições em circulação. O primeiro mostraria ainda mais uma vez a sua desconfiança face ao Governo. Que garantias tinha que o capital agora destinado ao Caminho-de-ferro do Barreiro às Vendas Novas não teria outro destino, como acontecera com o capital destinado à Linha do Norte?

[95] Era novamente o argumento do legalismo. Diria a este propósito Carlos Bento: "*Eu quero caminhos de ferro. E quem não ha de querer caminhos de ferro? Mas não quero que a invocação de caminhos de ferro sirva para desviar fundos da sua legitima applicação*". *Diario da Camara dos Deputados*, 12 de Março de 1855, Acta n.º 10, p. 129.

[96] Era este precisamente o ponto que Sottomayor criticava e não tanto a associação entre os três capitalistas que ele aceitava como legítima. Simplesmente, um dos candidatos mais tarde descartados (provavelmente o Marquês de Niza) era amigo de infância de Sottomayor, tal como ele próprio referiria, embora assegurasse que não o movia a amizade pessoal, mas sim o bem público. Teria Tomás da Costa Ramos também amizades junto do Governo? É uma questão que terá de esperar por uma outra investigação.

[97] *Diario da Camara dos Deputados*, 9 de Março de 1855, Acta n.º 8, p. 99.

repetição do concurso não era sequer equacionada), mesmo que, portanto, pudesse defraudar a Fazenda Pública e onerar ainda mais os portugueses. Mas o Governo estava de mãos atadas, dizia-se, pois se não cumprisse o contrato incorria em severas penalidades. Além de que a alternativa era não se construir o Caminho-de-ferro do Sul: "*ou o illustre deputado considera este caminho de ferro como util ao paiz, ou não; se o considera como util ao paiz, deve approvar o projecto, e não deve pôr estorvos a que se faça esse caminho*"[98]. Por outro lado a subvenção tinha descido por acção do concurso (naturalmente, não o suficiente, na opinião da oposição). Mais tarde invocar-se-ia a nulidade da queixa (um dos queixosos seria um dos que se haviam conluiado com Tomás da Costa Ramos e que depois havia por este sido traído). Admitia-se o conluio, mas como um dos queixosos era um dos que nele havia participado, deixava de haver razão na queixa.

A tudo isto se juntava novamente a questão da madeira. Carlos Bento questionava o preço do transporte dos pinheiros até ao caminho-de-ferro (que segundo o contrato ficava a cargo do Estado), mas Fontes não lhe sabia responder. A oposição ficava cada vez com mais razões para votar contra o projecto[99], a juntar ao comboio da Linha de Leste que não andava e à Linha do Norte que nem sequer no papel estava, mas que consumiam somas consideráveis enquanto que "*os habitantes das ilhas morrem de fome!*"[100], leia-se, Portugal tinha outras necessidades (algumas vezes enumeradas: instrução pública, segurança, subsistência, que empalideciam face aos caminhos-de-ferro, que, como se viu, iam mudar a face do País).

4.2.1.3. A Linha de Sintra

No mesmo dia em que apresentou a proposta para a Linha de Aldeia Galega às Vendas Novas, Fontes Pereira de Melo apresentava também a proposta a Linha de Sintra[101]. Desta feita, o Ministro das Obras Públicas revelava que já várias vezes tinha sido ao Governo proposta a construção de uma linha-férrea entre Sintra e a capital, mediante a garantia de um juro sobre o capital investido. Na altura, era opinião do Ministério não existirem razões suficientes para garantir aquele subsídio a um caminho-de-ferro que não se reputava tão necessário ao desenvolvimento nacional. No entanto, uma das propostas chamou a atenção do Governo por pretender construir aquela linha sem qualquer tipo de subvenção do Estado, apenas pedindo a concessão dos terrenos adjacentes ao Tejo por onde haveriam de passar os carris. Por isto, o Governo entendeu que a proposta era merecedora de ser transformada em contrato, pois um caminho-de-ferro é sempre um caminho-de-ferro: "*não se póde desconhecer que sempre é de vantagem para o paiz o estabelecer* em alguma parte do território *este meio do communicação prompto e fácil*"[102]. Além de que um caminho-de-ferro faria da vila de *Cintra* um belo arrabalde da capital. As vantagens do caminho-de-ferro estendiam-se agora ao campo da Estética. Quem não via com bons olhos o projecto era a Câmara de Lisboa, que fez ver esse facto à Câmara dos Deputados numa representação enviada em 28 de Julho.

Todavia, o atraso do parecer da Comissão de Legislação em relação a este assunto protelou a sua discussão para a sessão legislativa de 1855. Em 5 de Maio deste ano Fontes revela à Câmara que havia assinado um contrato provisório com Claranges Lucotte para a construção daquela linha (tendo o francês realizado o depósito de 100 000 francos exigido), anunciando também que em breve o mandaria imprimir e apresentar aos deputados para ser discutido. Com o regresso da Linha de Sintra à ordem do dia, regressaram também os pedidos da Câmara de Lisboa no sentido de a cidade não ser prejudicada pela entrega de terrenos da cidade à companhia de Lucotte, como estava previsto no contrato.

Este seria apresentado aos deputados no dia 25 de Junho de 1855. O projecto de lei (n.º 85) previa a construção de um caminho-de-ferro de 1,44 m de bitola de Lisboa a Sintra[103], de uma doca e de um

[98] Lobo de Ávila. *Diario da Camara dos Deputados*, 13 de Março de 1855, Acta n.º 11, p. 151.

[99] Curiosamente António José de Ávila apoiava as pretensões do Governo, salvo algumas ligeiras modificações que se prendiam com a legitimação da ilegalidade através de um *bill de indemnidade* e com a emissão de inscrições. Quanto ao alegado conluio não via nele óbices ao caminho-de-ferro, uma vez que se e quando o tribunal condenasse Tomás da Costa Ramos, o Estado apenas tinha de pagar o subsídio relativo à obra feita e contratar o remanescente com outra companhia. Contudo, ressalva que esta posição não implicava uma mudança de bancada por sua parte. Simplesmente, achava a proposta justa e necessária.

[100] Carlos Bento. *Diario da Camara dos Deputados*, 12 de Março de 1855, Acta n.º 10, p. 130.

[101] Embora já em Julho de 1853 Ávila aludisse a esta via-férrea e a uma companhia portuguesa que a pretendia construir. No entanto não lhe era favorável, dizendo que a Linha de Sintra não tinha futuro.

[102] *Diario da Camara dos Deputados*, 24 de Julho de 1854, Acta n.º 157, p. 470.

[103] Começava no Forte de S. Paulo e terminava o mais próximo possível do palácio real. Era também concedido, por dois anos, o direito de construir dois ramais até Cascais e Colares e, sem prazo, outras linhas que viessem a entroncar nesta.

dique ao longo do Tejo. O embelezamento e salubridade que proporcionaria à cidade, o seu desenvolvimento comercial, o serviço que prestaria às populações e "*a communicação rapida com um sitio tão bello e frequentado como a villa de Cintra* (sic)"[104] justificavam, por parte da Comissão de Obras Públicas a aprovação do projecto, tanto mais que o proponente (o conde de Claranges Lucotte) não solicitava qualquer subsídio do Governo, mas tão-somente a cedência a título gratuito dos terrenos por onde havia de passar o caminho-de-ferro, sua exploração por um período de 99 anos, isenção de impostos por 30 anos e isenção de direitos alfandegários durante o prazo da construção (40 meses). Os direitos invocados pela Câmara de Lisboa seriam salvaguardados no contrato[105] e o Governo assegurava cláusulas que garantissem o bom cumprimento do mesmo. Acompanhando o contrato vinha a lista de subscritores de acções da *Societé du Chemin de fer de Lisbonne a Cintra, Quai de Belém, doks et terrains de construction sur le Tage*. Todos franceses e todos *solvaveis*, "*tanto quanto é licito apreciar um facto de similhante natureza, sujeito ás vicissitudes da fortuna*"[106], segundo documento do Barão de Paiva, embaixador de Portugal em Paris, enviado à Câmara.

A discussão seria inaugurada por Silvestre Ribeiro que começou por elogiar o projecto, tanto mais que em poucos encargos incorria a Fazenda Pública. Apenas aconselhava a Câmara a atender os pedidos da autarquia de Lisboa, nomeadamente o seu direito de intervir no levantamento da planta e demarcação dos terrenos por onde haveria de passar a linha. De igual modo era da opinião que se deveria deferir o pedido dos particulares, embora, não sendo engenheiro, não pudesse contribuir com uma opinião avalizada. As suas dúvidas recaíam sobre a solvibilidade dos subscritores, para a qual até o ministro português em Paris tinha dúvidas, e sobre as consequências que as obras do caminho-de-ferro poderiam ter sobre a barra do Tejo. O deputado Custódio Manuel Gomes levantava dúvidas sobre outros aspectos contratuais (a propriedade do caminho-de-ferro e o telégrafo) e até sobre um erro tipográfico detectado na leitura do contrato.

A discussão decorria mornamente. O contrato era simples, não implicava encargos financeiros para o Governo e dotava o País do mais poderoso elemento de civilização. O consenso era generalizado, de tal modo que as discórdias se reduziam a erros tipográficos, que não punham em causa a aprovação do contrato.

Lobo de Ávila, em resposta a Silvestre Ribeiro, assegurava que se tinham seguido todas as precauções quanto aos subscritores para garantir que o Estado não saísse lesado (embora admitisse que essas garantias cessassem a partir de certo limite); quanto à barra do Tejo, as obras da Linha de Sintra só a beneficiariam, tanto do ponto de vista técnico, como do ponto de vista fiscal, pois impediam o desembarque clandestino. Discordava apenas da pretensão da Câmara de Lisboa, alegando que a demarcação dos terrenos se faria em função dos conhecimentos topográficos e geodésicos e não em função de procedimentos administrativos. De qualquer modo, achava que os direitos do concelho se encontravam salvaguardados pelo estipulado no contrato.

A discussão prologou-se por mais umas páginas, versando sobre a forma mais correcta de clarificar o espírito do contrato, onde cada deputado parecia mais empenhado em fazer valer a sua eloquência e os seus conhecimentos de Direito, do que contribuir para a aprovação ou rejeição do acordo. Foi uma discussão tão calma que acabou no próprio dia. E nem sequer Cunha Sottomayor interveio[107]. Até o próprio Fontes Pereira de Melo mostrou uma nova faceta: além de economista e engenheiro, mostrava também qualidades de jurista. O debate e a aprovação foram destarte rápidos. Quanto à construção do caminho-de-ferro, não se pode dizer o mesmo.

4.2.1.4. Os últimos meses do Governo regenerador

No último ano dos regeneradores no poder, e passados todos os incidentes no sector ferroviário[108], o entusiasmo com a questão tinha-se esmorecido, sobretudo por ter passado o prazo para o fim das obras na Linha de Leste, a grande aposta do Governo. De tal forma que na proposta de Discurso de

[104] *Diario da Camara dos Deputados*, 25 de Junho de 1855, Acta n.º 18, p. 298. Pela primeira vez, o turismo era usado como argumento justificativo de um caminho-de-ferro (à semelhança do que se fazia em outros países. Cf. **Nicholas Faith** – – *The World the Railways Made*).

[105] A autarquia lisboeta enviaria novo requerimento à Câmara pedindo isso mesmo, designadamente o direito de intervir na demarcação dos terrenos e levantamento da planta. Alguns habitantes ribeirinhos, temendo que o caminho-de-ferro lhes cortasse o acesso ao Tejo, pediam também a construção de um canal que os mantivesse ligados ao rio.

[106] *Diario da Camara dos Deputados*, 25 de Junho de 1855, Acta n.º 18, p. 304.

[107] Ávila e Carlos Bento tinham faltado com causa justificada, o que também é demonstrativo da importância política deste projecto. Do lado dos regeneradores também faltaria um dos seus paladinos: Casal Ribeiro.

[108] Por esta altura, já os empreiteiros da Linha de Leste tinham abandonado os trabalhos. Ver Capítulo 3 e Anexo XXI.

Resposta à Coroa nem sequer se mencionava o caminho-de-ferro ao contrário de anos anteriores em que o Caminho-de-ferro de Leste sempre pontificara.

A oposição cartista (António Emílio Brandão), por seu lado, não deixaria passar a situação em claro: "*É notável, sr. presidente, que no paragrapho do discurso da corôa* [sobre viação pública] *já não se falla no caminho de ferro de leste* (…). *O sr.* Correia Caldeira*: – É porque já está acabado*"[109]. O Ministro das Obras Públicas era posto em causa quer pelo falhanço do investimento, quer pela fraca qualidade dos trabalhos, mas sobretudo por ter garantido que obrigaria a Companhia a cumprir o contrato sob pena de rescisão do mesmo e, afinal, nada ter feito e por não ter dado ouvidos às ponderações da oposição.

Também se renovavam os desejos de ver construída uma estrada macadamizada entre o Porto e Coimbra, o que mais não era do que concretizar uma medida imposta por lei e a que o Governo faltara (*vide infra*). Ao mesmo tempo criticavam-se os gastos que o Estado fazia com os edifícios da mala--posta da estrada de Lisboa a Coimbra, quando, em breve, segundo intenção do Governo, o caminho--de-ferro havia de os tornar obsoletos.

Na resposta, Fontes Pereira de Melo renovava, também ele, as garantias de que em breve se iniciaria a construção da Linha do Norte (tinham vindo, inclusivamente, engenheiros estudar o terreno), o que tornaria o investimento naquela estrada num gasto improdutivo (e, uma vez que a lei previa que a estrada devia ser começada *se* o Governo não se achasse habilitado para construir o caminho-de-ferro, aquele não havia infringido qualquer diploma legal). Obviamente, Fontes preferia também enaltecer a obra feita (a estrada Carregado – Coimbra ou todos os melhoramentos no ensino e as medidas para o fomento industrial, estes evocados por Latino Coelho), tentando diminuir o alcance da obra que ficou por fazer, nomeadamente a abertura da Linha de Leste. Para esta, Fontes tinha também justificações, que escapavam ao seu poder: por um lado o rompimento entre a Peninsular e os empreiteiros; por outro, o Inverno rigoroso que dificultara as obras. Além do mais, o Governo tinha continuado, a pedido da Peninsular, as obras (enquanto que noutros países, face aos rigores da estação invernosa, obras semelhantes tinham sido suspensas) para "*não pôr de repente á mercê da caridade publica, á mendicidade, alguns milhares de indivíduos* [os trabalhadores]"[110].

José Estêvão também não deixou de participar neste debate em defesa do Governo e da sua obra, que, apesar de ser pouca era já uma *grande maravilha*, sendo Portugal o país que era. Simultaneamente, acusava a oposição (nomeadamente o cabralista Correia Caldeira) de nem sequer se dignar a visitar as obras do caminho-de-ferro e de, portanto, falar com base no ouvir dizer e sem conhecimento de causa. Finalmente, a oposição que se fazia ao Governo nascia da inveja, daquela inveja de o Governo regenerador ter feito em três anos aquilo que Costa Cabral prometera (mas não cumprira) fazer em dez.

4.2.1.4.1. O projecto n.º 12: o início do fim

Em 31 de Março de 1856, são sujeitas à aprovação pela Câmara dos Deputados os acordos feitos por Fontes em Londres e Paris para se chegar a acordo com os credores da dívida externa[111] e para a contracção de um empréstimo (com o *Credit Mobilier*) destinado a comprar a parte construída da linha-férrea de Lisboa a Santarém (e assim afastar definitivamente as pretensões dos empreiteiros, depois de goradas as tentativas de conciliação entre estes e a Companhia), a chegar a acordo com os accionistas da Peninsular e a financiar a continuação da construção de estradas e dos caminhos-de--ferro de Leste e do Norte (ou não fosse o troço de Lisboa a Santarém comum às duas linhas[112]), provisoriamente por conta do Estado[113] (até que os estudos encomendados a Watier estivessem concluídos e se pudesse devolver a construção à iniciativa privada[114]). Tal era a importância da questão, que fora

[109] *Diario da Camara dos Deputados*, 6 de Fevereiro de 1856, Acta n.º 2, p. 17.

[110] *Diario da Camara dos Deputados*, 6 de Fevereiro de 1856, Acta n.º 2, p. 25.

[111] Reabrindo a Bolsa de Londres aos títulos portugueses e relançando assim o crédito nacional. Os prestamistas ficavam ainda com direito de preferência para a realização de empréstimos tendo a vista o financiamento de novas vias-férreas (ver Capítulo 3).

[112] Lobo de Ávila mais tarde referia que os estudos para o troço Porto – Coimbra estavam já feitos por engenheiros portugueses, ingleses e franceses

[113] Com o acordo da Peninsular, mas não com o acordo do poder legislativo, como acusaria Ávila. Assim, todo o projecto estava ferido de ilegalidade desde o seu início.

[114] Este tinha sido o caminho que Ávila havia proposto ao ministro das Obras Públicas três anos antes e que agora, vitoriosamente, recordava. Mencionava também como os seus receios quanto à capacidade da Central Peninsular eram fundamentados.

necessário que o próprio Ministro se dirigisse ao estrangeiro. Para suportar o empréstimo, o Ministro da Fazenda propunha também um aumento dos impostos (o que era atendível, dado que maior imposto era a falta de vias de comunicação, segundo Lobo de Ávila). Eram os projectos n.º 12, 12-A e 12-B.

Para Fontes, era essencial chegar a um acordo com a *Shaw & Waring Brothers* (rescisão do contrato de empreitada, compra das suas acções da Peninsular e cedência de todos os seus direitos ao Estado) e com os accionistas da empresa[115]. Desta forma, evitava-se a demora *fatal* a que se votaria o projecto ferroviário se se intercedesse judicialmente contra os empreiteiros. Por outro lado, quando se entregasse a concessão a outra companhia não haveria o risco de o Governo ser demandado em tribunal pelos accionistas da Peninsular ou pelos empreiteiros. Teria a necessidade extrema de se chegar a um acordo com os *bond-holders* ingleses (para abrir a Bolsa de Londres aos títulos de dívida portugueses) contribuído para que Fontes tratasse desta forma com os empreiteiros, também eles ingleses? Provavelmente, sim, já que ao Governo assistia o direito de rescindir o contrato e colocar os trabalhos em hasta pública. Deste modo, ficavam também explicadas as condições favoráveis que revestiram o acordo com os credores ingleses[116]. Em troca do acordo com Shaw e Waring, os *bond-holders* acediam a um acordo favorável com Portugal. Um tratamento semelhante seria concedido à Peninsular, a qual "*tinha empenhado todos os meios ao seu alcance, e* (…) *fôra victima pela inexperiência que todos tinhamos de negocios d'esta natureza*"[117]. Fontes ilibava a Peninsular de toda e qualquer responsabilidade pelo fracasso da obra. E confessava: "*uma ostentação de rigor* [para com a Peninsular, que contava com muitos sócios ingleses] *prejudicaria a causa do progresso material, e tornaria difficeis, quasi impossiveis, os caminhos de ferro por muitos annos em Portugal*"[118].

O Ministro das Obras Públicas e Fazenda servia-se também da "*massa de obras executadas, que excede* (…) *quanto se tem feito* (…) *em Portugal n'este seculo*" para justificar a sua continuação, através das medidas que propunha ("*n'este caminho, em que vamos, parar é morrer*"[119], diria a propósito), sob pena de Portugal se atrasar ainda mais dez anos em relação ao *mundo civilizado*, e para afirmar que o Governo merecia a confiança do poder legislativo. Os caminhos-de-ferro de Leste, Sul e Sintra (aos quais se juntavam os estudos já realizados para a Linha do Norte), onde milhares de operários trabalhavam e retiravam *o pão de cada dia*, podiam não servir as necessidades de transporte do País, mas serviam, sem dúvida, os interesses políticos de Fontes.

Contudo, dado que os capitais nacionais não chegavam para o investimento (malgrado o seu aumento, na opinião do Ministro[120]), tornava-se necessário recorrer a capitais estrangeiros, os quais estariam acessíveis graças ao acordo estabelecido com Richard Thornton, representante dos *bond--holders* (aliás, estabelecia-se que, em caso de obtenção de lucro nos caminhos-de-ferro nacionais ou de aumento das receitas públicas em virtude dos investimentos realizados, aqueles credores seriam recompensados com um bónus no pagamento dos juros). Mas para suportar os encargos (juros) do empréstimo era necessário aumentar os impostos (Fontes mantinha-se fiel à máxima: os portugueses podem e devem pagar mais). Era uma medida necessária e única (ficava a promessa que não se levantariam mais os impostos), já que serviria não para sustentar o Governo, mas sim para dotar Portugal de caminhos-de-ferro, designadamente as linhas de Leste e do Norte.

Simultaneamente, garantia que de parte de *Sua Magestade Catholica* a Rainha de Espanha se manifestava o desejo de continuar a Linha de Leste no seu território (segundo ele, Espanha estava disposta a não construir outros caminhos-de-ferro em beneficio do *caminho de ferro de Portugal*). E que para tal já se haviam reunido comissões (a portuguesa presidida pelo Visconde de Castro) de ambos os países para decidir a directriz e o ponto fronteiriço da ligação, estando o projecto em preparação para ser apresentado à Câmara. Daí a necessidade de se aceitar aquele empréstimo e continuar, o quanto antes, os estudos e as obras na linha que poria Portugal em contacto com *a Europa civilisada*. Por outro lado, o *Credit Mobilier* dos Pereire procurava ser o concessionário de toda a linha-férrea que atravessava Espanha, ligando Portugal a França. Destarte, seria do próprio interesse daquele casa levar a bom termo a construção do troço português daquela linha internacional.

Fontes assustava a Câmara com o custo da oportunidade e apelava ao seu patriotismo. Um aumento do *deficit* era tolerável se representasse um aumento dos meios de riqueza de um País: "*os*

[115] A rescisão fora feita a pedido dos directores da Peninsular. Os accionistas estrangeiros seriam pagos com o produto do empréstimo. Os accionistas nacionais com títulos do Fundo de Amortização.

[116] Ver Capítulo 2.

[117] *Diario da Camara dos Deputados*, 31 de Março de 1856, Acta n.º 22, p. 273.

[118] *Diario da Camara dos Deputados*, 31 de Março de 1856, Acta n.º 22, p. 273.

[119] *Diario da Camara dos Deputados*, 31 de Março de 1856, Acta n.º 22, p. 266.

[120] Algum capital nacional tinha sido empenhado nas concessões de caminhos-de-ferro anteriores.

melhoramentos de um paiz não se conseguem senão com muitos sacrificios, com muito trabalho, e trabalho perseverante, com muitas fadigas e com muito dinheiro. (Apoiados)"[121]. Caso se parassem os esforços empreendidos, todos os sacrifícios anteriores teriam sido em vão: "*confiados no patriotismo e sabedoria dos corpos legislativos contâmos com o seu apoio, e esperâmos firmemente que os melhoramentos publicos receberão novo e mais energico impulso, pela cooperação illustrada do voto parlamentar*"[122].

*

Antes de se entrar na discussão destes três projectos, a oposição (Miguel do Canto Sampaio e D. Rodrigo de Menezes) proporia um adiamento até que se esclarecessem os contornos do acordo com os accionistas da Peninsular (porque razão não se tinha rescindido o contrato por incumprimento e falta de qualidade do trabalho?[123]) e com a *Shaw & Waring* para rescisão do contrato (o Governo, inclusive, já entregara três letras de 200 contos cada aos empreiteiros, sem autorização da Câmara)[124], se concluíssem e aprovassem os estudos sobre os caminhos-de-ferro, que daria à Câmara as informações necessárias para estimar o montante do empréstimo (que acarretaria um aumento dos impostos sobre os portugueses[125]) e que os destinos concretos a dar ao empréstimo se baseassem em mais do que a palavra de Fontes Pereira de Melo[126] (ainda pesavam na memória os desvios para despesas correntes dados a receitas destinadas às obras públicas e as contas furadas dos engenheiros nacionais). Evidentemente, a oposição considerava que negócios desta natureza deviam ser tratados com toda a moderação e mais *maduramente*, contrariando, pois, o desejo de celeridade formulado por Fontes Pereira de Melo e seus seguidores (de entre os quais se destacava claramente José Estêvão): "*pois porque as estradas são mais que muito necessárias na actualidade, segue-se d'ahi porventura que as propostas do governo não devem ser discutidas?* (…) *Que, sr. Presidente, pois a nação vae cair já n'um abysmo, se hoje mesmo, se ámanhã, não tratarmos da questão do emprestimo?*"[127], diria Caetano Pereira Garcez. Carlos Bento da Silva também concordava que a ausência de caminhos-de-ferro em Portugal não matava o País, até porque grande parte dos contactos comerciais com o estrangeiro se fazia por mar. E tudo isto era tanto mais grave quanto o Governo não responder aos requerimentos da oposição (apesar de Lobo de Ávila ter sido o representante do Governo junto da Peninsular) e, mais uma vez, demonstrar que não necessitava da Câmara para nada (Fontes tinha-se comprometido perante o *Credit Mobilier* – sem autorização do poder legislativo – a não contratar com nenhuma outra companhia até que Watier apresentasse os seus relatórios, apesar de não estar inibido de continuar, por si, as obras ou aplicar o empréstimo noutro tipo de obras públicas, como apontou Martens Ferrão).

Em 6 de Abril de 1856, Francisco Chamiço apresentava uma proposta para nomeação de uma comissão de inquérito ao estado das obras do Caminho-de-ferro de Leste, seu valor, orçamento para a sua conclusão e se a Companhia e os empreiteiros tinham cumprido as suas obrigações contratuais (tendo em conta os projectos que se debatiam). Dizia-se que era preciso ver se Portugal tinha capacidade para construir o caminho-de-ferro por si ou se era melhor recorrer a companhias respeitáveis nacionais ou estrangeiras. No dia seguinte José Estêvão faz a mesma proposta, mas limitava a acção da comissão de inquérito a aspectos menos controversos (tempos de viagem, pontes e estações por construir), mas que tinham levantado as críticas da oposição. Este assunto provocou uma acesa discussão entre apoiantes e opositores do Governo até que Ávila propõe um adiamento da questão (dos projectos 12, 12-A e 12-B) até que uma comissão decidisse qual era a melhor proposta para a comissão de inquérito! No entanto, não compreendia como era possível continuar a discussão sem que uma comis-

[121] *Diario da Camara dos Deputados*, 17 de Abril de 1856, Acta n.º 14, p. 227.

[122] *Diario da Camara dos Deputados*, 31 de Março de 1856, Acta n.º 22, p. 275.

[123] D. Rodrigo de Meneses levantava uma questão pertinente: "*para que não se diga que toda e qualquer companhia póde negociar com o estado sem risco de perder, porque, se ganha a empreza, salva está; se perde, cá está o governo, que lhe paga não só o que ella despendeu, mas até o que podia ganhar!*". *Diario da Camara dos Deputados*, 1 de Abril de 1856, Acta n.º 1, p. 12.

[124] A oposição contestava o acordo com os empreiteiros, porque estes não haviam cumprido o contratado. Além do mais, a questão era entre os empreiteiros e a Companhia e o Estado só devia intervir na medida dos 33% de acções que possuía.

[125] O valor proposto por Fontes rondava os 13 500 contos de reis. Perante as dúvidas da oposição, os apoiantes do Governo recordavam os 20 mil contos da Companhia das Obras Públicas.

[126] Que acumulava ainda as pastas da Fazenda e das Obras Públicas, o que também era usado como razão para justificar o adiamento. Além do mais, só a Comissão de Fazenda havia inserido na proposta uma cláusula que limitasse as aplicações do empréstimo às *que forem auctorisadas por lei*, o que não estava previsto na proposta apresentada por Fontes. Daí que fosse preferível, primeiramente, discutir as aplicações do empréstimo e só depois discutir o empréstimo propriamente dito.

[127] *Diario da Camara dos Deputados*, 1 de Abril de 1856, Acta n.º 1, p. 4.

são constituída nos termos da proposta de Chamiço elaborasse um parecer sobre todos os aspectos da obra de Leste (relembre-se que eram escassos os documentos enviados pelo Governo à Câmara, nomeadamente a escritura de empreitada com *Shaw & Waring*). Nisto era apoiado por Santos Monteiro (apoiante do Governo) e Rodrigo de Menezes. Também se aludia ao facto de Fontes Pereira de Melo não estar presente neste debate (Carlos Bento proporia o adiamento da discussão até à chegada de Fontes) e falava-se de como era preciso regular a formação das comissões de inquérito previstas pelo Acto Adicional[128]. A necessidade por parte da oposição de adiar a discussão em ano de fim de mandato tornava-se cada vez mais evidente. O debate tornar-se-ia cada vez mais político-partidário e cada vez menos financeiro[129]. Simultaneamente, a oposição procurava destruir os fundamentos das medidas propostas por Fontes. Chamiço discursaria sobre outras formas de obter dinheiro e contra o lançamento de um imposto sobre toda a população por causa de um melhoramento que só ia beneficiar algumas províncias. Faustino da Gama concluía que a negociação de Fontes no estrangeiro iria reduzir o crédito (tratava os credores de forma diferente) e era inconstitucional (carecia de autorização do Conselho de Estado). Outros aludiam à falta de autorização legislativa para se empreenderem novas obras. Genericamente, eram cinco as objecções da oposição: falta de estudos sobre as linhas construídas e a construir, dinheiro pedido a mais para obras projectadas a menos, aumento dos salários agrícolas pela fuga previsível de trabalhadores para as obras públicas, aumento do imposto e falta de confiança no Governo (não havia garantias que o Governo não voltasse a desviar este empréstimo para despesas correntes: "*este empenho de construcção de caminhos de ferro appareceu depois do decreto de 30 de agosto, e appareceu porque o governo precisava de chamar as attenções publicas para uma alta e grande idéa, e distrahir os queixumes de violência que se lhe tinha feito: é porque o governo precisava d'este pretexto, não para fazer os caminhos de ferro, mas para acudir às incessantes necessidades do thesouro publico* [através do Fundo de Amortização]"[130]).

Aos apoiantes do Governo, pouco mais restava que repetir as palavras proferidas nos cinco anos anteriores. Lobo de Ávila volta a salientar que os melhoramentos materiais eram a melhor forma de aumentar a produção, a matéria colectável, as receitas, o crédito público e de reorganizar as finanças. O caminho-de-ferro era uma alavanca muito mais poderosa que as outras medidas avançadas (aumento da eficácia da cobrança de impostos, redução de despesas), as quais, porém, eram também necessárias. No entanto, para se construir caminhos-de-ferro eram forçosamente necessários empréstimos e aumentos de impostos. No imediato, a decisão de continuar o caminho-de-ferro por conta do Estado não passava de um expediente, dada a incapacidade da empresa em acabar a obra, se bem que um expediente necessário, face à precisão de Portugal se dotar do melhoramento (sendo, demais, uma decisão que, segundo as suas contas, não aumentava a despesa pública). De resto, a parte mais difícil do trabalho (até ao Carregado) estava feita e a obra até Santarém seria bem mais fácil e ao alcance dos técnicos do Governo. Quanto à decisão de chegar a acordo com as partes interessadas, permitia evitar a dirimição da contenda em tribunal e uma perda de tempo precioso. Aliás, os empreiteiros não eram merecedores de censura: a qualidade dos trabalhos não era tão baixa quanto o fazia crer a oposição. Outros factores exógenos tinham conduzido a este desfecho. Neste momento Lobo de Ávila irritava-se: "*quando assevero sob a minha palavra de honra, que é verdade o que digo, não admito que ninguém duvide, e n'este caso a explicação que peço não é aqui*", ao que Chamiço responderia: "*Aceito*"[131].

António dos Santos Monteiro e Martens Ferrão seguiam a estratégia de Lobo de Ávila: (re)enaltecer as qualidades do caminho-de-ferro, sem o qual Portugal continuaria a existir, mas não passaria a viver (tal como tinha acontecido com a revolução liberal: sem ela Portugal continuaria vivo, mas longe da comunhão europeia). Assim, garantiam que do lado de Espanha se prolongaria o caminho-de-ferro até Badajoz, fazendo da Linha de Leste a grande linha da Europa e de Lisboa o maior porto europeu. Por outro lado, enquanto subsistisse a falta de comunicações com Lisboa, esta cidade só em carne[132] e pão continuaria a pagar mais 464 contos por ano do que se tivesse comunicações (cada lisboeta pagava assim mais 1$858 réis do que devia, um valor superior ao pedido com o impos-

[128] A comissão seria eleita em 9 de Maio de 1856 e seria composta pelos deputados Carlos Bento (cartista), Chamiço (histórico), José Maria de Abreu (regenerador), José Estêvão (regenerador), Santos Monteiro (regenerador), Camarate (regenerador) e Martens Ferrão (regenerador).

[129] Cf. **Sardica** – *Duque de Ávila e Bolama*, p. 324 (nota 141).

[130] Xavier da Silva. *Diario da Camara dos Deputados*, 21 de Maio de 1856, Acta n.º 17, p. 279.

[131] *Diario da Camara dos Deputados*, 8 de Abril de 1856, Acta n.º 7, publicado a p. 122. Também Fontes reiterava que todos os pagamentos realizados tinham sido legais.

[132] No caso do gado, a vantagem alargava-se à perda de peso durante a viagem, que deixava de existir com o caminho-de-ferro.

to – 120 reis). Mas não só Lisboa beneficiaria do caminho-de-ferro; todo o País o faria, razão pela qual o imposto deveria ser aplicado uniformemente a nível nacional – o imposto não era uma despesa, mas sim um investimento, um sacrifício necessário para se poder gozar dos benefícios da civilização (como já se tinha verificado em vários países do mundo). Martens Ferrão invocava também o argumento industrial: com o caminho-de-ferro, as indústrias podiam-se estabelecer onde mais lhes conviesse sem temer ficarem isoladas. Quanto ao receio de o Estado não ter onde aplicar o dinheiro do empréstimo (negociado aliás em excelentes condições), decerto não faltariam obras assim que o mesmo empréstimo fosse aprovado. E se alguém houvesse ainda que duvidasse da rendibilidade da linha, os deputados lembravam o exemplo de companhias que tinham mais receitas que o próprio Estado português.

Ao excesso de iniciativa (tida como mais uma precipitação do Governo), a oposição (Barão de Almeirim e Carlos Bento) opunha a calma das economias: "*não sei como alguém possa presidir com vantagem á administração de um paiz quando a economia não for um pensamento que mais esteja presente à attenção dos ministros.* (…) *Não é so falta de economia o não saber gastar, o não applicar para fins uteis as sommas de que se póde dispor; pode haver disperdicio obtendo por vinte aquillo que póde custar dez*"[133]. A par das economias caminhava a prudência: primeiramente havia que realizar os devidos estudos para evitar os erros do passado recente. De seguida, ponderar a necessidade do empréstimo de 13 500 contos (que na prática se reduziria a 5 400 contos pois os títulos de dívida do Estado encontravam-se cotados no mercado a 40%), uma vez que em Portugal existiam capitais suficientes, a Peninsular dispunha do capital necessário para completar a obra (se o Estado adquirisse as acções que ficaram por subscrever) e para a Linha do Norte existia ainda o Fundo de Amortização. Além disso, Fontes comprometera-se a não contratar durante treze meses com nenhuma outra companhia[134], pelo que o argumento da premência não vingava. Finalmente, devia-se esperar pela companhia que havia de construir o caminho-de-ferro em Espanha, pois aquela teria então todo o interesse em o continuar até Lisboa (aliás sem prolongamento em Espanha, não se devia sequer continuar a Linha de Leste). E, embora já de nada valesse, continuava-se a falar de água há muito passada por debaixo da ponte: toda esta situação se tinha evitado se Fontes originalmente não tivesse contratado com pessoas sem crédito nenhum. Mas mesmo assim, essas pessoas ainda iriam ser indemnizada[135] por um trabalho que não fizera graças a uma rescisão operada sem a consulta das autoridades competentes (o Procurador da Coroa).

Xavier da Silva apelaria também à moderação, através da aprovação do adiamento. Seria mais justo esperar primeiro pelas eleições tendo em conta o arrojo das propostas de Fontes[136]. Na sua opinião estas propostas sacrificavam não só o presente como o futuro de Portugal a França e Inglaterra, pelo que era um preço demasiado elevado a pagar por caminhos-de-ferro. Este deputado revela assim a verdadeira intenção da oposição: "*os nossos ensaios de construcção de caminhos de ferro têem sido muito infelizes, têem sido e hão de também continuar a ser muito caros a este paiz em quanto forem dirigidos os negocios pelo modo por que são tratados*"[137]. O País precisava de um novo Governo. Anteriormente, o Ministro das Obras Públicas errara ao escolher um incompetente no afã de querer caminhos-de-ferro e agora voltava a fazer o mesmo ao ir procurar empreiteiros em vez de esperar que eles aparecessem (embora admitisse ser do próprio interesse do *Credit Mobilier* investir nos caminhos-de-ferro portugueses). Quanto ao discurso adoptado pelos apoiantes do ministério, já não vingava: "a*gradecendo a ss. ex.as essas demonstrações* [sobre as vantagens dos caminhos-de-ferro] *direi que ellas poderiam ser necessarias em qualquer outro paiz e n'outra epocha; mas no parlamento portuguez, e no anno de 1856, foi perfeitamente uma inutilidade*"[138].

Ávila não podia ficar de fora de uma discussão desta magnitude, procurando conduzir as críticas ao Governo pela vertente financeira da questão do caminho-de-ferro. Assim, questionava a necessidade do empréstimo e do acordo se os trabalhos realizados apenas correspondiam a $^2/_3$ do capital total (como afirmara Fontes). Neste caso, devia a Companhia continuar a obra com o terço do capital que

[133] *Diario da Camara dos Deputados*, 12 de Julho de 1856, Acta n.º 11, p. 170-171.

[134] Desta forma empurrava a construção e exploração do caminho-de-ferro para as mãos do Estado o que era uma péssima opção. Estes deputados iam assim contra a opinião (e recente vitória) de Ávila.

[135] O acordo com os empreiteiros tinha sido fixado em 40 mil libras. No entanto, Fontes pagara-lhes, inexplicavelmente, 43 mil libras, sem dar satisfação à Câmara.

[136] Era injusta a forma diferenciada como o Governo tratava estes accionistas e os da Companhia das Obras Públicas ou o Banco de Portugal.

[137] *Diario da Camara dos Deputados*, 21 de Abril de 1856, Acta n.º 17, p. 277.

[138] *Diario da Camara dos Deputados*, 21 de Abril de 1856, Acta n.º 17, p. 279. Fontes, por seu lado, referia que quando discorria sobre as vantagens dos caminhos-de-ferro, não o fazia para os deputados (que eram *ilustrados*), mas sim para os portugueses que ainda não as conheciam.

lhe restava, opção legítima, que acarretaria uma despesa muito menor para a Fazenda Pública e um aumento muito menor do *deficit* (opinião contrária tinha Fontes Pereira de Melo, todavia admitia que o montante emprestado era suficientemente volumoso para precaver qualquer imprevisto). O adiamento seria evidentemente rejeitado, no entanto a oposição conseguira atrasar a discussão do projecto n.º 12 por alguns dias, manietando a margem de manobra do Governo. O confronto seguir-se-ia na discussão na generalidade.

*

Na discussão na generalidade, a oposição manteve, naturalmente, a sua posição, uma vez que o adiamento era condição para mais tarde se aprovar o projecto alterado. Os argumentos, quer de um lado, quer do outro mantiveram-se sensivelmente os mesmos, desde a escolha de Hislop até à ausência de autorização para contratar com o *Credit Mobilier*, passando pelo discurso em tom de ultimato do Governo, que apenas pretendia cercear a discussão.

Ávila preferiu abrir o debate referindo todas as falhas do Governo. As suas medidas haviam posto o País à beira do abismo e a palavra de Fontes há muito que não era de confiança. Até nesta questão isso se tinha verificado uma vez mais: dissera que o acordo com os empreiteiros estava dependente de estes entregaram 2 000 acções como garantia, mas depois exonerara-os dessa obrigação. Repetia também e resumia os seus argumentos e os da oposição: a Companhia podia continuar os trabalhos (caso não quisesse, ao Governo assistia o direito de rescindir o contrato e colocar os trabalhos em hasta pública)[139]; estas medidas iam onerar ainda mais o Tesouro (segundo os seus cálculos, que obviamente eram postos em causa pelo Governo) e não havia certeza da sua real necessidade; e não havia também garantias de que o empréstimo não fosse aplicado às despesas correntes. De seguida, lembrava que o Governo procedia incautamente ao incluir no acordo receitas do caminho-de-ferro que só estariam disponíveis no fim da concessão (daí a 99 anos). Quanto ao projecto propriamente dito, recordava que o Governo estava de mãos atadas enquanto Watier não entregasse os seus estudos, pelo que a decisão final quanto à contracção da dívida deveria ser deixada à Câmara seguinte (que poderia ou não ser de maioria regeneradora). Haveria, contudo, uma outra solução: fixando o custo quilométrico em dez contos por quilómetro[140], conclui que se num ano se construíssem 100 quilómetros o Estado teria de desembolsar 1 000 contos, receita que poderia ser obtida pela venda das acções da Peninsular[141]. Quanto aos restantes 3 000 contos (referentes aos 300 quilómetros das linhas de Leste e do Norte), seriam os parlamentos de 1858, 1859 e 1860 quem teria de lidar com o assunto. Fazia ainda uma acusação mais grave de carácter eleitoralista: o dinheiro do empréstimo havia de ser usado para estradas e caminhos-de-ferro no tempo das eleições, como trunfo de campanha – a discussão tornava-se paulatinamente política, tentando cada lado servir-se dela para fins eleitorais. A intenção era clara: convencer os interlocutores[142] de que a decisão deveria ser adiada para a legislatura seguinte, na qual Ávila se podia encontrar do lado do Governo.

Ora, se de um lado era a precipitação que causava incómodo, do outro era a indolência. Ladislau Camarate, ao mesmo tempo que elogiava o Governo pelos 36 quilómetros de caminho-de-ferro e pelo desejo de o querer continuar até ao Porto e a Espanha, receava "*que se tro*[casse] *uma situação energica e activa por outra rachitica, definhada e inerte que ponha em mais perigo os interesses do paiz*"[143]. Por situação enérgica entendia Camarate (regenerador assumido) os esforços do Governo em não querer adiar os melhoramentos, tendo para isso contraído o empréstimo (que era justo por onerar não só as gerações presentes, mas também as gerações futuras). A principal face da inércia, que punha em perigo os interesses do País, era Carlos Bento. A sua insistência na primazia da reorganização da Fazenda tornava-o alvo preferencial das críticas dos apoiantes do Governo. Também Lobo de Ávila realçava a tibieza da oposição em comparação com a coragem do Governo: "*Portugal, que descobriu e conquistou a India, que batalhou nos areaes da Africa, e fundou um imperio poderoso na America, ha*

[139] Pereira Garcez concordava. Comprar os trabalhos para depois os vender haveria de ser uma operação ruinosa para o Estado. Seria melhor obrigar a Companhia a construir o caminho-de-ferro até Santarém e só depois pôr em praça as restantes secções.

[140] O preço muito abaixo do avançado pelos estudos anteriores ficava-se a dever ao facto de em Espanha e Itália algumas companhias construírem caminhos-de-ferro sem qualquer tipo de subsídio, enquanto outras tinham mesmo de pagar ao Estado. Mesmo assim achava que Portugal não teria essa sorte. Contudo, o preço quilométrico haveria forçosamente de ser mais baixo.

[141] Restando saber quem compraria acções de uma empresa falida.

[142] Ver Capítulo 1.

[143] *Diario da Camara dos Deputados*, 24 de Abril de 1856, Acta n.º 20, p. 318.

de recuar diante das emprezas do seculo XIX, ha de deslustrar o seu passado e renegar o seu futuro por não ter alma para dar 480:000$000 réis [o valor a cobrar em impostos]*, destinados a construir os seus caminhos de ferro e as suas estradas?*"[144]. As economias (propostas pela oposição) não bastavam. Só faziam sentido se fossem acompanhadas de investimentos produtivos. E aproveitava para dizer que os deputados da oposição estavam mais interessados em mostrar os seus dotes oratórios que discutir o futuro do País: "*Todos querem os caminhos de ferro, mas quando se trata de os realisar, negam os meios: optimo expediente para os obter; querem que os caminhos de ferro nos caiam da lua.* (Apoiados)"[145]. Se antes os regeneradores assustavam os interlocutores com a reprovação do projecto n.º 12, agora assustavam-nos com a possibilidade de avilistas e históricos formarem Governo.

À medida que a discussão se desenvolvia, novas censuras da oposição surgiriam. Carlos Bento criticava, agora, Fontes Pereira de Melo por só ter negociado o empréstimo nos finais de 1855, se esse acordo era tão importante para o desenvolvimento material do Reino, mas ao mesmo tempo lembrava que o *deficit* era um estorvo aos esforços desenvolvimentistas de qualquer Governo: "*Se o illustre ministro tivesse empregado todos os meios para que o* dificit (sic) *desaparecesse* (…) *tinha caminhos de ferro mais depressa, mais baratos e mais bem feitos*"[146]. Contudo, e simultaneamente, arguía que o imposto ia impedir o desenvolvimento da economia. A certo momento, chegou a sugerir que a construção de caminhos-de-ferro deveria ser feita a par de uma lei que regulamentasse a formação de sociedades de crédito, como se fazia em Espanha e até no Egipto, lamentando, porém, que a abertura de Portugal ao crédito inglês haveria de desincentivar a viabilização daquele tipo de sociedades. Também a preponderância das obras públicas merecia agora os reparos do deputado, que lamentava que o empréstimo não respondesse a outras necessidades do País (justiça, ensino, fiscalização dos impostos, instituições de crédito) e se limitasse a estradas e caminhos-de-ferro[147]. Carlos Bento discordava ainda de aspectos do acordo com os franceses do *Credit Mobilier*, que mais não eram do que a repetição do que se fizera com os ingleses da Peninsular. Tal como anteriormente, era um engenheiro da companhia interessada quem fazia os estudos, quando a experiência, pelo menos, ditava que o Governo devia ter contratado um engenheiro particular e imparcial, cujos estudos serviriam de base a todas as companhias interessadas. Além do mais as despesas que o Governo ia realizar com esses estudos não tinham sido autorizados pelo parlamento, tal como o compromisso de exclusivo que Fontes havia assumido com os Pereire[148]. O Ministro era acusado de só precisar da Câmara para anuir à assinatura do contrato.

Tal acusação era rejeitada por Casal Ribeiro (juntamente com Lobo de Ávila), que reiterava veementemente o respeito que o Governo tinha pelas instituições liberais. Aliás tal acusação era injusta uma vez que o Governo estava autorizado para tomar aquelas medidas quer pelo decreto de 30 de Agosto, quer pelo orçamento, quer pelo facto de nunca ter desviado (ao contrário do que dizia a oposição) verbas do caminho-de-ferro para outras aplicações que genericamente não servissem o mesmo fim: o desenvolvimento dos transportes. E mais dizia: antes sequer de se pensar em discutir as linhas, era preciso estudá-las e receber as propostas de construção. Lobo de Ávila acrescentava que em primeiro lugar se devia também verificar de quanto capital se podia dispor, para depois saber em que o

[144] *Diario da Camara dos Deputados*, 26 de Abril de 1856, Acta n.º 22, p. 360. Lobo de Ávila entendia que o empréstimo e o aumento de impostos eram indispensáveis para dotar Portugal de vias de comunicação (as receitas ordinárias não bastavam). Estas constituíam o meio de que o País dispunha para gerar riqueza e pagar as dívidas que se contraíam. Na sua opinião, a virtude deste projecto assentava precisamente em dois pilares: em primeiro lugar, permitia aumentar o crédito e a capacidade de contrair empréstimos; em segundo lugar, permitiria ao Governo empreender obras em grande escala, ao invés do que se fazia até então: pequenos lanços de estrada construídos de forma desligada ou construção de caminhos-de-ferro por secções.

[145] *Diario da Camara dos Deputados*, 28 de Abril de 1856, Acta n.º 23, p. 370.

[146] *Diario da Camara dos Deputados*, 25 de Abril de 1856, Acta n.º 21, p. 336.

[147] A política de transportes de Fontes estava agora em causa. Carlos Bento acusava Fontes de querer mudar a face dos transportes em Portugal só com caminhos-de-ferro, de tal modo que nem sequer se preocupava com o facto de a Linha de Leste ir concorrer com o Tejo no transporte até Santarém. Em França – novamente o exemplo estrangeiro – para quatro mil quilómetros de caminhos-de-ferro havia 500 mil quilómetros de caminhos vicinais, mas em Portugal nem sequer se construía uma estrada entre Porto e Lisboa.

[148] Fontes havia-se comprometido a não contratar com mais nenhuma companhia até ao fim do prazo concedido a Watier para terminar os seus estudos. Na opinião de Carlos Bento, esta decisão lesava os interesses do País por limitar a concorrência (que haveria de ser animada, atendendo à alegada decisão de Espanha em continuar a Linha de Leste no seu território) e por atrasar em mais uns meses a construção do malogrado caminho-de-ferro (curiosamente também Lobo de Ávila tinha rejeitado esta decisão do seu então correligionário político). Por tudo isto e pelo facto de não considerar os termos do empréstimo vantajosos, Carlos Bento acabaria por dizer que Fontes podia ter muitas qualidades, mas para homem de negócio não servia. Esta questão – a da concorrência – seria um tema recorrente nos Governos seguintes, designadamente nos contratos com Sir Morton Peto e D. José de Salamanca.

aplicar. A senda percorrida pelo Governo era, pois, a correcta. E a prova estava no facto de os títulos da dívida pública portuguesa terem subido de valor em parte graças ao esforço do Governo em desenvolver as vias de comunicação que significariam o aumento da riqueza (mesmo que a companhia nada lucrasse, o País lucrava com a aceleração da locomoção de mercadorias e passageiros).

Navegando entre a oposição e o Governo encontrava-se José Estêvão (se bem que a sua fidelidade ao ministério era indubitável). Para este deputado, a construção de ferrovias nunca poderia ser feita exclusivamente pelo Estado. Este devia, sim, subsidiar empresas privadas para o fazerem, uma vez que não acreditava que os rendimentos que se obteriam do caminho-de-ferro fossem de tal ordem que as companhias o viriam construir de graça. Por isto concordava com o Governo. Discordava da oposição quando esta exigia que viessem à Câmara aspectos que não lhe diziam respeito (directriz, detalhes técnicos e o próprio tipo de subvenção!), mas também não concordava com a necessidade de estudos invocada pelo Governo – estudos já os havia, e muitos! O momento era para os aplicar, tanto mais que a sua convicção de que a linha-férrea seria continuada em Espanha era inabalável. Por fim criticava o discurso da oposição, quer ao referir que o Tejo ou o oceano bastavam, quer quanto às questões do financiamento da construção (tanto se dizia que Portugal não tinha capitais para investir como a seguir se dizia que o País estava exausto[149]).

Por esta altura, já havia começado a recolha de assinaturas nos concelhos contra estes projectos financeiros e o seu envio à Câmara. Os apoiantes do Governo, porém, menosprezavam-nas, acusando cabralistas, progressistas dissidentes e miguelistas de manipular a voz dos cidadãos, aproveitando-se da sua ignorância (se fossem *ilustrados* e conhecessem as vantagens do caminho-de-ferro não assinavam as petições). Por isso, confiavam que nas eleições os portugueses haviam de mostrar a sua confiança no Governo. A oposição, evidentemente, via o negativo desta foto: as representações enviadas à Câmara eram a prova indelével de que os projectos não eram bons para o País.

*

Da mesma forma que o adiamento fora rejeitado, a maioria acabaria por aprovar na generalidade o diploma. Seguidamente passar-se-ia, de acordo com o regimento, à discussão na especialidade. Quanto ao projecto 12-A (que focava as medidas financeiras tendentes a reabrir as portas do *Stock Exchange*) não será aqui abordado, por não interessar directamente ao objectivo deste trabalho. Assim, apenas será analisada a discussão do projecto 12-B, sobre a contracção de um empréstimo na ordem dos 13 500 contos para caminhos-de-ferro e estradas.

A oposição[150] voltaria a insistir no adiamento da questão, pois ainda não era conhecido qual o destino a dar ao dinheiro nem a Comissão de Obras Públicas tinha emitido qualquer parecer sobre o acordo com a *Shaw & Waring Brothers*. Além disso tinha surgido na imprensa uma nova proposta (a de Prost[151]), que, pelo menos, deveria ser tido em consideração antes de se avançar com o *Credit Mobilier*. A entrada de Prost em cena foi, sem dúvida, uma grande oportunidade (e bem aproveitada) para a oposição poder levantar ainda mais embaraços ao Governo. De facto, ao invés de se discutir o projecto 12-B, a discussão, inicialmente, debruçou-se sobre a análise da proposta de Prost e sua comparação com a dos Pereire. Na opinião da oposição, aquela apresentava a vantagem de tornar o empréstimo desnecessário. Daí a necessidade de se adiar a discussão até que o Governo explicasse o(s) porquê(s) de não poder aceitar a proposta de Prost. Por outro lado, permitia a concorrência, algo que a do *Credit Mobilier* não fazia. O Governo[152] assegurava que já lhe tinham chegado propostas semelhantes (contradizendo-se com o que havia sido dito anteriormente), mas tinham sido recusadas face às vantagens que advinham do acordo com o *Credit Mobilier*, pelo que o adiamento era um disparate (ou seja o Governo tinha sido júri, jurado e executor do concurso). Além disso, a aceitação do projecto não inabilitava o Governo de contratar melhor, uma vez que só autorizava o Governo a contrair um empréstimo, nada referindo sobre as condições desse empréstimo (cabendo-lhe depois escolher as condições e o prestamista, no entanto era óbvio e sabido que esse prestamista seria precisamente o *Credit Mobilier*). Quanto à proposta de Prost, não agradava ao Governo por prever que a construção fosse feita pelo Estado e por Prost ter pedido, por carta (a que a oposição tinha tido acesso), informações sobre as ofertas dos concorrentes para refazer a sua proposta. Por fim, invocava-se uma questão

[149] Mesmo na origem do capital não havia consenso. Alguns deputados oposicionistas lembravam que o Caminho-de--ferro do Barreiro tinha sido financiado com capital nacional.

[150] Neste debate destacaram-se pela oposição Carlos Bento, Ávila, o Barão de Almeirim e Xavier da Silva.

[151] Ver Capítulo 3.

[152] Sobretudo pelas vozes do ministro Fontes Pereira de Melo e dos deputados Lobo de Ávila e Casal Ribeiro.

de princípio: se se aceitasse o adiamento para estudar a proposta de Prost, tinham de se adiar todas as discussões, sempre que aparecesse uma proposta nova e assim nunca mais se discutia ou decidia nada. A questão Adolphe Prost seria assim ultrapassada e na Câmara debater-se-ia as propostas do Governo.

Sobre estas as críticas voavam. Embora não se pusesse em causa a integridade do Ministro, apontavam-se-lhe os seus erros de julgamento. Um dos principais tinha sido o facto de ter sido Fontes a procurar os empresários e não o contrário (como tinha acontecido em Espanha, com grandes vantagens para esse país)[153], mantendo-se também em alvo alguns detalhes financeiros (sobre a garantia do empréstimo) e esquecimentos lesivos para Portugal (por exemplo, a conservação do caminho-de-ferro não era tomada em conta). Outro era a insensibilidade de aumentar os impostos "*quando a molestia das vinhas, a falta de trabalho nos campos, a carestia de generos alimenticios, as inundações, os terremotos, quando a peste a fome, quando todos os flagellos reunidos apresentam por toda a parte o quadro espantoso da desolação publica é então que nós, representantes do povo, ao passo que com uma mão lhe dessemos um real de esmola, iriamos com outra apresentar-lhe uma longa lista de pesadas contribuições?!*"[154]. Aliás, o próprio Governo se contradizia nos seus argumentos, contribuindo para o discurso da oposição. Assim, se não era intenção do Governo construir por si os caminhos-de-ferro, para que era o empréstimo? [155] Se se contraía o empréstimo era decerto para fazer do Estado empreiteiro de caminhos-de-ferro, uma vez que o Governo se encontrava inibido de contratar com outra empresa por causa do acordo de Fontes com o *Credit Mobilier* – afinal era Fontes quem, por este acordo de cavalheiros, adiava os melhoramentos. Ora, para ser o Estado a construir[156] (como, aliás, dava a entender o próprio projecto 12-A, que previa um *bónus* aos credores, caso os caminhos-de-ferro fossem construídos e operados pelo Estado), já existia a proposta de Prost[157]. Por outro lado, se o fim do empréstimo era manter a construção de estradas de ferro até que aparecessem novos concessionários, então o empréstimo era também desnecessário, face ao aparecimento de Adolphe Prost. E embora se voltasse a realçar que a honra do Ministro era imaculada[158], a sua insistência em não revelar os contornos do contrato com o *Credit Mobilier* era, no mínimo, suspeita, dando a entender que as condições podiam ser vexatórias para o País. No entanto, a forma de Fontes resolver a questão era pedir uma confiança amplíssima à Câmara. Um pedido inaceitável dado o *cadastro* parlamentar de Fontes e o seu passado de desvios ilegais de recursos dos seus destinos originais para outros fins. Assim, concluíam: métodos destes para governar eram "*uma calamidade em logar de serem uma vantagem para o paiz*"[159].

Para Fontes, Lobo de Ávila ou Casal Ribeiro, a realização de estudos era sinal da seriedade da companhia. Qualquer um podia apresentar propostas, mas os verdadeiramente interessados no negócio realizavam estudos prévios[160] (contudo nada referiam quanto ao facto de o engenheiro estar a soldo do *Credit Mobilier*). Ora, isso era indispensável, pelo que o adiamento da construção (mas não da discussão) era também incontornável. Quanto ao objectivo do empréstimo (que aliás tinha sido acordado – – referiam novamente – em excelentes condições[161]), não era construir caminhos-de-ferro por conta do Estado (como afirmava a oposição), mas habilitá-lo para, em primeiro lugar, continuar o caminho-de-ferro até Santarém[162] (*parar é morrer*, repetiam Fontes e Martens Ferrão) e, em segundo, poder escolher entre várias propostas e não se sujeitar à primeira companhia que aparecesse.

Claramente, Fontes encenava na Câmara um pedido ao poder legislativo de um voto de confiança mais ou menos cego. A oposição recusava-lho pelas razões mencionadas, por todos os atropelos à legalidade constitucional perpetrados pelo Governo, pela ausência de obra feita em cinco anos de Governo (apesar dos grossos cabedais já dispendidos, do clima de tranquilidade social que se vivia e do apoio da maioria dos deputados) e também pelo facto de, segundo a Carta, ser esta a última sessão da legislatura. Como vimos no Capítulo 3, a maioria da Câmara dos Deputados acabaria por prevale-

[153] Além de que em Espanha, os estudos tinham sido realizados por engenheiros contratados pelo Governo.

[154] Pereira Garcez. *Diario da Camara dos Deputados*, 10 de Maio de 1856, Acta n.º 8, publicado a p. 139.

[155] E para o Caminho-de-ferro do Norte ainda existia o Fundo de Amortização. Por outro lado, se servisse também para comprar os trabalhos e depois os vender, o Estado acabaria por ser lesado.

[156] Opção antes sugerida, mas agora rejeitada pela oposição em bloco.

[157] A proposta do francês era apoiada por Carlos Bento, que já anteriormente pedira a constituição de créditos móveis em Portugal para facilitar a construção de caminhos-de-ferro (como acontecia na Europa).

[158] Mas não a sua ética política: várias vezes foi sugerido que o projecto 12 apenas servia para entreter os eleitores (com promessas de obras públicas e emprego) em vésperas de eleições.

[159] Carlos Bento. *Diario da Camara dos Deputados*, 21 de Maio de 1856, Acta n.º 17, p. 248.

[160] Alusão clara a Prost e indirectamente à oposição, que se guiava por boatos e notícias de jornais.

[161] Confirmando, pois, que era o acordo com os Pereire aquilo quer por ora era discutido.

[162] Cujos custos seriam depois acrescentados à conta do *Credit Mobilier*.

cer, mas a recusa de D. Pedro V em conceder uma *fornada* de Pares favoráveis ao Governo conduziria à sua queda.

4.2.2. O Governo do Marquês de Loulé

Demitido o Governo regenerador, seria nomeado por D. Pedro V um Governo presidido pelo Marquês de Loulé, com o Visconde de Sá da Bandeira nas Obras Públicas e José Jorge Loureiro na Fazenda. O novo executivo fez imediatamente questão de definir a sua política, não se demarcando sobremaneira da política do Governo antecessor: "*A estrada que temos a seguir não póde ser outra senão a que trilharam os nossos antecessores.* (…) *as suas aspirações de progresso, serão os nossos unicos guias* (…) *a continuação e desenvolvimento, na maior escala possivel, da viação publica e os melhoramentos materiaes, será o nosso maior empenho. Divergimos, é verdade, em quanto a esta ultima parte, nos meios propostos, mas esperamos que os que lhes substituirmos preencherão igualmente o mesmo fim*"[163]. Sabiam que o caminho seguido pelos regeneradores era aquele que tinham que seguir para singrarem politicamente. Os regeneradores, por seu lado, começaram por se congratular ao ver as suas políticas continuadas.

4.2.2.1 Antes das eleições

Uma das primeiras medidas do novo Governo foi dotar-se da autorização legislativa para arranjar os meios financeiros necessários para continuar com a política de melhoramentos materiais. Assim, em 8 de Julho a Comissão de Fazenda (onde se mantinha uma maioria de regeneradores[164]) apresentava à Câmara (na altura a oposição estava em maioria) o projecto de lei n.º 81, uma réplica da proposta da administração anterior, excepto no valor do empréstimo, que autorizava o Governo a contrair, interna ou externamente, um empréstimo no valor de 1 500 contos para ser aplicado exclusivamente à construção de estradas e caminhos-de-ferro. A Comissão entendia que era também uma boa medida para aumentar o emprego, embora considerasse que a quantia solicitada pelo Governo fosse insuficiente para os objectivos que pretendia atingir e que a altura não era a mais conveniente para contrair empréstimos. Porém, a Comissão não querendo criar embaraços ao actual Governo, deferiria o seu pedido.

Perante esta medida, José Estêvão, que antes se mostrara um apoiante incondicional da política de melhoramentos, mostrava escrúpulos sobre a forma exacta como o empréstimo ia ser aplicado e pelo modo como a Comissão de Obras Públicas estava a ser posta de lado neste aspecto crucial (e que tinha sido uma conquista da Regeneração face ao que se fazia até então). Todavia, votava a favor, *cegamente*: "*Eu, se fôra ministro das obras publicas* (…) *faria só um projecto; pegava n'este dinheiro todo, e applicava-o ao caminho de ferro do norte*"[165]. De facto, esperava que o governo não se ficasse pelos 1 500 contos e pedisse quatro vezes 13 000 contos. Quanto a quem devia tomar a seu cargo a obra: "*não há caminhos de ferro em Portugal, senão mandando-os fazer por capitalistas que tenham dinheiro para isso, e que estejam acostumados a essas emprezas e a esses trabalhos (...). Não é que os nossos [engenheiros] não sejam bons, excellentes, mas é melhor mandar fazer um caminho de ferro por quem tem feito sete ou oito, do que, por quem ainda não fez nenhum*"[166]. Aparentemente, Estêvão rendia-se à iniciativa privada.

Ávila, por seu lado, confessava que só assinara o parecer da Comissão de Fazenda depois de o Governo lhe mostrar o modo exacto como pretendia aplicar o crédito contraído. No caso dos caminhos-de-ferro, parte desse dinheiro era aplicado na compra das 5 000 acções da Peninsular que haviam ficado por subscrever (no valor de 450 contos, entregues à Companhia para completar as obras[167]). Quanto à Linha do Norte, era adiada para meados de 1857. Repare-se que a proposta não era ainda válida, pois ainda não tinha sido sujeita ao olhar da Câmara. No entanto, para Ávila tal não constituía um óbice, pois acreditava (e esperava que o resto da Câmara também acreditasse) na *lealdade* dos ministros. Ao mesmo tempo, justificava o Governo na aplicação de parte do empréstimo às despesas correntes: "*Se o ministério declara que uma parte d'estes recursos lhe é indispensável absolutamente*

[163] Marquês de Loulé (Presidente do Conselho de Ministros). *Diario da Camara dos Deputados*, 7 de Junho de 1856, Acta n.º 6, p. 28.
[164] Ver Anexo VIII.
[165] *Diario da Camara dos Deputados*, 16 de Julho de 1856, Acta n.º 14, p. 230.
[166] *Diario da Camara dos Deputados*, 16 de Julho de 1856, Acta n.º 14, p. 230.
[167] Ávila propunha, quanto a este aspecto, uma prorrogação do prazo à Companhia para concluir o estipulado no contrato.

para fazer frente a parte das despezas correntes (…) *eu declaro a ss. ex.as que* (…) *hei de pôr de parte o rigor dos principios, e hei de dar ao governo um voto tão amplo quanto seja possível*"[168] – o voto amplo que recusara a Fontes! Feliz acontecimento que o Governo anterior não tivera a felicidade de experimentar, queixava-se Casal Ribeiro[169]. Ávila cimentava o processo de aliança aos dissidentes históricos. Na votação, o projecto seria aprovado por unanimidade, evidenciando assim o apoio da Câmara a um Governo que aparentemente em pouco ou nada diferia do anterior.

A aplicação do empréstimo (projecto de lei n.º 124 de Julho de 1856)[170] seria razão para o Governo mostrar que não era contra o caminho-de-ferro, como referia o futuro Ministro das Obras Públicas, Carlos Bento. Este, contudo, propunha uma alteração na futura directriz da Linha de Leste, ligando-a a Espanha não por Badajoz, mas por Alcântara (vale do Tejo) numa ligação mais directa a Madrid. Outra solução passaria pela continuação da Linha do Sul até à fronteira. De qualquer modo, a Linha do Norte não deveria ser abandonada, antes pelo contrário, de forma a desenvolver o comércio interno. Carlos Bento mostrava o seu apoio ao novo Governo, revelando-se um enorme entusiasta dos caminhos-de-ferro, procurando posicionar-se no novo enquadramento político.

4.2.2.2. O Governo legitimado pelas urnas

As eleições de 9 de Novembro de 1856 deram maioria absoluta na Câmara ao Partido Progressista Histórico que apoiava o Governo[171], legitimando assim a escolha de D. Pedro V. À frente do ministério, mantinha-se o Marquês de Loulé, mas nas pastas das Obras Públicas e da Fazenda tinham-se registado (ou registar-se-iam brevemente) algumas alterações. Na Fazenda José Jorge Loureiro tinha sido substituído por Júlio Gomes da Silva Sanches, mas em Março de 1857 este seria também revezado por Ávila, que voltava assim ao cargo. Nas Obras Públicas pontificava o próprio Presidente do Conselho, o Marquês de Loulé, sendo depois a pasta ocupada por Carlos Bento a partir de Março de 1857 e até ao fim do exercício[172].

Os regeneradores eram da opinião que "*quem verdadeiramente vencera e governava o país era a ideia progressista de regeneração (de que os regeneradores eram os primeiros e melhores intérpretes), ainda que por interpostas pessoas*"[173]. O Governo propunha um Fontismo sem Fontes. Históricos e regeneradores tinham o mesmo e inevitável programa, de sobreposição dos melhoramentos materiais aos melhoramentos morais. Diferia nos métodos: empréstimos e impostos para os regeneradores; empréstimos e economias para os históricos, se bem que esta diferença nunca fora bem explicitada. Até os cartistas-avilistas se renderam a esta política dos melhoramentos materiais.

4.2.2.3. Discurso da Coroa e Resposta ao mesmo

Na primeira sessão da nova Câmara, o Rei D. Pedro V faria o discurso da praxe. Neste monólogo, destaca-se a pouca importância dada à abertura do caminho-de-ferro em Outubro de 1856. O Rei limitava-se a um lacónico "*em outubro abriu-se á circulação publica a secção da via ferrea de leste, de Lisboa ao Carregado, e prossegue-se na sua continuação até Santarem*"[174]. Mais importância dava *o Bem-Amado* à necessidade de continuação do desenvolvimento das comunicações para aproximar Portugal da *Europa civilisada* e fomentar o comércio interno. Curiosamente, o Rei mostrava uma preocupação que raramente havia sido manifestada pelos deputados: a necessidade de construção de estradas ordinárias para dar um maior movimento aos caminhos-de-ferro.

---

[168] *Diario da Camara dos Deputados*, 8 de Julho de 1856, Acta n.º 7, p. 93. Fontes Pereira de Melo contestaria esta posição de confiança de Ávila face à esta medida do ministério, que em pouco diferia daquela que ele próprio tomara enquanto parte do Governo. No entanto, mostrava-se convicto em apoiar todas as medidas governamentais. Não era ainda a altura de questionar o Governo sobre de que modo seriam diferentes os métodos usados pelo novo Governo em relação ao antecedente.

[169] Que alertava, contudo, para o perigo de se contrair empréstimos sem garantir receitas (impostos) para o pagamento dos juros.

[170] Previa a atribuição de 500 contos ao caminho-de-ferro. O projecto de lei n.º 125 de 17 de Julho explicitaria a aplicação: seriam adiantados à Peninsular 459 contos sobre a hipoteca das 5 104 acções que ficaram por passar para que a empresa pudesse continuar os trabalhos (sendo prorrogado o prazo até Setembro de 1857). Era tido como a melhor maneira de o Estado adquirir a linha e se desembaraçar dos estorvos para depois a vender e continuar o caminho-de-ferro até ao Porto e até Espanha. Seria aprovado sem discussão.

[171] Ver Anexo IV e Capítulo 1.

[172] Ver Anexos VI e VII e Capítulo 1.

[173] **Sardica** – *A Regeneração sob o signo*…, p. 220.

[174] *Diario da Camara dos Deputados*, 2 de Janeiro de 1857, Acta n.º 1, p. 4.

A proposta de Resposta ao Discurso da Coroa[175] subscrevia as conclusões do Rei, nomeadamente a continuação da construção das linhas de Leste e do Norte (esta linha seria muito elogiada ao longo da discussão, sobretudo por permitir um maior aproveitamento do pinhal de Leiria e por minorar as más condições da barra do Douro, uma vez que as mercadorias poderiam ser trazidas por mar a Lisboa e depois reencaminhadas para o Porto pelo caminho-de-ferro) e de estradas que as alimentassem. De igual modo, dava pouca importância ao acontecimento de 28 de Outubro de 1856, sobretudo em comparação com outros parágrafos e matérias da resposta. Depois de tantos elogios e vantagens atribuídas ao caminho-de-ferro, a inauguração da primeira via-férrea mais não merecia do que um: "*avalia como lhe cumpre a abertura à circulação pública da primeira secção do caminho de ferro de Lisboa ao Carregado*"[176]. Teria a nova Câmara perdido a esperança nos caminhos-de-ferro? A resposta a esta pergunta, como veremos, seria negativa.

Esta era a altura para a oposição questionar o Governo sobre os métodos financeiros que este pretendia utilizar para desenvolver a política de obras públicas. E Fontes não se fez rogado, censurando o Governo por não ter conseguido contrair o empréstimo de 1 500 contos (aprovado unanimemente logo após a entrada em cena do Marquês de Loulé) ao colocá-lo em concurso público (o que ele não fizera enquanto Ministro da Fazenda) e ter de recorrer ao Banco de Portugal em condições menos vantajosas (algo que o Governo rejeitava). Além disso recorrera a um adiantamento das receitas (através de um empréstimo) para ressarcir despesas correntes. De igual modo questionava o Governo sobre a forma como pretendia continuar os caminhos-de-ferro de Leste e do Norte (sobretudo este último, uma vez que as somas do Fundo de Amortização haviam sido destinadas pelo Governo ao pagamento de despesas gerais do Estado): por conta do Estado? Por subsídio quilométrico? Garantia de juro? E com ou sem concorrência? Naturalmente combatia o que entendia ser o desprezo a que era votada a inauguração do caminho-de-ferro (esse *grande elemento de riqueza* segundo o Barão das Lajes) na Resposta à Coroa e pedia "*uma phrase de satisfação, a proposito de um acontecimento que não dever ser indifferente para os representantes da nação*"[177], malgrado os defeitos, inconvenientes ou atrasos da obra. Carlos Bento (relator da Comissão de Resposta à Coroa), ironicamente, diria que aceitaria a emenda de Fontes, caso mencionasse aqueles defeitos e atrasos (mais tarde aludiria também à reduzida obra de Fontes em cinco anos de governação). Mais circunspectamente diria que não podia aceitar a emenda por ser a "*apologia completa de um systema que em todas as suas partes eu não posso aceitar*"[178]. O novo Governo pretendia mostrar a sua demarcação em relação ao Governo anterior e usava o caminho-de-ferro como meio para esse fim. Esse mesmo era o objectivo do Conde de Samodães ao criticar abertamente os actos do Governo anterior e apontar o facto de este não ter aproveitado o clima de paz e confiança que se havia gerado no País para fazer mais que abrir uns quilómetros de caminho-de-ferro e uma léguas de estrada que não correspondiam aos encargos que com eles o Reino havia suportado. O Barão de Almeirim voltava a criticar a precipitação que caracterizara o Governo do Duque de Saldanha. Os deputados agora na oposição recusavam as acusações e acusavam o ministério de não divulgar em que moldes os meios que propunha eram diferentes dos do Governo antecedente; elogiavam o método seguido, a sua coragem em lançar impostos para desenvolver o País e anunciavam o seu antagonismo a uma estratégia exclusivamente baseada em economias e em pequenos expedientes e que recusasse que os beneficiários dos melhoramentos materiais não contribuíssem para isso. Ao mesmo tempo, negavam ao Governo o direito de se apropriar das suas próprias ideias, pois, como dizia Nogueira Soares, não era legítimo aos homens defenderem uma política enquanto deputados e depois defenderem a dos seus opositores quando nas cadeiras de ministros. O Governo, por seu lado, rejeitava, também ele, esta oposição, dizendo que não era contra o lançamento de impostos *tout court*, mas contra o lançamento de impostos em anos de "*esterilidade geral*" e quando outros impostos ainda estavam por colectar, numa nação "*pequena, pobre e com recursos limitados*" que dificilmente suportaria "*operações ruidosas* (sic)"[179]. Além do mais, só se deveria recorrer ao imposto depois de esgotadas as hipóteses de economias. Rebelo da Silva defendia também a nova posição dos antigos oposicionistas segundo a qual a política de melhoramentos morais e materiais era política de todo e qualquer governo e não exclusivo de um ou de outro. A diferença residia no facto de que a situação do País na altura era mais desafogada (desde 1834), pelo que se podia recorrer ao aumento do imposto – "*mas,*

[175] Faziam parte da Comissão: António Luís de Seabra e Sousa, Vicente Ferrer, Carlos Bento, Ávila, Rebelo da Silva e Tomás de Carvalho, o que constituía uma maioria claramente cartista.

[176] *Diario da Camara dos Deputados*, 2 de Janeiro de 1857, Acta n.º 1, p. 4.

[177] *Diario da Camara dos Deputados*, 4 de Fevereiro de 1857, Acta n.º 2, p. 23.

[178] *Diario da Camara dos Deputados*, 5 de Fevereiro de 1857, Acta n.º 3, p. 36.

[179] Carlos Bento. *Diario da Camara dos Deputados*, 12 de Fevereiro de 1857, Acta n.º 9, p. 142.

porque não se votaram os emprestimos e impostos do plano do gabinete passado, segue-se que se condemnaram os tributos e os emprestimos? Não, mil vezes não! São pontos de confiança. São casos de necessidade. Concedem-se ou recusam-se, conforme as tendencias do poder, as garantias de fiscalisação e as probabilidades de rigorosa aplicação"[180] – tanto mais que fazer economias à custa dos cortes salariais era um absurdo, dada a alta do custo de vida. As economias deviam fazer-se pela reorganização dos serviços, como se fazia no estrangeiro. Em resumo, este Governo ia fiscalizar e aplicar o produto dos empréstimos, ao contrário do anterior, relembrando como a contribuição directa de Costa Cabral fora rejeitada pelo povo em 1845, mas abraçada pela Regeneração em 1851! Por fim, apelava a que não se perdesse tempo em discussões estéreis sobre a paternidade dos modelos de governação.

Um outro deputado – Abílio Costa – também questionaria o Governo sobre a contribuição que seria pedida aos portugueses para a estratégia dos melhoramentos materiais, pois não achava justo que alguns portugueses contribuíssem para algo de que não tiravam proveito (algo que já não aconteciam em França e Espanha, onde só contribuíam para os caminhos-de-ferro as localidades realmente por ele servidas). Também alertava para a necessidade de construção de estradas de acesso (quer aos caminhos-de-ferro, quer as estradas nacionais) e de aproveitamento das vias fluviais. A questão da necessidade de estradas de acesso parece ter entrado nas preocupações dos deputados com o discurso do Rei, como o prova o projecto de lei apresentado em 6 de Fevereiro de 1857 para o desenvolvimento da construção de estradas municipais apresentado por Antonino Vidal. Destaque ainda para as dúvidas de Rebelo Carvalho sobre a continuação do caminho-de-ferro do lado de Espanha, quando o Governo vizinho se preparava para construir dois caminhos-de-ferro em direcção a dois importantes portos: Vigo e Cádis. Dúvidas que aparentemente também eram partilhadas pelo Governo que brevemente abandonaria a ideia da Linha de Leste em benefício da Linha do Norte.

4.2.2.4. Projectos de organização geral dos transportes

A vontade do Governo de continuar a política do executivo anterior, se bem que por meios diferentes, tardava em afirmar-se, de tal modo que foram presentes à Câmara alguns projectos redigidos a título individual no sentido de desobstruir o caminho em direcção ao desenvolvimento dos transportes nacionais.

O primeiro projecto, apresentada por Albino Francisco de Figueiredo e Almeida em 18 de Março de 1857[181], versava sobre a organização geral das empresas de obras públicas, Neste projecto apelava-se a uma moderação do frenesim que se tinha instalado em torno da questão do desenvolvimento dos transportes e dos caminhos-de-ferro, propondo, em alternativa, uma planificação geral, metódica e pensada para evitar as decepções do passado recente. Neste plano geral incluíam-se três tipos de comunicações (ferroviárias, rodoviárias e fluviais), de cuja combinação resultasse o maior benefício possível ao País. Importava não criar concorrência entre vias de comunicação mas complementá-las. Caminhos-de-ferro, rios e canais seriam as *mais largas malhas da rede* e as estradas as artérias capilares que levariam *os princípios de vida e actividade* aos locais onde aqueles não chegassem. O aproveitamento dos rios (para transporte e para irrigação) voltava a ser tomado em alta consideração: "*O estabelecimento de um systema geral de irrigações para o paiz é o maior beneficio, que se lhe póde fazer, superior ainda, em minha opinião, ao das linhas ferreas*"[182]. Albino de Figueiredo considerava um sacrilégio abandonar os rios em benefício dos caminhos-de-ferro, pois o transporte nos primeiros era livre, enquanto que nos segundos estava sujeito ao monopólio da companhia concessionária.

O autor reconhecia a primazia de Lisboa e Porto como focos de consumo e produção, pelo que propunha que o sistema de transportes se baseasse numa ligação entre aquelas duas cidades, à qual se ligariam linhas transversais até ao interior e linhas longitudinais até aos extremos Norte e Sul de Portugal. Entre Lisboa e Porto dever-se-ia, pois, construir um caminho-de-ferro. Para Sul de Lisboa dever-se-iam aproveitar o Tejo e o Sado unidos através de um canal. Outros rios deveriam também ser aproveitados, voltando-se a insistir na construção de canais entre o Tejo e o Douro, aproveitando-se o Zêzere e o Côa. A ligação com o interior deveria ser feita através de caminhos-de-ferro secundários/transversais. Partindo destes, estradas ordinárias punham e comunicação as localidades circundantes.

[180] *Diario da Camara dos Deputados*, 16 de Fevereiro de 1857, Acta n.º 12, publicado a p. 223
[181] *Diario da Camara dos Deputados*, 18 de Março de 1857, Acta n.º 15, pp. 157-167.
[182] *Diario da Camara dos Deputados*, 18 de Março de 1857, Acta n.º 15, pp. 158.

Na construção de caminhos-de-ferro e de canais, o papel do Estado deveria limitar-se ao estudo e concessão destas obras (para as estradas reais, o autor entendia que o Estado dispunha dos capitais necessários; as estradas vicinais e provinciais deveriam ficar a cargo dos municípios). Os estudos não deveriam ser deixados à responsabilidade das empresas privadas. No entanto, para que os estudos fossem profícuos, era necessário conhecer o País através de cartas corográficas, cujo tempo de elaboração o autor do projecto estimava em seis anos. Era também necessário criar regulamentação nos processos de atribuição de concessões. Estabelecendo-se regras para os concursos, o Estado não mais cometeria os erros que cometera anteriormente (destas regras destaca-se a obrigação imposta aos candidatos de provar que estão habilitados para a obra). A construção ficaria assim a cargo das empresas interessadas e capazes, às quais o Estado mais não daria que o usufruto da obra em compensação pelos esforços dispendidos e a garantia de criar um sistema geral de transportes que lhes garantisse um rendimento maior. O recurso ao crédito, por parte da empresa (através da emissão de obrigações) era permitido, dentro de certos limites e com regras definidas. Por tudo isto não era necessário ao Estado aumentar os impostos para sobre eles levantar empréstimos, bastando criar um fundo de reserva (para o qual contribuiriam os impostos já existentes e o aumento das receitas do Estado pelo desenvolvimento dos transportes) sobre o qual se realizassem as operações de crédito.

Outro dos aspectos focados era a bitola dos caminhos-de-ferro. Na opinião do autor, a distância entre carris deveria ser de 1,44 m (a medida usada na Europa), apesar de em Espanha se usar a bitola de 1,67 m. No entanto, como na maior parte da Europa se usava a primeira medida e em Espanha havia intenção de também se converter os caminhos-de-ferro para a bitola europeia, era de todo conveniente que Portugal também construísse caminhos-de-ferro com 1,44 m de distância entre carris.

Albino de Figueiredo era um engenheiro civil formado em França e com experiência de ensino em Portugal[183]. A sua opinião, como vimos, era avalizada, coerente e objectiva (apesar de recusar empréstimos e ainda insistir nos rios). Contudo essa opinião consubstanciada neste projecto não seria tomada em conta, nunca sendo sequer discutida ou enviada à Comissão de Obras Públicas[184].

*

Um outro projecto, elaborado pelo major de engenheiros Tibério Augusto Blanc, seria apresentado à Câmara por Silvestre Ribeiro em 18 de Abril de 1857[185]. No que toca a caminhos-de-ferro, este projecto previa a construção de três linhas: a primeira, de Lisboa a Espanha; a segunda do Barreiro ao Sul de Espanha, por Évora; a terceira do Porto a Évora. Para financiar estes caminhos-de-ferro, o autor propunha soluções para a construção maciça de estradas ordinárias, pois achava que estas eram o meio indirecto de construir a viação férrea.

4.2.2.5. O contrato Peto

Em 8 de Abril de 1857, o Governo contrata provisoriamente a construção da Linha do Norte com o inglês Sir Samuel Morton Peto, o empresário sobre quem deveria ter recaído a escolha no concurso de 1852, na opinião dos membros do Governo, naquela altura na oposição. Nesta altura já Ávila e Carlos Bento se encontravam na Fazenda e nas Obras Públicas, respectivamente. Ambos propunham um programa "*que não divergia de Fontes nos princípios, mas apenas, e tenuemente* (…) *nos meios*"[186].

Porém, antes sequer de ser apresentada à discussão, a medida do Governo era já alvo das críticas do deputado Paulo Romeiro, que punha em causa a construção da estrada entre Coimbra e o Porto e

[183] Ver Anexo X.

[184] Uma semana depois, segundo o *Dicionário Biográfico Parlamentar*, Albino de Figueiredo voltaria a defender a necessidade da criação de um plano geral para construção de caminhos-de-ferro, o qual podia criar riqueza desenvolvendo a agricultura, comércio, indústria e multiplicando a população, tal como fazia no estrangeiro. Para realçar a necessidade desse plano geral, chama a atenção para a morosidade da construção de vias-férreas em Portugal: a uma média de nove quilómetros por ano, o Reino só disporia de 2 700 quilómetros num prazo de 300 anos. Finalmente alertava para o perigo de as companhias estrangeiras apenas pretenderem obter lucros, sendo por isso preferível confiar no capital nacional. Se este não fosse suficiente, devia ser o Estado a construir as ferrovias, pelo que seria aconselhável criar um fundo de reserva para caminhos-de-ferro.

[185] *Diario da Camara dos Deputados*, 18 de Abril de 1857, Acta n.º 13, pp. 198-203.

[186] **Sardica** – *Duque de Ávila e Bolama*, p. 342. Ávila era um regenerador, mas não o podia afirmar sob pena de se diluir nesse grupo.

propunha o adiamento da construção e aplicação dos seus fundos à construção de outras estradas transversais à via-férrea que a colocassem em comunicação com localidades vizinhas.

A discussão do contrato iniciar-se-ia no dia 25 de Abril de 1857 com a apresentação do projecto de lei n.º 73 das comissões reunidas de Fazenda e Obras Públicas, sobre as vantagens que apresentava o contrato com Peto. As comissões e o Governo sentiram-se também na necessidade de justificar a decisão de não abrir concurso para atribuição da concessão (um dos aspectos tão asperamente apontados a Fontes, durante a discussão do projecto n.º 12 – *vide supra*). Assim, uma vez que Portugal estava muito necessitado de uma importante linha de ferro, que o contraente gozava de uma grande respeitabilidade na área ("*muito desgraçados seriamos para que fossemos a primeira nação a quem este homem* [Peto] *falte*"[187], diria, profeticamente, Silvestre Ribeiro, membro da Comissão de Fazenda) e que o concurso poderia atrair particulares menos competentes e afastar pessoas sérias, a decisão do Governo era digna de louvor e não de censura.

Quanto à escolha da Linha do Norte em detrimento da Linha de Leste, ficava-se a dever a quatro ordens de razões: em primeiro lugar, o caminho-de-ferro entre Porto e Lisboa era a *grande artéria da circulação interior*, atravessando zonas muito povoadas e servindo povoações muito importantes; em segundo lugar, o Governo esperava pela melhoria das condições financeiras do Estado para contratar melhor a Linha internacional; em terceiro lugar, porque até Vila Nova da Barquinha o traçado entre as duas linhas era comum; em último lugar, porque ainda não estava definido o ponto de ligação com a rede férrea espanhola. A este propósito, as comissões e o Governo apontavam um outro factor de consideração – se o objectivo de uma linha internacional era ligar Portugal a Espanha e França, então a Linha de Leste não era a ideal; e se não fosse possível a uma linha satisfazer simultaneamente aos dois fitos, então dever-se-iam construir dois ramais a partir da Linha do Norte que agora se propunha: um em direcção a Madrid por Cáceres e outro que passasse por Ciudad Rodrigo e se ligasse ao Caminho-de-ferro de Valhadolid que seguia de forma mais directa para França. De qualquer modo, as duas soluções prolongariam o troço comum entre a linha nacional e a linha internacional. Por tudo isto se devia apostar na Linha do Norte e redobrar os esforços de acordo com Espanha quanto ao local de união entre os caminhos-de-ferro portugueses e espanhóis, para o qual se deviam proceder a novos estudos concordantes com a nova política ferroviária do Governo[188].

O que não se alterava era a crença na necessidade de subsidiar a iniciativa privada. Para este contrato, optou-se pelo subsídio quilométrico, por se achar que deste modo o encargo do Estado seria inicialmente menor (a falta de meios ordinários de transporte iria reduzir o lucro da companhia e maximizar o encargo do Estado, no caso da opção pela garantia de juro) e a companhia concessionária se empenharia na qualidade da exploração, ao passo que com uma garantia de juro, a companhia para obter lucro não necessitava de realizar uma exploração eficaz, além de que o Estado se via obrigado uma rigorosa e impossível fiscalização financeira sobre ela. O subsídio correspondia a metade do custo estipulado por Peto, o que não era considerado exagerado pelo Governo, tendo em conta o que acontecia no resto da Europa.

Na discussão, foram levantadas algumas questões pelos próprios apoiantes do Governo, embora essas questões não fossem obstáculos à aprovação do contrato. Pinto de Almeida, Xavier da Silva ou Silvestre Ribeiro, embora não se opusessem ao acordo, levantavam questões de pormenor em relação ao contrato (a questão da arbitragem poder ser feita pela associação de engenheiros ingleses, da qual fazia parte Peto), ao valor a entregar aos accionistas da Peninsular e ao facto de ao contrato não ter precedido concurso, sobretudo quando anteriormente os deputados da oposição tinham tão acirradamente defendido as suas vantagens. O concurso, além de ser a forma correcta de tratar destes negócios, apresentava também a vantagem de fazer baixar o preço da subvenção. No entanto, o facto de a negociação do contrato já se encontrar adiantada quando da entrada de Carlos Bento nas Obras Públicas e o facto de o contraente ser Peto desculpavam o Governo. Tampouco era contestada a possibilidade de ser Peto quem haveria de conduzir o caminho-de-ferro até à fronteira e completar a Linha de Leste. Quanto à emissão de títulos de dívida para o pagamento dos encargos com o negócio, Fontes e Xavier da Silva eram da opinião que se deveria fixar o valor total e anual do encargo (nesse sentido propõe Fontes um adiamento até que a Comissão de Fazenda se pronunciasse, o qual mais tarde retira-

[187] *Diario da Camara dos Deputados*, 25 de Abril de 1857, Acta n.º 19, p. 308. O próprio Fontes Pereira de Melo afirmaria que quando estivera em Londres tentara aliciar Peto a construir a Linha do Norte, mas ele recusara, por falta de informações suficientes para apresentar um orçamento.

[188] Contra o novo objectivo do Governo se levantariam diversos municípios do Alentejo, que pretendiam a continuação da Linha de Leste segundo uma nova directriz: atravessando o Tejo no Carregado, o caminho-de-ferro continuaria por Coruche, Cabeção, Estremoz e Elvas.

ria para não ser acusado de querer protelar a discussão), caso contrário à Câmara seria novamente pedido um voto de confiança e dar-se-ia oportunidade a que os fundos fossem depois desviados da sua legal aplicação. Fontes não se importava que se recorresse ao Fundo Especial de Amortização pois era para isso que tinha sido apropriado pelo Estado, embora preferisse que se usassem outros meios de receita ordinária, cujo rendimento era mais certo e "*a opposição entende que no estado em que está a fazenda publica é impossivel levantar capitaes sem curar desde logo, desde esse momento dos meios necessarios e indispensaveis para occorrer aos seus encargos*"[189]. Na resposta, Ávila refere que a aprovação anual do valor da emissão dos títulos de dívida não era exequível, pois, por um lado, desse modo ninguém quereria contratar com o Governo e por outro era possível que a obra se completasse em menos tempo que o previsto (Peto já tinha conseguido completar um caminho-de-ferro em menos tempo que o aprazado). E estranhava a hesitação de Fontes em usar o Fundo de Amortização que ele havia criado para a Linha do Norte (ao Fundo de Amortização recorrer-se-ia para atenuação do *deficit*, o que levantaria as objecções de Casal Ribeiro na discussão orçamento). Como gesto de boa-vontade, segundo ele, até aceitara uma alteração de Fontes ao projecto, mas isso só serviria para ser criticado por Casal Ribeiro por mostrar que o projecto tinha sido feito à pressa.

Mais acutilantes que Fontes eram outros deputados não directamente ligados aos regeneradores. Azevedo e Cunha, Paulo Romeiro, António Luís Girão, Rodrigues Xavier Cordeiro ou o cartista Tomás de Carvalho evocavam a ausência do concurso, a forma de comprar os trabalhos à Peninsular para depois os vender a Peto, a forma de indemnizar a *Shaw & Waring Brothers* ou a questão da arbitragem poder ser feita por ingleses para rejeitar a proposta do ministério. A ausência de concurso fomentava as insinuações em torno da moralidade do Governo e abria um perigoso precedente, além de que o tempo que se dava a Peto para formar a companhia era suficiente para se pôr o contrato em praça. A compra dos trabalhos levantava críticas pelo facto de as acções da Peninsular terem sido compradas pelo valor com que haviam sido vendidas, apesar de a empresa não ter cumprido com as suas obrigações. Por outro lado ia-se vender algo que ainda não tinha sido comprado, pelo que a Companhia ficava na posição de exigir o que quisesse. Deste modo, achava-se também que as finanças iam ser muito lesadas ou punham-se em questão as contas[190]. A questão da indemnização aos empreiteiros levantava uma dupla questão: quem autorizara o Governo a tal e teria a Coroa britânica pressionado os seus congéneres portugueses para forçar o acordo com os seus súbditos[191].

Por tudo isto se lamentava que o Governo não tivesse ainda elaborado uma lei geral sobre transportes que resguardasse Portugal dos caprichos dos contratadores. A directriz do caminho-de-ferro era também alvo de disputa, sobretudo pelos deputados de Leiria (Paulo Romeiro e Rodrigues Xavier Cordeiro), que lutavam pelos interesses dos seus representantes. A possibilidade de o caminho--de-ferro passar por Tomar era criticado por aqueles porque ao passar pelo Lis a ferrovia servia uma maior população, além de que naquela área se encontravam indústrias extractivas nascentes e promissoras que sem caminhos-de-ferro ficariam votadas ao abandono. Por outro lado, a passagem por Tomar era muito difícil e decerto aumentaria o preço da construção. Pior era uma das cláusulas do contrato que impedia a construção de linhas paralelas ao Caminho-de-ferro do Norte sem autorização de Peto[192]. Caso a via-férrea passasse por Tomar, aquelas localidades ficariam privadas de caminho-de-ferro. Paulo Romeiro não compreendia como era possível deixar Leiria sem caminho-de-ferro, dada a abundância de matéria-prima nessa região para a própria construção: madeira do pinhal de Leiria e carvão e ferro das minas circundantes[193]. Por outro lado, não era Peto quem ia construir o caminho-de-ferro, mas sim uma companhia que por ele havia de ser constituída, pelo que o prestígio do inglês não era argumento suficiente para contratar sem concurso. Estranhava, igualmente, que os ministros tivessem agora tanta pressa em dotar o País de caminhos-de-ferro, se até então pouco ou nada tinham

[189] Casal Ribeiro. *Diario da Camara dos Deputados*, 29 de Maio de 1857, Acta n.º 24, p. 414.

[190] Nesta questão também se criticava a acção do Governo anterior para com a Companhia Peninsular, sobretudo o deputado Tomás de Carvalho.

[191] A resposta seria, naturalmente, negativa.

[192] Por esta cláusula, o Governo incorria no perigo de conceder o monopólio das vias-férreas a Peto. Lembre-se que Peto ficava também com a secção entre Lisboa e Santarém, pelo que seria ele quem haveria de ficar com a concessão da Linha de Leste. Os mesmos homens que antes haviam criticado Fontes por querer dar o monopólio ao *Credit Mobilier*e faziam agora o mesmo.

[193] Neste sentido chegariam à Câmara diversas representações municipais, pedindo ora que a directriz fosse alterada de forma a passar por Caldas da Rainha, Alcobaça e Leiria – a futura Linha do Oeste – (Peniche, Cadaval, Sertã, Ourém, Lourinhã), ora que não fosse alterada e mantivesse a sua rota por Santarém, Tomar e Coimbra (Ferreira do Zêzere e Alvaiázere). O pedido da Câmara da Sertã é o mais estranho na medida em que a segunda directriz ser-lhe-ia muito mais eficaz. Uma análise mais minuciosa da relação entre concelhos e caminho-de-ferro seria decerto uma linha de investigação pertinente nesta área. Estas representações eram remetidas à Comissão de Obras Públicas, que, invariavelmente, as remetia ao Governo.

feito o que dava a entender que ou tinham medo que Peto *fugisse* ou não contavam estar muito tempo no Governo. Punha também em causa o alto valor quilométrico atribuído por Peto (50 contos) e o facto de o Governo cobrir metade desse valor com a subvenção quilométrica que atribuía. Para sustentar a sua opinião, apresentava os cálculos de Du Pré e do português Sousa Brandão (variavam o custo quilométrico entre 25 e 35 contos), uma média (42 contos) entre os valores quilométricos de caminhos-de-ferro na Europa (aos quais exceptuava a Inglaterra) e a percentagem (abaixo dos 50%) que cada Governo cobria desse custo total com subvenções.

Outros deputados achavam que a garantia de juro, neste caso, seria melhor porque se tratava de uma linha que prometia altos rendimentos (atravessava zonas ricas e povoadas e seria a artéria geral onde viriam desembocar as estradas transversais do Reino), pelo que os encargos do Estado seriam mais diminutos. Além disso, o Governo não descobria o valor de títulos de dívida que haveriam de ser criados. De que resultaria isto? Num aumento injustificado dos impostos, por parte daqueles que os haviam combatido enquanto na oposição: "*nas Thermopylas do imposto continuarei a oppor-me ás tendencias dos Xerxes dos tributos que não forem justificados*", diria Azevedo e Cunha. Também se punha em causa a falta de projectos e de uma directriz definida da linha: "*Quererão dar ao concessionário amplos poderes para da linha ferrea fazer uma cobra, que vá procurar todas as minas, matas e terrenos de fácil construcção para assim tirar lucros espantosos?*"[194]. Também se criticava o facto de a segunda linha só ser colocada quando o concessionário achasse conveniente, não se fixando um rendimento mínimo para se proceder à sua construção. Nem as tarifas escapavam ao escalpelo da oposição. Eram de tal forma altas (sobretudo nas mercadorias) que impediriam com certeza o caminho-de-ferro de desempenhar o seu papel de transporte e de desenvolvimento da indústria (e não se previa uma tarifa especial para os operários agrícolas que haveriam de ser os grandes utilizadores do caminho-de-ferro). Na ausência de uma lei geral, gostavam que o contrato precavesse de forma mais eficiente o Estado dos interesses dos contratadores para evitar o que havia acontecido com Hislop. António Luís Girão dizia que Portugal precisava de caminhos-de-ferro, mas precisava também de coisas mais urgentes. Para Xavier Cordeiro, um assunto daquela magnitude tinha de ser discutido com ponderação: "*Sr. presidente, cabe-me a palavra n'uma hora solemne! O sangue ferve-me nas veias, pula-me o coração no seio; tenho a cabeça a escaldar, porque vejo fazer n'esta camara uma cousa que nunca se fez, ou que, pelo menos, nunca se devia fazer. Pois uma questão d'esta magnitude, uma questão n'esta altura, a questão de uma via ferrea que há de atravessar o paiz, quer-se concluir e tres dias de discussão, apertando-a hoje no estreito circulo de algumas horas!*"[195]. Já Rodrigues Leal temia que este contrato tivesse apenas o fito de obrigar o Estado a comprar os trabalhos da Linha de Leste e salvar os capitais daquela empresa. Por isso, o depósito deveria ser maior (50 000 libras contra as 10 000 estipuladas).

Do lado dos apoiantes do Governo (Faustino da Gama, Morais Carvalho, Albino de Figueiredo, Pereira Garcez) acedia-se a que o contrato tinha inconvenientes, que podiam ser limados, mas tinha mais vantagens, e dado o atraso de Portugal em relação à Europa e a reputação de Peto, mau serviço faria o Governo em não o aceitar. De facto, se as condições de Peto não fossem aceites, mais ninguém viria a Portugal construir caminhos-de-ferro. Só por isto já se justificava a ausência de concurso. Mesmo assim, invocava-se ao que se passava em França, onde apenas 20% das concessões tinham sido adjudicadas por concurso público. Além disso, restava a experiência com os concursos públicos em Portugal. Muitos deles não tinham resultado em benefício para o País, bem pelo contrário (era o caso da Central Peninsular). Um dos trunfos do Governo era a substituição da garantia de juro (pedida por Peto) pela subvenção quilométrica que levaria à desnecessidade de lançar mais impostos sobre os contribuintes, pois segundo as contas do Governo, as receitas do Estado chegariam para suportar os encargos deste investimento. Deste modo também se melhoraria o crédito nacional[196] o que permitiria no futuro contratar em melhores condições e até pagar menos (pois os títulos de dívida portugueses aumentariam de preço). Já para não falar dos aumentos de receita (haveria um imposto sobre as tarifas do qual a empresa não estava isenta[197]) que resultariam do funcionamento do caminho-de-ferro (do

[194] A companhia a criar por Peto tinha o direito a explorar minas por onde passasse o caminho-de-ferro. Além disso, tinha cabia-lhe fixar as tarifas, o que podia criar uma situação de privilégio em relação às minas por ela detidas e fazer concorrência desleal às indústrias que já se tinham estabelecido. Ambas as declarações de Azevedo e Cunha. *Diario da Camara dos Deputados*, 25 de Abril de 1857, Acta n.º 19, p. 311 e 28 de Abril de 1857, Acta n.º 21, p. 342.

[195] *Diario da Camara dos Deputados*, 28 de Abril de 1857, Acta n.º 21, publicado a p. 400.

[196] Juntamente com o igual tratamento a que o Governo sujeitava os accionistas portugueses e estrangeiros (algo que o projecto n.º 12 de Fontes não fazia), que até possibilitava ao Estado uma economia de 600 contos.

[197] Seria regulamentado por proposta de lei aprovada pela Câmara em 4 de Junho de 1857. Neste diploma referia-se que este imposto (até 5%) serviria não só para suportar os encargos do Caminho-de-ferro do Norte, mas também para estabelecer

que alguma oposição duvidava), que levaria por sua vez ao desenvolvimento das comunicações transversais. Em conclusão, o caminho-de-ferro pagar-se-ia a si próprio. Quanto ao valor da subvenção, o Governo preferia basear-se nos cálculos de Watier (apesar de este trabalhar para o *Credit Mobilier* e ter tido interesse em inflacionar o custo quilométrico) e de Joaquim Nunes de Aguiar (66 e 60 contos, respectivamente), em cálculos próprios (baseados no facto de certas condições de construção serem mais exigentes) ou até nos mesmos exemplos usados pela oposição (desta vez incluindo alguns caminhos-de-ferro ingleses, que eram dos mais caros do mundo). Albino de Figueiredo dizia também que o preço não era excessivo dado o comprimento da linha e as dificuldades de construção, referindo os estudos de Couceiro. Ao mesmo tempo dizia-se que não era possível comparar o custo dos caminhos-de-ferro no estrangeiro, pois estes países não se encontravam na situação de Portugal, tendo já construído muitas linhas de caminho-de-ferro, enquanto que Portugal pagava o preço da inexperiência: a primeira linha era a que mais custava. A subvenção tinha sido escolhida em detrimento da garantia de juro, pois daquele modo sabia-se ao certo quanto é que se ia gastar no caminho-de-ferro[198]. Ao mesmo tempo usava-se a (falta de) obra dos regeneradores como argumento em favor do contrato: "*Sr. presidente, esta é, póde dizer-se, a primeira tentativa seria que se faz entre nós para o estabelecimento de caminhos de ferro em Portugal*"[199], diria o Conde de Samodães (embora discordasse da forma como o acordo com a Peninsular se havia feito), relegando para segundo plano os esforços de Fontes Pereira de Melo. Também se aludia ao prazo para a construção: quatro anos para fazer 300 quilómetros (contra os 36 feitos por Fontes no mesmo período de tempo), que podia ainda ser em menos tempo, pois Peto tinha feito nos Estados Unidos em três anos aquilo a que se havia comprometido fazer em cinco. Quanto à resolução da ligação com a Peninsular, Ávila era da opinião que não se podia agir com a *severidade e rigor* que anteriormente aconselhava, pois o corpo legislativo (Governo histórico, mas Câmara de maioria regeneradora) havia prorrogado o prazo até 30 de Setembro de 1857 para entrega do trabalho, pelo que o Governo estava de mãos atadas (já que a Companhia não se encontrava em incumprimento) e tinha de negociar com os ingleses. A continuação da construção por conta do Estado estava pois posta completamente de parte. Ávila só tinha a dizer bem da direcção da Peninsular e assegurava que em Setembro o caminho-de-ferro chegaria à Ponte de Asseca (só lá chegaria em Junho de 1858). Carlos Bento defendia essa mesma acção do Governo: só naquela altura era a ocasião propícia para se comprar o Caminho-de-ferro de Leste, porque já estava acordado o Caminho-de-ferro do Norte[200]. O Ministro das Obras Públicas também isentava de responsabilidades a Central Peninsular, preferindo culpar os empreiteiros por ainda não terem entregue o dinheiro da compra das acções da Peninsular. Sem esse dinheiro a Companhia não podia avançar. Daí a necessidade do acordo, que seria, sem dúvida vantajoso porque a seguir pela via litigiosa votava-se o projecto do caminho-de-ferro a um adiamento indeterminado, o que seria de evitar dadas a presença de Peto e a abundância de capitais no mercado financeiro de Londres. A Companhia que anteriormente era motivo de desconfiança, agora não podia ser responsabilizada. Mudava-se o tom para uma tentativa de conciliação entre o interesse público e o interesse privado numa demonstração da confiança do Governo no prestígio de Peto e numa tentativa de o justificar. Assim, a questão da arbitragem poder ficar a cargo de ingleses não era, para os governamentais, uma questão muito grave, pois o interesse da empresa era ter a obra na maior perfeição para daí retirar os maiores lucros durante a exploração. No próprio contrato não ficava prevista qualquer outra forma de obrigar a empresa a cumprir a não ser a ameaça de rescisão. Quanto à directriz não se podia discuti-la toda em pormenor se não a discussão demoraria anos. Asseguravam, porém, que era a que melhor servia o País; além disso a passagem por

novas vias de comunicação no País. Na altura, o imposto incidia sobre os transportes de pessoas e mercadorias na linha construída, prevendo-se a sua extensão a toda a linha até ao Porto.

[198] Sem nunca atacar o Governo, o engenheiro Albino de Figueiredo discordava desta sua decisão. Na sua opinião, o Governo devia ter concedido a garantia de juro (a pagar somente na exploração) e usado o montante da subvenção quilométrica (que seria entregue a curto prazo) para a construção de estradas de acesso. Tal era a sua confiança na Linha do Norte! A crença na rendibilidade da linha, aliás, era generalizada. Todos criam que a construção seria um sucesso, mesmo os deputados da oposição, que preferiam a garantia de juro à subvenção quilométrica. Do lado dos apoiantes do Governo, Pereira Garcez acreditava mesmo que seria do próprio interesse de Peto construir outros ramais ferroviários de acesso, o que lhe concederia um lucro ainda maior. Na discussão do orçamento, dir-se-ia que "*as economias do orçamento eram o caminho de ferro do Porto, que o caminho de ferro do norte era uma grande economia, porque era uma despeza immensamente productiva*" (Vidal, citando Ávila. *Diario da Camara dos Deputados*, 30 de Maio de 1857, Acta n.º 25, p. 429). A este propósito, diria Fontes que se a assinatura de um contrato para o caminho-de-ferro era uma grande economia, então ninguém tinha sido mais económico que ele próprio, que tinha assinado três!

[199] *Diario da Camara dos Deputados*, 25 de Abril de 1857, Acta n.º 19, p. 319.

[200] O Governo estava verdadeiramente convencido da lealdade de Peto, pois no acordo, o inglês tinha de comprar algo que ainda não existia: o caminho-de-ferro até Santarém.

Tomar aumentava o troço comum entre a Linha do Norte e a Linha de Leste. Quanto às minas de Leiria, seria do interesse do concessionário construir ele próprio os ramais ferroviários de acesso.

Ávila assustava a Câmara, tal como Fontes o havia feito: sem este acordo, o caminho-de-ferro Porto – Lisboa ficaria muito mais caro e podia até não se fazer. A vontade de resolver rapidamente a questão do contrato era tanta (dizia-se que era para aproveitar a partida do paquete em direcção a Inglaterra) que se discutiram na especialidade três artigos ao mesmo tempo (o artigo do contrato e os artigos da indemnização a pagar aos empreiteiros e à concessionária da Linha de Leste). No final, o projecto de lei seria amplamente aprovado, sendo todas as emendas ao contrato rejeitadas.

4.2.2.5.1. O apoio do Poder Moderador

No discurso de encerramento da sessão parlamentar ordinária de 1857, o Rei demonstrava o seu contentamento para com o Governo dando à concessão do Caminho-de-ferro do Norte um destaque inusitado, praticamente abrindo o discurso com este assunto. De igual modo, daria um destaque não habitual à questão das comunicações no discurso de abertura da sessão seguinte, onde mencionava com louvores a abertura de mais troços na linha até Santarém, novamente a assinatura do contrato com Peto, a aquisição dos trabalhos no caminho-de-ferro até Santarém e o acordo com os empreiteiros ingleses.

A resposta seria menos entusiasta, embora não deixasse de louvar os méritos do caminho-de-ferro e dos esforços do Governo para concretizar tal *desideratum*: evocava a abertura de novo troço férreo até às Virtudes e o futuro risonho do Caminho-de-ferro do Norte, o qual, por ser o "*principal tronco das nossas vias de communicação interna*" haveria de ser alvo de "*vigoroso impulso*"[201]. A proposta seria aprovada no mesmo dia em que era apresentada, praticamente sem discussão e sem qualquer alusão ao caminho-de-ferro.

4.2.2.5.2. As desilusões com Peto

Em Fevereiro de 1858, a oposição impacientava-se com a demora de Peto em organizar a companhia e começar as obras, algo que o Governo garantira que seria rápido, dada a reputação do inglês (Ávila justificava a companhia com a crise vinda da América que afectara os mercados financeiros da Europa). Entretanto, o prazo limite aproximava-se e o Governo pedia dinheiro para construir o caminho-de-ferro (*vide infra*). Simultaneamente, Fontes acusava-o de omitir informação relativamente ao funcionamento do Ministério das Obras Públicas, o que limitava os argumentos da oposição (designadamente o produto da venda das acções da Central Peninsular no Brasil e da exploração do Caminho-de-ferro de Leste e o valor da despesa da construção do caminho-de-ferro por conta do Estado, pelo qual Fontes tinha sido tão violentamente atacado no Governo anterior). A 1 de Março (primeira reunião da assembleia após a expiração do prazo para constituir a companhia), Luciano de Castro pedia esclarecimentos ao Governo sobre este assunto e sobre uma alegada exigência de Peto para ampliar o prazo. Ávila não lhe responderia.

Em 9 de Março de 1858, era Sá Nogueira quem mostrava essa impaciência, questionando o Ministro das Obras Públicas sobre o estado em que se encontrava o contrato Peto e se havia esperança de a Linha do Norte realmente se concretizar. Carlos Bento asseguraria que em poucos dias apresentaria à Câmara a proposta para a construção daquela via-férrea "*sobre o fundamento da determinação* [apresentação] *dos capitalistas francezes e inglezes que se encarregaram da formação d'esta companhia*"[202]. Perante esta afirmação, muitos deputados pediriam a palavra, perante a possibilidade de serem feitas algumas alterações ao contrato original, assinado e aprovado pela Câmara no ano anterior.

José Estêvão perguntava, perante as palavras do Ministro, se a Linha do Norte seria realizada conforme o contrato já aprovado anteriormente ou se seria necessária assinar novo contrato. O histórico Santana e Vasconcelos tentava matar o assunto à nascença, propondo que se passasse à ordem do dia[203], acusando a oposição de apenas querer colocar embaraços ao negócio. Fontes propunha uma moção de ordem na qual se previa que o Governo cumpriria religiosamente as condições do contrato de 29 de Agosto de 1857, algo que o próprio Ministro admitira fazer. A moção avançada por Fontes

[201] *Diario da Camara dos Deputados*, 9 de Janeiro de 1858, Acta n.º 6, p. 57. Comissão de unanimidade governamental, composta por Joaquim Filipe de Soure, Rebelo da Silva, Elias da Cunha Pessoa, José da Silva Passos, Tomás de Carvalho, Miguel do Canto e Castro e Serpa Pimentel.

[202] *Diario da Camara dos Deputados*, 9 de Março de 1858, Acta n.º 7, p. 89.

[203] Estas intervenções registaram-se no período anterior à ordem do dia (ver Capítulo 1).

era uma declaração de que a Câmara confiava na palavra do Ministro, mas este não a queria aceitar! "*E se não for assim, é que o caminho de ferro não se faz com o contrato. Isto é claro, é evidente*"[204]. Carlos Bento não podia aceitar a moção, pois perante a formação da companhia havia que alterar pontos do contrato, mas não concretizava quais.

Todas estas cenas lançavam a desconfiança na oposição face às intenções do Governo, que não revelava capacidade para sair da armadilha em que se colocara. Aparentemente, o Governo não ia cumprir o contrato definitivo assinado em Agosto de 1857, que previa uma pequena alteração em relação ao contrato provisório de 4 de Julho (no que respeitava ao resgate do caminho-de-ferro), no entanto escondia-se esse detalhe da Câmara. Para piorar a posição do Governo, o prazo para a formação da companhia já havia expirado, mas só agora o executivo se preocupava em pôr a construção em andamento. Quanto a este assunto, Carlos Bento defendia-se com a prerrogativa do Governo de poder prorrogar o prazo caso se reunissem condições extraordinárias que impedissem a formação da companhia. Condições que efectivamente se tinham verificado, de acordo com um documento emitido pelo *Stock Exchange*, confirmando que tinha sido impossível formar companhias em Londres. Quanto à moção de Fontes, achava-a desnecessária: o Ministro havia-se comprometido a trazer o assunto à Câmara em breve e a palavra de um Ministro deveria bastar. No entanto a sua escusa era suspeita, uma vez que a moção de Fontes era um voto de confiança da oposição ao Governo. A oposição não deixava cair esta oportunidade dourada de criticar o Governo. Depois de um exemplo do que se passava em Inglaterra aludido por Casal Ribeiro (em Inglaterra não havia o mistério que havia sempre em Portugal), Carlos Bento dizia que em Inglaterra não era anormal o Governo pedir um adiamento dos esclarecimentos para outra sessão próxima. Só que a oposição estava farta de esperar e farto de mistérios! Se o Governo tinha prorrogado o prazo, não o tinha tornado público. O Governo retorquia que a oposição não estava farta de esperar mas sim de ver os actuais ministros em funções. Ao fazer aquela proposta, Fontes revelava a sua inteligência política. A moção era um presente envenenado: o Ministro não a podia aceitar, mas mostrava que não confiava na sua própria palavra. Neste caso, como podia confiar a oposição? A própria forma como o Governo saiu deste imbróglio foi uma vitória para a oposição: Augusto Xavier da Silva propunha a passagem à ordem do dia (antes de o Ministro prestar todos os esclarecimentos) e a maioria faria calar a oposição[205].

*

Apesar de o Governo ter apostado na Linha do Norte em detrimento da Linha de Leste, nem por isso se deixou de mencionar a necessidade de um acordo luso-espanhol em termos de caminhos-de-ferro. Carlos Bento diria que o Caminho-de-ferro de Leste era do interesse tanto de Espanha como de Portugal. De tal modo era assim que o Governo espanhol havia aumentado a subvenção na construção da linha até Badajoz. Mais: Espanha tinha-se já apercebido da vantagem do prolongamento da linha de Madrid a Valhadolid até Lisboa. No entanto, no que concernia aos indispensáveis estudos, só os havia para a ligação por Badajoz (por parte de um engenheiro francês, que não nomeia). Ora, isto não era novidade nenhuma. Já se vinha dizendo desde os tempos de Fontes como titular das Obras Públicas, como lembraria José Estêvão, de uma forma cáustica: "*Finalmente os homens publicos exultam de que aquella nação obtusa, obsecada e barbara* [Espanha] *tivesse deixado correr na sua terra os nossos discursos, e os do sr. ministro, saídos d'esta tribuna, com os quais conseguiu mudar a opinião d'essa nação desvairada, fazendo-lhe reconhecer que os caminhos de ferro andam para cá e para lá*"[206]. Casal Ribeiro lembrava o mesmo, censurando o Governo por não ter continuado o caminho-de-ferro até Espanha. Para Martens Ferrão, o abandono da Linha de Leste tinha sido um erro, já que essa linha era a mais importante de que podia dispor Portugal por fazer de Lisboa um grande porto europeu e por mudar a face do País[207]. Por esta altura surgem alternativas à ligação internacional por Badajoz: José Estêvão (Fevereiro de 1858) e Sá Nogueira (Março de 1858) alvitravam agora que o caminho-de-ferro devia seguir pela Beira Baixa; em Julho, Estêvão refere a existência de estudos para a construção da

[204] *Diario da Camara dos Deputados*, 9 de Março de 1858, Acta n.º 7, p. 93.

[205] Casal Ribeiro e José Estêvão traziam também à Câmara rumores de que o Estado não pagara aos fornecedores de materiais nem aos construtores do caminho-de-ferro até Santarém. Carlos Bento admitia atrasos, mas preferia asseverar que o Governo tudo tinha feito para não obstar à continuação dos trabalhos e se algum atraso nestes houvera, fora devido às chuvas. Tanto era assim que reiterava sua confiança na abertura em breve dos troços até Santana e Ponte de Asseca.

[206] *Diario da Camara dos Deputados*, 9 de Março de 1858, Acta n.º 7, p. 89.

[207] Curiosamente, Martens Ferrão diria que mesmo que a exploração do caminho-de-ferro não compensasse o capital dispendido, haveria de compensar o Estado pelo aumento da riqueza que provocava.

Linha do Minho, perguntando ao Governo sobre o estado das negociações com Espanha tendo em vista uma ligação ferroviária a Norte.

*

Encerrada a sessão de 1857-1858 e aberta a de 1858 (7 de Junho[208]), o Rei mantinha o seu apoio ao Governo e o seu regozijo na política de obras públicas, enaltecendo a abertura da secção entre as Virtudes e a Ponte de Santana no troço comum das Linhas de Leste e do Norte e de grande parte da Linha do Barreiro (*vide infra*). Mais importantes, apenas os enlaces reais: a chegada da esposa de D. Pedro V a Portugal e os preparativos do casamento da sua irmã Maria Ana com Jorge da Saxónia.

O entusiasmo de D. Pedro V não era partilhado por todos os deputados. Ainda antes da discussão do Discurso de Resposta à Coroa, em Junho, Paulo Romeiro e o Barão das Lajes questionavam o Ministro das Obras Públicas sobre o estado em que se encontrava o acordo com Peto e a companhia que o inglês se obrigara a constituir, isto depois de o segundo prazo concedido pelo Governo ter expirado (31 de Maio). Por conseguinte, o Governo concedera novo adiamento, mas sem dar conhecimento da Câmara. Entretanto as obras no caminho-de-ferro continuavam e Paulo Romeiro pretendia saber por conta de quem e por que lei estavam autorizadas. Carlos Bento defendia-se dizendo que ainda havia de apresentar à Câmara as alterações ao acordo que mencionara em Março (sobre a remissão do caminho-de-ferro[209]), asseverando que a falta de Peto estava justificada. Contudo, notava-se uma ligeira alteração de estratégia. Bento afirmava que em breve pediria à Câmara uma autorização para Peto começar as obras mesmo sem ter a companhia constituída. Quanto às obras, seriam pagas pelo concessionário. A oposição, todavia, não ficaria satisfeita: "*Entendo que não é conveniente envolver questões d'esta ordem nas* roupagens *diplomáticas, de que s. ex.ª se serviu na sua linguagem ministerial*"[210], diria Paulo Romeiro, que seguidamente traria a lume pela primeira vez a possibilidade de rescisão contratual. Na opinião do leiriense, as condições desfavoráveis na praça de Londres já não se verificavam e o crédito tinha sido restabelecido, além de que em Março, Carlos Bento dissera que Peto se associara com capitalistas franceses e que em França não se tinham verificado aquelas condições (Carlos Bento discordava). Finalmente rematava: "*Eu receio ver n'este negocio uma segunda edição do contrato Hislop, não obstante a tão apregoada respeitabilidade do cavalheiro com quem se contratou*"[211]. A base do contrato Peto – a sua respeitabilidade – ameaçava ruína. Disto discordava Carlos Bento, para quem a honradez de Peto era insofismável, já que ainda não tinha recebido um só real do Estado português, mas já realizara vários estudos. Apesar disso, a mesa seria invadida por requerimentos dirigidos por deputados de todos os quadrantes políticos ao Ministro das Obras Públicas sobre este e outros assuntos. A estes requerimentos juntavam-se representações de câmaras (Ferreira do Zêzere, Alvaiázere, Figueiró dos Vinhos, Pedrógão Grande, Góis, Certa, Penela) pedindo alterações à directriz da Linha do Norte, embora não explicitem em que sentido, e estradas de ligação com o caminho-de-ferro.

Na resposta[212] voltava-se a mencionar a essencialidade dos caminhos-de-ferro e daí o júbilo pela abertura de mais troços e a necessidade de realizar o contrato com Sir Morton Peto (recorde-se que o segundo prazo concedido pelo Governo expirara em 31 de Maio). Na Linha do Sul, além do gáudio pela abertura de um troço (até Bombel), afirmava-se a necessidade de prolongar o caminho-de-ferro até ao coração do Alentejo. A oposição não partilhava do júbilo da Comissão de Resposta ao Discurso da Coroa: exigia explicações em relação ao atraso de Peto (sobretudo perante o argumento de Carlos Bento de que Peto não fora o primeiro a não cumprir contratos) e o Governo voltava a referir as dificuldades que Peto encontrara nos mercados financeiros da Europa, mas adiantava que desta vez, as desculpas do empresário não satisfizeram o Governo e este havia proposto o imediato começo das obras mesmo sem companhia, o que Morton Peto aceitara, embora em moldes desconhecidos: faltavam garantias e prazos e as explicações *fugitivas* do Ministro apenas indispunham o regenerador Martens Ferrão. Este lembrava as faltas do Governo no *affair* Peto: pela lei de 4 de Junho, o executivo

[208] Ver Anexo II. Esta dissolução e o processo eleitoral seguinte não foram bem vistos pela oposição, que acirrou as suas críticas ao executivo.

[209] Carlos Bento explicaria a alteração com uma exigência dos capitalistas associados a Peto. Além disso, uma alteração na lei das sociedades em França limitava a emissão de acções em Paris, tendo afastado os capitalistas franceses.

[210] *Diario da Camara dos Deputados*, 25 de Junho de 1858, Acta n.º 14, p. 135.

[211] *Diario da Camara dos Deputados*, 25 de Junho de 1858, Acta n.º 14, p. 135.

[212] Ao longo de Julho de 1858. Comissão composta por: Manuel António Velez Caldeira Castelo Branco, Vicente Ferrer Neto Paiva, João de Melo Soares e Vasconcelos, António Alves Martins, José da Silva Mendes Leal e António de Serpa Pimentel. Todos apoiantes assumidos do Governo.

estava obrigado a dar contas à Câmara todas as sessões, o que não fizera; pelo contrário, tinha feito alterações[213] ao contrato aprovado durante o encerramento da Câmara (apesar de as poder ter apresentado em tempo útil) e ainda não informara os deputados. Por tudo isto, Martens Ferrão pedia explicações categóricas ao Governo sobre um assunto de tamanha transcendência e em que o País não podia estar mais na incerteza, exigindo que o ministério pedisse um *bill de indemnidade* à Câmara.

4.2.2.5.3. Exame geral ao Governo

Em Julho de 1858, um novo projecto sobre estradas e obras públicas (saneamento de Lisboa) seria apresentado à Câmara: o projecto de lei n.º 13 de 14 de Julho de 1858. Apesar de não ser um diploma directamente ligado a caminhos-de-ferro, foi aproveitado para fazer um exame à acção do Governo sobre aquele tema, tendo alguns deputados (alguns independentes e regeneradores) chumbado os governantes de então. D. Rodrigo de Menezes comparava a companhia de Peto com a de Hardy Hislop: "*Nós torturamos um pouco essa companhia* [a Peninsular]*, e ainda não foi das peiores, porque ao menos ainda vemos o caminho de ferro até Santarém, mas a do sr. Peto é uma tremenda peta*"[214]. Mais: punha em causa a alegada respeitabilidade e honradez do inglês, que só tinha beneficiado outros ingleses: Shaw e Waring. À custa da reputação de Peto, o Estado concedera-lhes uma indemnização. Descortinava, pois, o jogo de Peto: "*Depois de uma companhia vir para Portugal, estabelecer as suas condições, collocar-se perfeitamente, diz em pouco tempo: «Se ganho, sustento o contrato; se perco, dêem-me indemnizações porque vim aqui sacrificar a fortuna dos meus amigos»! Isto não se póde admittir*"[215].

Mas nesta ocasião não só o contrato Peto seria posto em causa. Outros contratos de caminho-de--ferro seriam trazidos à Câmara, designadamente a Linha de Sintra e o prolongamento da Linha do Barreiro às Vendas Novas. O referido Rodrigo de Menezes questionava o Ministro sobre o estado da companhia que empreendera a Linha de Sintra. Se não tinha cumprido o contrato, por que razão não estava este ainda rescindido? Senão, por que motivo se pedia um empréstimo para uma obra que deveria estar a cargo daquela empresa[216]? Também Lobo de Ávila pedia ao Governo para insistir com a companhia de Sintra se queria ou não fazer o trabalho, porque o prazo se não expirara ainda, ou estava prestes a expirar[217]. O ainda regenerador aproveitava para criticar a falta de iniciativa do Governo nos caminhos-de-ferro de Norte e Leste. Lamentava que não fossem conduzidos com ânimo *forte e varonil* (como o tinham sido no Governo anterior); lamentava ter de votar empréstimos para outras obras públicas enquanto os caminhos-de-ferro do Norte e Leste não se construíam, estavam parados; e lamentava o dinheiro que se ia gastando com a exploração e construção do tronco comum (sugeria a reorganização do serviço do Ministério das Obras Públicas). No entanto, reiterava que ao interpelar desta forma o Governo não o fazia por má-fé, mas sim por patriotismo e para cumprir o seu dever de deputado. O contrato Peto não escaparia ao exame de Lobo de Ávila, embora de uma forma lacónica: apenas pretendia saber se Peto ia ou não assumir o contrato (e as despesas); se não, era pelo melhor rescindir o contrato. Todo este assunto Peto (e das restantes companhias que não honravam os seus compromissos) tinha lançado algum desfavor sobre caminhos-de-ferro (pela "*exageração* [em relação aos lucros] *com que ao principio essas emprezas foram admitidas*"[218]). Todavia esse desfavor era imerecido. A crença nas vantagens do caminho-de-ferro para um país como Portugal mantinha-se – sobretudo em José Estêvão: "*Eu tenho por fé, sr. presidente, que em quanto não houver o caminho de ferro de norte, não póde haver governo n'este paiz, não póde haver reforma de justiça, não póde haver cessação de contrabando, nem acabar-se com a moeda falsa que se faz nas povoações longínquas do paiz, onde tem a capa de protecção de pessoas poderosas, sem que o influxo do governo, da auctoridade, possa apresentar-se promptamente n'aquellas localidades*"[219] – e as más experiências

[213] O *terminus* da linha tinha-se alterado do Porto para Gaia (Carlos Bento negava: o contrato previa um caminho-de--ferro na extensão de 328 quilómetros, o que na sua óptica só chegava a Gaia) e tinha-se também alterado os moldes do resgate do caminho-de-ferro. Este último ponto era questionado por Martens Ferrão, que entendia que o resgate era uma opção real para o Estado, dado que era expectável que o caminho-de-ferro atingisse um rendimento tal que satisfizesse os encargos dos capitais necessários para resgatar a linha. As cláusulas originais seriam, assim, mais favoráveis ao Estado.

[214] *Diario da Camara dos Deputados*, 14 de Julho de 1858, Acta n.º 12, p. 152.

[215] *Diario da Camara dos Deputados*, 14 de Julho de 1858, Acta n.º 12, p. 152.

[216] Referia-se ao aterro previsto nas obras para melhoramento do saneamento de Lisboa. Carlos Bento garantia que só seria entregue à companhia se ela naturalmente o comprasse.

[217] O prazo era de 40 meses, no entanto punha-se agora a dúvida se também se incluíam os Domingos ou não.

[218] *Diario da Camara dos Deputados*, 22 de Julho de 1858, Acta n.º 19, p. 242.

[219] *Diario da Camara dos Deputados*, 26 de Julho de 1858, Acta n.º 23, p. 298.

não eram suficientes para a destruir. Contudo, registava-se uma alteração importante no discurso. Nesta altura, já se admitia que os particulares pudessem não retirar grandes lucros de um investimento desta natureza (a escolha da subvenção quilométrica em detrimento da garantia de juro tinha por isso afastado muitos dos investidores de Peto), mas nem por isso o Estado os devia abandonar: a crença nas suas vantagens para o País mantinha-se; todavia já não se estava tão optimista quanto à sua rendibilidade enquanto empresa. Lobo de Ávila não concluiria sem mencionar o estado da Linha do Barreiro, contestando a concessão de um alargamento do prazo à companhia dos *brasileiros*. Não sendo contra o adiamento, porque as empresas de obras, públicas deviam ser auxiliadas e não perseguidas, era contra o facto de o Governo não o ter dado a conhecer aos deputados. E instava o Governo a obrigar a Companhia a fazer o ramal de Setúbal, porque era de contrato (os obstáculos invocados pela Companhia eram imaginários) e a cidade fornecia mais de metade da circulação ao caminho-de-ferro (apesar de ainda não estar ligada), sendo por isso do próprio interesse dos empresários[220]. Quanto a este aspecto, D. Rodrigo de Menezes era crítico pelo facto de neste projecto se consignar que o excesso do imposto que se criasse para os encargos do empréstimo fosse aplicado a uma obra que ainda não estava votada: a continuação do caminho-de-ferro até Évora. Isto seria motivo para a apresentação de uma proposta de adiamento até à discussão daquele assunto. Numa discussão que à partida pouco tinha a ver com caminhos-de-ferro, este tornava-se protagonista, usado para atacar o Governo.

No entanto, o contrato Peto era o alvo mais apetecível e José Estêvão voltava a historiar as suas irregularidades desde a ausência de concurso (que não era motivo para contratar com Peto, já que o inglês não era o único capitalista respeitável na Europa), à falta de esclarecimentos por parte do Governo (apesar de Peto ter vindo a Portugal falar com o Ministro das Obras Públicas). Novas acusações seriam também lançadas, umas mais leves outras mais sérias. Assim, se a questão da qualidade do material alegadamente vendido por Peto ao Governo era uma questão menor, as verdadeiras intenções do concessionário já não o eram. Estêvão desconfiava que a intenção de Peto era desobrigar-se de fazer os troços mais difíceis da linha, apenas se dedicando àquelas de custo reduzido. Deste modo, e graças ao subsídio quilométrico, Peto lucraria apenas com a construção da linha! Além disso, qualquer outro capitalista interessado em continuar a linha, ver-se-ia na necessidade de negociar com Peto, que poderia especular com a sua posição. Outro comportamento suspeito de Peto prendia-se com o facto de na linha construída até Santarém não estarem presentes fiscais, o que dava a entender que Peto não queria comprar esses trabalhos. Apesar disto tudo, o Governo persistia na *fidelidade* a Peto, afastando até outros concorrentes: constava-se que um representante de uma companhia espanhola se propusera a continuar o caminho-de-ferro até Badajoz (caso Espanha até aqui construísse a sua ferrovia) pelas mesmas condições do contrato Peto, no entanto o Governo impusera-lhe a garantia de juro em vez da subvenção quilométrica, e o tal representante abandonara a ideia. No Caminho-de-ferro do Sul, a questão era outra. Na opinião de Estêvão, aquela ferrovia deveria ser complementada com carreiras de vapor no Barreiro, caso contrário, os estrangeiros[221] que viajassem no caminho-de-ferro e quisessem depois partir para a América, chegando ao Barreiro não tinham nada. Outra solução seria a visionária construção de uma ponte ferroviária até Lisboa. E quanto a tudo isto, o Governo nada dizia, nada esclarecia. Apesar de o Governo seguir o programa dos regeneradores, fazia-o com uma descrença e falta de vontade tais, tanto na questão ferroviária como em outros sectores de actividade, que o exasperava. Infelizmente, este silêncio ministerial estendia-se até outros pontos do caminho-de-ferro, levando-o a afirmar, desiludido: "*Eu declaro que com taes condições não quero mais caminhos de ferro*"[222].

Havia ainda quem lastimasse (Francisco Coelho do Amaral) a falta de um sistema geral de viação, que redundava em obras destacadas sem qualquer noção de conjunto. Apesar de se mostrar um adepto dos caminhos-de-ferro, haviam zonas de Portugal que não seriam servidas de vias-férreas. Contudo, não era por isso que elas deveriam ficar ao abandono. Se não podiam ser servidas por ferrovias, deviam ser ligadas por estradas. As estradas, elas sim, deviam cortar todo o País, funcionando também como alimentadoras das vias-férreas. Daí a sua importância e a necessidade de se as construir através de empréstimos e impostos, porque o Estado não dispunha de dinheiro suficiente.

O executivo defendia-se com a obra feita, sobretudo com os 120 quilómetros de caminho-de-ferro em exploração. Ávila iludia a Câmara. Se é verdade que já estavam 120 quilómetros construídos, em exploração estavam cerca de 70[223]. Os 50 que restavam entre o Barreiro e Bombel só seriam inaugura-

[220] Este grande detalhe já tinha sido alvo de uma nota de interpelação a Carlos Bento, que, contudo, ficou sem resposta.
[221] Por estas palavras, Estêvão demonstra que era sua opinião fazer da Linha do Sul uma linha internacional.
[222] *Diario da Camara dos Deputados*, 26 de Julho de 1858, Acta n.º 23, p. 297.
[223] Ver Anexo XVII.

dos quando a linha estivesse totalmente pronta (em 1861). Se Ávila tentava elogiar o Governo, Carlos Bento admitia atrasos no processo, ao justificá-lo ou com a necessidade de secretismo para bem do negócio ou com a vontade do Governo em querer apresentar um resultado final e não só relatórios provisórios. Outra forma de defesa era o ataque à oposição: Santana e Vasconcelos acusava-a de querer atrasar os melhoramentos materiais. Oposição, que antes estava tão empenhada nos melhoramentos e que agora apelava à moderação e dizia apenas não querer precipitações.

4.2.2.5.4. A nova proposta

Em Agosto de 1858 o Governo ainda não tinha dado explicações à Câmara sobre o contrato com Peto. No dia 7, Afonso de Castro requer que o Governo venha à Câmara dar essas mesmas explicações antes do encerramento dos trabalhos[224], dando o mote para mais uma (inconsequente) discussão sobre a questão. Barros e Sá exigia o cumprimento fiel do contrato e não a negociação de alterações ao acordo original, que parecia (o Governo não confirmava nem desmentia) estar a decorrer entre o Governo e o britânico. José Estêvão preferia atacar o contrato original: criticava o preço do caminho-de-ferro e exigia de um Governo competente a sua diminuição. O Governo via a sua margem de manobra cada vez mais reduzida. Se alterava o contrato, era criticado, se mantivesse o contrato original, criticado era. Os deputados da oposição jogavam com os factos recentes, sugerindo a necessidade de mudança de Governo. Se a honradez deste Peto há muito tinha desaparecido para a oposição, a de Carlos Bento seguia na mesma senda. As (poucas) palavras do Ministro já não eram suficientes. A oposição queria actos (o cumprimento do contrato) e esclarecimentos rigorosos (apresentação de propostas de alteração concretas), ao passo que o Governo preferia encontrar incongruências nas suas acusações a responder aos seus pedidos.

Para João de Melo e Soares (deputado ministerial *tout court*, independentemente dos homens do Governo) as explicações do Ministro eram suficientes. Por isso achava que a oposição estava a exagerar nas censuras ao Governo, apenas requerendo as explicações para o atacar e ao acordo com Peto. Os deputados *ministeriais* insistiam na necessidade de secretismo na negociação de contratos, sem o qual o Governo poderia ficar em desvantagem perante a outra parte. Aliás, ter esperança na constituição da companhia não era crime nenhum, segundo Carlos Bento. Também essa era a defesa de Ávila, que contudo ia mais longe: a fé em Peto era uma inevitabilidade. Perante a impossibilidade de constituir a companhia, ao Estado restavam três opções: a rescisão, a construção por conta do Estado ou um novo acordo com o empresário. Com a primeira, o Governo nada ganhava, porque as condições que impediram Peto de formar a companhia impediriam todas as outras, além de que ninguém construiria mais barato que Peto. A construção por conta do Estado estava completamente posta de parte. Era impensável e só seria encarada como expediente a curto prazo (para não parar as obras). Demais, Peto obrigara-se a comprar as obras feitas pelo Estado, obrigação que cessaria caso o contrato fosse rescindido. A terceira opção era, pois, a única solução racional. Ora, isso já era conhecido. No entanto, Ávila fazia a mercê à Câmara de revelar os contornos da nova combinação[225]. Peto construía o caminho-de-ferro de Ponte de Asseca a Tomar em dois anos, recebendo a subvenção de 25 contos por quilómetro. Acabada a construção, a linha era entregue ao Governo. Uma vez que a construção iria custar mais que a subvenção, garantia-se a necessidade de Peto constituir a companhia. Para além daquela secção, Peto comprometia-se a construir o troço entre a margem Sul do Douro[226] e Pombal pela mesma subvenção e em três anos[227]. No entanto, havia um detalhe importante: se mesmo assim Peto não conseguisse constituir a companhia, o Governo comprar-lhe-ia as linhas por mais 3 500 libras (cerca de quinze contos)

[224] Em meados desse mês (ver Anexo II). José Estêvão repudiava o Governo por trazer negócios desta importância à Câmara quando esta estava prestes a encerrar e já muitos deputados tinham saído. A discussão começara com Carlos Bento a negar as notícias que haviam saído na imprensa, segundo as quais o contrato já estava assinado e Peto pronto a começar os trabalhos. Este motivo era o bastante para Pinto de Almeida querer impugnar a discussão, por não ser da competência dos deputados debater notícias saídas nos jornais.

[225] Tendo já sido publicada a proposta de Peto para discussão.

[226] Mais tarde, Estêvão referia-se a este facto nos seguintes termos: "*O contrato do sr. Peto fez uma completa alteração na nossa geographia, o Porto não é onde onde os nossos mapas geographicos indicam; o Porto é onde o mapa geographico do sr. Peto marca*". *Diario da Camara dos Deputados*, 11 de Agosto de 1858, Acta n.º 12, p. 155.

[227] A subvenção quilométrica era agora criticada pela oposição (Martens Ferrão). A Linha do Norte na altura não dava lucro, porque tinha a concorrência do Tejo. Contudo, era incontestável que se fosse continuada até Gaia essa situação alterar-se-ia, pelo que a garantia de juro era a melhor opção. Era, aliás, a forma de ir ao encontro dos interesses dos capitalistas de Peto (que se sentiam incomodados com o facto de o apoio estatal ser a subvenção quilométrica e não a garantia de juro). Este problema residia, na visão do ministro das Obras Públicas, numa questão de organização. Em breve se aplicaria uma reforma que diminuiria as despesas de exploração do Caminho-de-ferro até Santarém.

por cada um dos quilómetros construídos. Quanto à secção Pombal – Tomar, só seria construída após a constituição da companhia. Por esta linha, o Governo não pagaria nada, já que ainda restava dinheiro das 550 000 libras que Peto tinha de pagar pela secção até ao Carregado. Por fim, admitia que o contrato primitivo era melhor, mas tendo em conta que a alternativa era ser o Estado a construir, este acordo era um mal menor. *Só* apresentava a desvantagem de conter um lapso entre Tomar e Pombal, mas de resto iria dotar Portugal com mais 200 quilómetros de ferrovias. Era o que importava. O facto de serem 200 quilómetros descontínuos pouco interessava. Ávila apelava ainda ao adiamento da discussão para a sessão seguinte, por falta de tempo na sessão corrente. Nessa altura discutir-se-ia já uma proposta de lei e não um mero esclarecimento.

Esta confissão do Ministro da Fazenda (não deixa de ser sintomático o facto de ter sido Ávila e não Carlos Bento a apresentar a proposta) levantou uma onda de contestação na Câmara. O economista Oliveira Marreca desafiava o Governo a enviar as propostas que possuía às comissões respectivas para se poder iniciar imediatamente uma discussão informada e regulamentar. Lobo de Ávila fora também apanhado de surpresa, já que como membro do Conselho das Obras Públicas não tinha redigido qualquer parecer sobre a proposta do Governo[228]. Era um espectador privilegiado na medida em que fazia parte quer do Conselho quer da Comissão de Obras Públicas. Nesta, presenciara o comportamento do Governo e apresentava agora as suas conclusões. O ministério apresentara a proposta à maioria e às comissões reunidas de Fazenda e Obras Públicas, mas como achara nelas uma grande resistência e temia que a proposta não fosse aprovada na Câmara, recorreu ao expediente do esclarecimento, o qual não se podia discutir, porque a Câmara não discute esclarecimentos (por esclarecimentos ninguém é responsável), mas apenas pareceres e projectos de lei das comissões. Assim, pouco lhe interessavam as propostas. Pretendia ouvir, sim, a opinião do Governo acerca delas: daria cumprimento ao estipulado? Era um ultimato de Peto? Apresentaria uma proposta de lei? Evidentemente, não deixaria passar a oportunidade de comentar a proposta. Sem pôr nunca em causa o carácter dos intervenientes (o contrato era *honorosíssimo*), achava a nova proposta desvantajosa, porque o Governo haveria de se ver na obrigação de comprar o caminho-de-ferro construído e construir por si a parte mais difícil entre Pombal e Tomar. Claro que Peto oferecia o que oferecia – a exploração entre Porto e Coimbra era a que daria mais lucro. Na sua opinião, havia três meios melhores para resolver a situação, embora não os mencione. O que não era solução era o *círculo de ferro* em que o Ministro tinha colocado a Câmara, ao dizer que se não fosse aprovado este contrato, não haveria mais nenhum. De modo que se Peto morresse, não haveria mais caminhos-de-ferro em Portugal – ironizava. Assim, em vez de recriminar o contrato Hislop[229], o Governo devia aprender e não cair nos mesmos erros, apresentando uma proposta à Câmara e triunfando ou caindo com ela. Ninguém censurava o Ministro por ter esperança, mas por ser inábil e os ministros inábeis deviam sair e dar o lugar a outros. As sugestões de mudança de Governo (à custa do caminho-de-ferro) tornavam-se cada vez mais frequentes. Alguns dias mais tarde seria secundado por José Estêvão, outro notável da oposição: "*Voto contra todos os caminhos de ferro, voto contra todas as propostas de auctorisação ou contratos feitos pelo actual governo depois do caminho de ferro Petto* (sic)"[230]. A solução passava, pois, pela mudança de Governo e pela criação de uma legislação específica sobre caminhos-de-ferro assente em: imposto controlado rigorosamente; concursos com condições rigorosas e proporcionais à obra; e muita clareza e franqueza. A inépcia na condução do assunto do caminho-de-ferro já tinha ultrapassado todos os limites e era usado pelos regeneradores para atacar o executivo[231].

[228] Um outro membro do Conselho de Obras Públicas tinha uma visão diferente do ocorrido. Albino de Figueiredo concordava que a proposta inicial tinha levantado oposição no Conselho, mas à medida que a discussão avançava, ganhava cada vez mais simpatias (embora carecesse ainda de modificações, que contudo não alteravam o seu espírito). Aquele engenheiro suportava a opinião de Ávila: o contrato era o melhor que se podia assinar nas condições em que Portugal estava. Além disso, garantia que um engenheiro haveria de estudar o troço entre Tomar e Pombal de forma a desaparecerem as dificuldades que se aludiam.

[229] Carlos Bento lembrara o escândalo com os empreiteiros ingleses, apesar de estes terem sido escolhidos pela Peninsular e não pelo Governo. A posição do ministro fragilizava-se e os seus argumentos eram cada vez mais débeis: afirmava que o problema começara com a autorização para Peto realizar estudos, o que dera a entender que o contrato já tinha sido aprovado. Ora, já José Estêvão afirmara que o problema não era esse. Então a culpa seria do decreto dos franceses. Quando lhe apontaram que esse decreto tinha sido anterior à declaração da formação da companhia, Carlos Bento retorquira que nada sabia de datas, só sabia da palavra de Peto! O ministro amiúde fugia às questões, discorrendo sobre outros países ou defendendo a sua honra e consciência, isto quando não mostrava a sua irritação.

[230] *Diario da Camara dos Deputados*, 11 de Agosto de 1858, Acta n.º 12, p. 156.

[231] E não só. D. Rodrigo de Meneses (deputado politicamente inconstante) dizia também que a maioria não apoiava o Governo nesta matéria e que se os ministros acreditavam realmente nas propostas que apresentavam deveriam apresentá-las sob a forma de propostas de lei e depois cair ou triunfar com elas.

A discussão seria terminada perante o requerimento de Albino de Figueiredo de forma algo abrupta e irregular contra o que se levantaram as vozes de alguns deputados da oposição (nomeadamente Estêvão e Martens Ferrão). A maioria presente na Câmara era ainda suficiente para encerrar a discussão. Fica a dúvida, porém, se tal se ficou a dever ao facto de muitos deputados terem já abandonado os trabalhos. Dias mais tarde, durante a discussão do prolongamento da Linha do Barreiro às Vendas Novas, Carlos Bento apresentaria a proposta para autorizar o Governo a aceitar as alterações de Peto feitas em 28 de Julho de 1858.

4.2.2.5.5. Proposta para a rescisão do contrato

Em 21 de Fevereiro de 1859, Lobo de Ávila lança uma proposta à Câmara (nas vésperas de o Governo apresentar as modificações pretendidas por Peto): tendo em conta que já tinham passado mais de dois anos sobre a assinatura do contrato primitivo e mais de seis meses sobre o fim do prazo prorrogado, tendo em conta que Portugal precisava de caminhos-de-ferro e tendo em conta que haviam aparecido novas propostas, a Câmara convidava o governo a rescindir contrato com Peto, de acordo com o art.º 69.º do contrato, e a regressar às *boas regras administrativas*, colocando a obra em praça juntamente com as propostas surgidas[232], à qual só podiam concorrer entidades capazes (na opinião de Oliveira Marreca).

Na discussão que se sucedeu, o Governo preferiu combater a forma da proposta (sua *legalidade* e oportunidade) em vez de combater a sua matéria[233]. Neste sentido, o Ministro da Fazenda negava o direito da Câmara em fazer convites ao executivo (era entendido como uma coacção à liberdade do Governo, sem a qual este não podia ser responsabilizado), sugerindo que o Lobo de Ávila transformasse a sua proposta numa nota de interpelação, enquanto Santana e Vasconcelos lembrava que qualquer decisão da Câmara dos Deputados tinha de ter a anuência da Câmara dos Pares e um parecer da Comissão. Além disso, o titular da pasta respectiva – Carlos Bento – não se encontrava presente e em breve as modificações ao contrato (que Fontes se vira também na necessidade de acordar com Hislop) seriam apresentadas aos deputados (um argumento repetido várias vezes). Infelizmente para o Governo, os deputados da oposição estavam cansados das suas promessas e das notas de interpelação sem resposta[234], mas, mais importante, estavam cansados da inércia governamental (neste e noutros assuntos), do mistério em torno do contrato[235] e da protecção a Peto, que afastavam outros concorrentes e justificavam a apresentação da proposta de rescisão: "*É mais uma decepção talvez* [a promessa de apresentação de novas modificações]*; mas, por parte do governo, é mais uma esperança, e com uma esperança sómente não creio eu que se possa responder aos factos, desgraçadamente conhecidos, que ha dois annos constituem a historia d'este deploravel negocio*"[236].

Rapidamente o debate aqueceu, tornando-se áspero, pululado de defesas de honra de parte a parte, muita *vozearia*[237] e marcado por invectivas recíprocas entre Governo e oposição. Quando esta criticava

[232] Se Peto tinha apresentado novas propostas, deviam ser consideradas em igualdade de circunstâncias com as que tinham surgido (Serpa Pimentel). Ao invés, o Governo tinha sugerido a um dos novos proponentes que fundisse a sua proposta com a de Peto – tal era a obstinação do ministério em recusar o concurso, para o qual já dispunha de conhecimentos suficientes (Lobo de Ávila). Além disso, a concorrência tinha sido defendida pelos ministros quando se encontrava na oposição, era o melhor método de atribuir obras, afastá-la constituía crime e já tinha sido admitida no Caminho-de-ferro do Sul (Tomás de Carvalho). Carlos Bento discordava destes deputados: o concurso nem sempre era a melhor solução e não era possível em tempo útil preparar as suas bases. Uma vez mais, a necessidade não só aguçava o engenho, mas servia também de escudo parlamentar.

[233] No fundo, a proposta era inócua, uma vez que era um mero *convite*, bastando ao Governo rejeitá-lo. No entanto, Ávila não foi capaz de lidar com a pressão da oposição e levaria o debate longe demais, para gáudio dos regeneradores: um Governo que se mostrasse contra uma expressão de opinião da Câmara não merecia a sua confiança e devia demitir-se.

[234] O respeito pelo sistema por parte de Ávila deixava muito a desejar aos olhos da oposição. Pelas suas palavras, o Ministro da Fazenda demonstrava uma visão deturpada da Câmara, que mais não servia do que aceder aos pedidos do executivo.

[235] Já antes – lembrava Mouzinho de Albuquerque – o Governo afirmara que o concessionário tinha proposto novas modificações, mas não as chegara a apresentar à Câmara por se terem perdido na Comissão perante o surgimento de uma outra panóplia de alterações. Por isso era de temer que a situação se repetisse. Fontes ia mais longe: não queria novas propostas, queria o cumprimento do contrato ou a rescisão do mesmo, o que aliás era um direito do Governo a invocar contra homens sem palavra.

[236] Fontes Pereira de Melo. *Diario da Camara dos Deputados*, 22 de Fevereiro, Acta n.º 18, p. 147.

[237] José Estêvão chegou a propor o encerramento da Câmara dado o estado alterado dos deputados e Lobo de Ávila o não-recurso a invectivas, *doestos* e insinuações. Ou seja, pedia algo que devia presidir a qualquer discussão civilizada, fosse na Câmara ou na rua. Tal era o ambiente no parlamento!

os gastos improdutivos do executivo[238], este afirmava que esses gastos se deviam ao mau trabalho dos regeneradores quando da sua passagem pelo Governo[239]. Neste momento a obra feita já servia de aríete político de um e do outro lado. Naturalmente, os regeneradores arrogavam para si o mérito da abertura da Linha de Leste, diminuindo o trabalho dos avilistas. Por seu lado o Governo voltava a insistir no facto de que o contrato com Peto era o único admissível em comparação com as propostas entretanto surgidas, brandindo ainda a declaração do *Stock Exchange* apresentada meses antes e que, obviamente, de nada valia para a oposição, pois as condições nas praças tinham melhorado substancialmente. De facto – referia Fontes – naquele período, na Europa[240], tinham-se construído muitos caminhos-de--ferro, alguns deles em conjunto com os *judeus* com quem ele se tinha querido associar.

Ora, a reputação de Peto, a sua riqueza e engenho, há muito que se tinham esfumado aos olhos dos regeneradores[241]. Mas neste momento os ataques verbais ao inglês subiriam de tom. Lobo de Ávila e Serpa Pimentel[242] revelavam que os últimos investimentos do *Sr. Samuel* tinham sido *desgraçados*, tendo-o deixado endividado e necessitado de uma tábua de salvação como o contrato que agora apresentava[243]. Os seus credores (que tinham influencia no País) "*escolheram Portugal para victima da sua especulação, entenderam que d'aqui é que havia de sair a solução dos embaraços de sir Morton Petto*"[244] e dos seus próprios embaraços por se terem envolvido com ele. Assim, nos últimos dois anos, Peto era empurrado do Governo para os credores e dos credores para o Governo. O resultado estava à vista. As comparações com Hislop surgiram, inevitáveis: "*se o sr. Hislop não cumpriu o que devia, a lição que elle nos deu devia pôr-nos de prevenção para não caírmos no logro que nos pregou o sr. Peto*"[245]. Tomás de Carvalho tinha outra interpretação sobre Peto: além de considerar que o contrato estava caducado dizia que "*Petto* (sic) *não é o masculino de peta* (…). *Petto* (sic) *vem do latim, e quer dizer peço. Esta é a sua verdadeira significação. Peço uma, peço duas, tres, peço sempre e em todas as circunstâncias*"[246]. Adiantava que o empresário não conseguira formar a companhia porque apenas pretendia construir a linha-férrea e abandonar a exploração. Por isso estabelecera um bom acordo de empreitada, mas um mau acordo de exploração. De qualquer modo, não se compreendia este "*amor intrinseco, este affecto indestructivel, esta paixão cega, esta teima que não se explica, este amor que o governo tem pelo sr. Petto* (sic)*, e o resultado d'isto é o que todos vemos*". Peto afundava-se e com ele o Governo: "*Não me importa que a consciencia do ministro esteja tranquilla, o que quero é que a lei seja cumprida*". A contumácia em defender o inglês começava a tornar-se suspeita, pois, politicamente, o executivo só tinha perdido com ela: "*Esta teima* (…) *ou é uma fixação moral ou intellectual; se é intellectual não lhe quero dar o nome que lhe compete, mas é um mal que tem uma casa propria e uma casa competente onde deve ser tratado, que não é a camara; se é moral, então o caso é outro, então não é caso de politica nem de opinião, este caso é de ser chamado aos tribunaes e julgado perante elles*"[247].

Do lado do Governo, a honradez de Peto mantinha-se incorruptível. O inglês nada tinha recebido do Governo ainda e as sucessivas prorrogações de prazo e modificações ao acordo não eram causa suficiente para de si duvidar, até porque ele não era o primeiro empresário a beneficiar destas benesses. Carlos Bento chegou a levantar um pouco o véu sobre o novo acordo com Peto (adquirir o troço construído da Linha de Leste, apresentar estudos no prazo de um mês e começar os trabalhos noutro,

---

[238] Que incluíam ordenados chorudos e estavam ainda por contabilizar, já que desde 1856 (quando os regeneradores se apearam do poder) não se publicavam as contas do Ministério das Obras Públicas (à excepção de uns números publicados no *Diário do Governo*). Por esta razão Fontes devolvia a gentileza aos historico-avilistas, propondo a constituição de uma comissão de inquérito.

[239] Os ministros defendiam-se com os erros dos antecessores: "*Doutrina nova e peregrina é esta, pela qual os membros de um gabinete querem justificar os seus erros pelos erros que combateram aos seus adversários!*" – diria Fontes Pereira de Melo. *Diario da Camara dos Deputados*, 21 de Fevereiro de 1859, Acta n.º 17, p. 140.

[240] Na Europa civilizada – na opinião dos apoiantes do executivo – com a qual não se podia comparar Portugal. Mesmo assim, nesses países não se tinham adjudicado obras por concurso.

[241] Os antecedentes de Peto davam a entender que não havia nenhuma companhia séria atrás da sua proposta.

[242] Em claro afastamento dos historico-avilistas e aproximação aos regeneradores. A justificação: o Governo não se manteve fiel ao programa que proclamara.

[243] No entanto esse último recurso não passava pelo pagamento das obras do Caminho-de-ferro de Leste, já que Peto nem sequer se preocupara com a sua fiscalização.

[244] Serpa Pimentel *Diario da Camara dos Deputados*, 22 de Fevereiro de 1859, Acta n.º 18, p. 167.

[245] *Diario da Camara dos Deputados*, 21 de Fevereiro de 1859, Acta n.º 17, p. 138.

[246] *Diario da Camara dos Deputados*, 25 de Fevereiro de 1859, Acta n.º 21, p. 189.

[247] Todas as intervenções de José Estêvão. *Diario da Camara dos Deputados*, 22 de Fevereiro de 1859, Acta n.º 18, pp. 151-152. Tomás de Carvalho acrescentava: "*Entretanto, lembro a s. ex.ª aquellas grandes palavras: = A mulher de Cesar nem deve ser suspeitada =*", ao mesmo tempo que referia que os países em que se faziam adjudicações directas eram corruptos ou debatiam-se com escândalos políticos.

dobrando a caução e apresentando uma lista de capitalistas fidedignos), procurando demonstrar que quem propõe tais alterações merece pelo menos o benefício da dúvida e a paciência para com o Governo até este apresentar um projecto de lei fundamentado. No entanto, confessava que a ausência de um documento escrito de prorrogação do prazo tinha sido propositada, permitindo ao governo a qualquer momento rescindir o contrato (o que parecia afinal ser uma opção para o Ministro).

A partir de certo momento, a defesa do Governo passava pelo ataque à estratégia da oposição e pela tentativa de por cobro à discussão. Gomes de Castro e Santana e Vasconcelos acusavam os regeneradores de usarem meios injustos, irregulares e facciosos, que os levavam a censurar algo que ainda nem sequer tinha sido apresentado e que prometia descongelar a Linha do Norte. Alves Martins via na proposta de Lobo de Ávila uma perda de tempo parlamentar que não beneficiava ninguém, excepto os inimigos do sistema representativo. Mais tarde, propôs-se um adiamento da proposta de Lobo de Ávila até à apresentação das modificações ao contrato primitivo com Peto. Com subterfúgio, a proposta do futuro Conde de Valbom perdia força, pois não se podia decidir algo na iminência da apresentação de esclarecimentos e de novos dados à Câmara.

O Governo pouco mais podia fazer do que recorrer a *tricas parlamentares*, para não combater a oposição de frente, uma vez que as contradições entre os seus apoiantes e os seus membros eram mais do que evidentes: o Conselho – revelava Serpa Pimentel – opunha-se às novas propostas e vozes ilustres da maioria afastavam-se do ministério[248], pelo que Carlos Bento nada apresentara à Câmara, preferindo prolongar a sua existência ministerial, o que na visão do Bispo de Viseu era um direito que assistia aos ministros: "*Os senhores* (a oposição) *estão constituidos em uma situação política, e todo o seu fim é fazer saír aquelles homens d'aquelles logares* (os do governo)*, mas é também obrigação de quem ali está, manter-se até á ultima extremidade*"[249].

A verdadeira intenção da oposição em relação a toda esta discussão, já aludida por Serpa Pimentel, seria proferida claramente por José Estêvão. Referindo-se a Carlos Bento, ora: "*s. ex.ª* (…) *fazia, não um serviço ao seu paiz, porque o paiz tem poderosos meios para se descartar da sua gerencia, não um serviço à maioria, porque se livrava de uma intimação formal, mas fazia um serviço a si mesmo, largando a pasta e recolhendo-se à vida litteraria para que elle está destinado*"[250]. A solução passava, pois, por uma mudança governamental, pela saída dos actuais ministros e sua substituição por quem fosse progressista (o passado de Ávila e Carlos Bento falava agora mais alto) e tivesse capacidades para governar Portugal, não usando o caminho-de-ferro como mera figura de retórica para se manter como Governo.

No dia 28 de Fevereiro, seriam apresentadas as modificações propostas por Peto, tendo a discussão quer da proposta de Lobo de Ávila quer do adiamento à proposta terminado abruptamente, sem votação nem retirada das mesmas. Nem por isso, contudo, os ataques da oposição ao Governo e vice-versa cessaram (alguns dos quais incidindo já sobre as alterações[251]). Do lado deste, Belchior Garcez lamentava que se fizesse política com obras públicas (perante o caminho-de-ferro, os deputados não deviam levantar obstáculos[252]). Do lado da oposição, Lobo de Ávila lamentava também que o Governo visse num debate fulcral, um debate com intenções políticas. Contudo, elas existiam, sem dúvida…

4.2.2.6. Prolongamento da Linha do Barreiro a Évora

Três meses após a chegada da estrada de ferro a Bombel, na Linha do Barreiro, o Governo apresenta à Câmara o projecto de lei n.º 73 (de 6 de Agosto) para prolongamento da mesma linha até Évora. Alguns meses antes, esta linha tinha já andado nas bocas do mundo por um alegado uso eleitoral por parte dos apoiantes do Governo para as eleições de 2 de Maio de 1858. Durante a campanha eleitoral, Carlos Bento prometera em Aldeia Galega um ramal para este caminho-de-ferro em troca de votos. Seria um caso amplamente discutido na Resposta ao Discurso da Coroa da legislatura seguinte. Carlos Bento entendia que nada fizera de errado ao prometer algo que vinha no contrato original de

[248] Tomás de Carvalho afirmava-se *empurrado* pelo Governo para os bancos da oposição. Alves Martins encontrava-se praticamente na mesma posição: caso o Governo continuasse a lidar com a questão ferroviária como havia lidado nos dois últimos anos, deixaria de o apoiar. Mesmo assim, ainda se mantinham indefectíveis no apoio ao Governo nomes como o já citado Santana e Vasconcelos ou o *expert* Belchior Garcez

[249] *Diario da Camara dos Deputados*, 25 de Fevereiro de 1859, Acta n.º 21, p. 185.

[250] *Diario da Camara dos Deputados*, 22 de Fevereiro de 1859, Acta n.º 18, p. 151.

[251] No entanto, a verdadeira discussão sobre as alterações seria adiada para o mês seguinte e para depois da queda do Governo de Loulé.

[252] Sugerindo também que se conjugassem caminhos-de-ferro com obras nos portos e rios.

concessão do caminho-de-ferro até às Vendas Novas e que salvava da ruína aquela importante localidade. A intenção do Governo era propor caminhos-de-ferro para o bem do País, não para fins eleitorais. Martens Ferrão acusava o seu opositor de comportamento imoral nesta questão. A prova residia no facto de que não haviam quaisquer estudos do Governo ou propostas para a sua construção. Afinal, também os regeneradores entendiam que o ramal era uma obra de interesse público, tendo-o afirmado aos mesmos eleitores de Aldeia Galega. Entendia pois que não era legítimo usar este tipo de artimanhas para conseguir votos até porque se as vitórias eleitorais do Governo significassem caminhos-de-ferro, ele próprio deixaria de apoiar os regeneradores e passaria a apoiar os seus opositores! Nas semanas seguintes (e já em ocasiões anteriores) este caminho-de-ferro tinha sido alvo de interpelações ou de representações à Mesa, versando assuntos tão díspares como a questão das madeiras (que tinha já causado polémica no tempo de Fontes – *vide supra*), o atraso na construção do Ramal de Setúbal (pelo deputado sadino e histórico Garcia Peres), o próprio prolongamento até Évora e Beja e suas directrizes ou questões relativas ao contrato original ou à construção (Amaral Banha e novamente Garcia Peres).

*

No projecto de lei n.º 73 era, então, proposto o prolongamento da linha (já construída até Bombel) desde as Vendas Novas até Évora. Na opinião do Governo, a necessidade do investimento era incontestável, atendendo ao desenvolvimento agrícola desta cidade e distrito. O próprio Watier afirmara que o Alentejo precisava de dois caminhos-de-ferro[253]. Curiosamente a proposta de lei do Governo previa a construção por conta do Estado nas mesmas condições da linha já construída ou sua contratação sem concurso mediante, subsídio não superior a 12.000$000 réis[254] (para o que seria criada uma dotação de 1 500 contos em inscrições[255]). As comissões não punham em questão as vantagens oferecidas por esta linha. De contrário, alargavam-nas: era o tronco comum de uma rede que iria servir Alentejo e Algarve, ligando estas províncias a Lisboa e Espanha; desenvolvia (mais do que captava) a indústria[256] e a agricultura, modernizando-as. Ressalvavam, porém, que devia ser construída com a maior economia possível. Quanto à subvenção, a preocupação das comissões era garantir que esta não constituísse um lucro à empresa, mas sim um auxílio. A subvenção quilométrica era novamente a preferida, por não onerar durante tanto tempo o Estado. O projecto só admitia dois concorrentes: a companhia dos *brasileiros*[257] ou o Estado; se aquela não aceitasse o valor da subvenção, deveria o Estado assumir a construção (mas apenas os movimentos de terra e as obras de arte, nada referindo sobre os carris ou a exploração, como lembrava Lobo de Ávila[258]).

Inicialmente, na discussão desta linha sobressaíram os interesses locais. José Carlos Infante Pessanha[259], natural de e deputado por Beja, começava por contestar o silêncio em relação ao prolongamento até à sua cidade, que inclusivamente tinha oferecido um subsídio quilométrico de 2.200$000 réis para construir um caminho-de-ferro naquele distrito. Parecia que Beja só interessava ao Governo para cobrar impostos e não para os melhoramentos materiais. Assim, propunha que o caminho-de-ferro seguisse em primeiro lugar até Beja, até porque Évora já tinha uma boa estrada e Beja não tinha nada, sofrendo com esse facto: as importações ficavam muito caras e as exportações não se faziam,

[253] Ver Anexo XV.

[254] Os estudos do prolongamento já estavam realizados, prevendo um custo quilométrico de 24.444$000 réis por quilómetro. O subsídio correspondia sensivelmente a metade. Faria Maia defendia a escolha deste tipo de apoio por não existirem estudos suficientes sobre a rendibilidade da linha. Assim a subvenção quilométrica era mais segura para o Estado (em comparação com a garantia de juro).

[255] Mais tarde alterada, depois de ter sido também aprovada a construção de um ramal até Beja.

[256] Carlos Bento referia a este propósito os estudos dos engenheiros Carlos Barreiros e Dr. Costa segundo os quais só a exploração das minas bastava para justificar um caminho-de-ferro.

[257] A companhia concessionária (de Tomás da Costa Ramos) tinha direito de opção sobre esta construção. No entanto, entendera que deveria melhorar as condições de construção, dadas as promessas de desenvolvimento daquela parte do País, o que se reflectiria no subsídio a conceder. O legitimista Pinto Coelho defendia o concurso, desde que a concessionária não quisesse exercer o seu direito de opção e desde que o Estado pudesse excluir os candidatos que não oferecessem garantias, ouvidos o Conselho de Obras Públicas e o Conselho de Estado. No concurso a companhia de Tomás da Costa Ramos teria direito de preferência em igualdade de ofertas (seria um aditamento aprovado na votação final).

[258] Faria Maia, comissário (histórico) esclareceria a posição da Comissão de Obras Públicas: o Estado deveria construir parte da obra (obras de arte, expropriações e movimentos de terra) e depois entregá-la a uma companhia que por menos dinheiro a acabasse e explorasse.

[259] Assinaram a substituição além de Infante Pessanha, Francisco Martins Polido, Francisco de Paula Castro e Lemos, Gomes da Palma, Francisco Bívar, Fortunato Frederico de Melo, Joaquim Pedro Júdice Samora e João Álvares de Oliveira. Todos eleitos pelo Baixo Alentejo ou Algarve (ver Anexo X).

porque não podiam concorrer com os produtos eborenses. Aliás, Beja tinha uma potencialidade superior à de Évora, que sem comunicações de qualidade não se concretizava: a agricultura de Évora não era nem podia ser tão desenvolvida como a de Beja; os cereais de Beja eram melhores que os de Évora; Beja era mais populosa, pelo que quer a exportação quer a importação seriam maiores, o que beneficiava o próprio caminho-de-ferro. O próprio Alto Alentejo não carecia tanto deste melhoramento como o Baixo Alentejo (Portalegre enviava os seus produtos pelo Tejo), enquanto que se o caminho-de-ferro fosse até Beja, o Algarve (outra província órfã de comunicações) também beneficiaria. Por outro lado, o caminho-de-ferro até Beja não deixaria de passar pelo distrito de Évora, se bem que não pela cidade, e a directriz mais directa tornaria a sua construção menos onerosa para o Tesouro. Ao argumento de que era uma questão de tempo o caminho-de-ferro chegar a Beja, respondia que tempo era algo de que a cidade não dispunha. Por fim concluía com a máxima de Chevalier: economia não era gastar pouco, era gastar produtivamente.

Para satisfazer os deputados de Beja (e lançar uma farpa ao Governo), José Estêvão proporia que se fizessem os dois ramais férreos para as duas cidades. Dias depois, a proposta seria alterada[260] no sentido de o projecto incluir a construção das duas linhas. Os deputados anteriores concordava até porque não queriam ser acusados de pretender prejudicar os eborenses. Nesta ocasião apresentavam mais argumentos: o caminho-de-ferro levava ao Alentejo os braços e capitais de que necessitava para desenvolver a agricultura e indústria (através dos jazigos minerais de que dispunha e que podia ajudar à própria construção) e catalisariam a desvinculação da propriedade.

Ainda quanto à directriz, Sebastião José de Carvalho propunha que o caminho-de-ferro fosse até Estremoz com ramal para Évora e Beja, porque o caminho-de-ferro só valia a pena se ligasse grandes distâncias e os grandes centros de população e comércio. Estremoz era a parte mais populosa do Alentejo onde a agricultura estava mais desenvolvida, mas ficava esquecida pela proposta das comissões, que preferiam privilegiar o Baixo Alentejo (submetendo-se aos *interesses de campanário*), despovoado e com pouca actividade, enquanto que as Beiras, o Minho e outras províncias mais populosas e desenvolvidas ficavam sem nada. A sua proposta tinha ainda a vantagem de se prolongar o caminho-de-ferro até à fronteira em Elvas[261] e de ser ponto de ligação com a Linha de Leste. Neste caso, faria todo o sentido construir um ramal a partir de Arraiolos ou Vimieiro, em direcção a Évora, Beja e Algarve, ficando a própria Espanha com incentivos para levar os seus caminhos-de-ferro à raia portuguesa.

Pouco depois de opinar que se deveria rasgar todo o Alentejo com caminhos-de-ferro, Estêvão retirava o seu apoio ao projecto por não acreditar na constituição da companhia (se nem Peto o conseguia para a Linha do Norte, quem o conseguiria para uma linha secundária?), abrindo caminho para lançar mais uma das suas cáusticas censuras ao executivo – propondo ao Governo que indagasse o senhor Peto sobre a sua capacidade técnica e financeira para construir a Linha do Sul, rematava: "*E como elle* [Peto] *está costumado a construir caminhos de ferro sobre o campo de batalha, podiamos fazer algum simulacro de guerra, para que pudesse satisfazer esse capricho*"[262]. Numa tirada brilhante, Estêvão atacava todo o trabalho do Governo na questão ferroviária, mas não se ficava por aqui, exigindo a fixação de uma fiança para os candidatos ao concurso (para se evitar a chegada de outros *Petos*) e a abertura de concurso – dos dois caminhos-de-ferro de que Portugal dispunha (Leste/Norte e Sul), ambos tinham sido construídos mediante a sua prévia colocação em praça, enquanto que o que fora adjudicado directamente estava no estado que se conhecia. Quanto à subvenção defendia agora a introdução de um sistema misto (garantia de juro e subvenção quilométrica), tal como se fazia na Holanda, uma vez que a geografia de Portugal não era conhecida e deste modo construir caminhos-de-ferro era um risco. Para minorar esse risco e atrair capitalistas só oferecendo uma garantia de juro ou o tal sistema *mixto*.

Lobo de Ávila traria à discussão a questão de ser a Linha do Sul a primeira e única ligação com Espanha, pelo facto de o Governo nada fazer ou dizer em relação à Linha de Leste. O deputado era contra aquela ideia (embora admitisse que num futuro próximo ligar Portugal a Espanha e Sevilha pelo Sul fosse pertinente), porque não era a ligação mais directa com a Europa (pelo Sul, Portugal ligava-se ao Mediterrâneo e à Andaluzia) e porque não tinha as condições técnicas exigíveis a uma linha internacional[263]. Criticava também e novamente a ausência de concurso[264] (tal como Martens Ferrão, para

[260] Novos signatários: Garcia Peres, Estêvão José Palha, Manuel Joaquim da Costa e Silva e Azevedo e Cunha.

[261] A ligação internacional era fulcral. Sem ela, Portugal era como um edifício com salas e andares muito bonitos, mas sem escadas de acesso.

[262] *Diario da Camara dos Deputados*, 11 de Agosto de 1858, Acta n.º 12, p. 153.

[263] Nem tampouco para garantir a segurança das viagens, algo que apontaria ao Governo.

quem a praça era a única forma de voltar a credibilizar as vias-férreas no País), sobretudo depois da má experiência na Linha do Norte[265]. Por outro lado se no contrato original a Companhia tinha o direito de construir os prolongamentos, mas pela mesma subvenção (7.900$000 reis), por que fundamento não a tinha o Governo convidado a cumprir o contrato? Contradizia-se, contudo, ao acusar a mesma Companhia de não ter cumprido o prazo para o fim das obras nem ter construído o Ramal de Setúbal como se comprometera. Este era muito importante, como o mostrava a grande parte dos utentes do caminho-de-ferro que vinha de Setúbal até ao Pinhal Novo (onde não havia nada onde eles pudessem esperar o comboio comodamente) apanhar o comboio. Ao mesmo tempo, pergunta ao Governo quem o autorizara a conceder uma prorrogação do prazo. Se o Governo achava que devia eximir as companhias das penalidades devia pelo menos perguntar à Câmara. A desconsideração do Governo chegava ao ponto de não incluir no texto da lei a obrigação de dar às Cortes o uso que fazia dos 1 500 contos da dotação (os quais não chegariam para chegar a Évora, caso o Governo empreendesse a construção, quanto mais a Beja[266]). Além disso, o Governo distraíra-se ao conceder na sua proposta as mesmas condições de construção (incluindo as madeiras), mas felizmente a Comissão tinha corrigido essa falha.

Albino de Figueiredo, o engenheiro dos históricos, faria aqui um discurso interessante e elucidativo do seu pensamento, algo confuso. Segundo este deputado, os caminhos-de-ferro serviam dois fins: animar a riqueza já existente e fazer nascer a riqueza, mas deviam ser construídos primeiramente nas zonas mais ricas de um país. Depois provocavam uma influência no desenvolvimento e circulação das zonas pobres, de tal modo que em pouco tempo estes exigiram as mesmas vias de comunicação. Assim, seria necessário começar a construir caminhos-de-ferro nas províncias do Norte. Todavia, com isto não queria dizer que não se devessem atender as necessidades das zonas mais pobres como o Alentejo, já que as ferrovias faziam nascer riqueza, ou até começar por elas. Deste modo, colocava-se o Alentejo ao nível das outras zonas, através dos caminhos-de-ferro. Quanto à ligação com Espanha, todas as linhas que chegassem à fronteira deveriam ser continuadas do lado de lá. A linha em discussão apresentava a vantagem de ligar Portugal à Andaluzia. No entanto, Portugal não se devia satisfazer uma ligação pelo Alto Alentejo, devendo existir uma outra que ligasse o Reino mais directamente com França – a ligação pela Beira[267]. Quanto ao concurso, lamentava ainda que a proposta por ele apresentada e que regulamentava todo o sector não tivesse sido sequer discutida. Por isso, a negociação dependia das conveniências e ao momento o mais conveniente era contratar directamente com quem tivesse capacidade para a obra (embora, genericamente, o preferível fosse o concurso)[268]. Quanto às outras propostas, aceitava as propostas dos deputados do Alentejo e Algarve (salvo o ponto de bifurcação, que dependia do Governo) e o aumento do montante de inscrições a criar (cujo uso deveria o Governo ser obrigado a dar conta às Cortes). Levar a via até Estremoz não era recomendável, por ser muito difícil e caro, por causa da cordilheira que separa o Tejo do Guadiana.

No final, aprovava-se o prolongamento da linha não só até Évora, mas também até Beja, a não-admissão ao concurso daqueles que não comprovavam a sua capacidade para empreender a obra, a preferência pela concessionária da linha entre o Barreiro e as Vendas Novas e a emissão de *bonds* além de inscrições para financiar o projecto.

4.2.2.7. O caminho-de-ferro do pinhal de Leiria

Durante a discussão do contrato Peto, Rodrigues Xavier Cordeiro alude a uma proposta apresentada em Agosto de 1856 por Luís Teixeira de Sampaio, Duarte Medlicot, Jorge Croft, o Conde de Farrobo e Thomas Rumball para a construção de um caminho-de-ferro entre o porto de S. Martinho e o

[264] Afirmava que alguns ingleses tinham-lhe dito que apresentariam propostas se houvesse concurso, o que é impossível de saber se é verdade ou não.

[265] Aproveitava para criticar o Governo por não ter rescindido o contrato com Peto, mas ter renegociado as condições, que seriam mais lesivas para Portugal. Um ano perdido a contratar para só apresentar uma proposta sem significado. Esta discussão não se limitou a este contrato, ampliando-se a críticas à acção do Governo em todo o sector ferroviário. Foi um autêntico duelo entre Carlos Bento e Lobo de Ávila a respeito das invectivas que um e outro dirigiam entre si por causa ou do Caminho-de-ferro de Leste ou o do Norte.

[266] Havia sempre a possibilidade de o Governo pedir depois nova autorização à Câmara para emitir novas inscrições.

[267] O taquígrafo refere que não ouviu o que o deputado disse, mas como Albino Figueiredo refere que esta linha poupava 200 quilómetros e atravessava uma zona rica e desenvolvida, parece indicar que seria a Beira.

[268] A mesma opinião de Faria Maia: o concurso, teoricamente, era o preferível. Neste caso, porém, em que a linha apresentava poucas vantagens e Portugal não tinha crédito suficiente, o mais provável era apenas aparecerem a concurso aventureiros, traficantes e especuladores e não pessoas sérias.

previsto Caminho-de-ferro do Norte, passando pelo pinhal de Leiria, pela fábrica de vidros da Marinha Grande e pela cidade do Lis. No entanto esta proposta não tinha merecido a consideração do Governo, que preferira construir um caminho de madeira entre o porto de S. Martinho e o pinhal de Leiria.

Em Janeiro de 1859, o assunto voltaria ao parlamento através do projecto de lei n.º 70, que pretendia continuar o caminho parcialmente construído, através da construção de um americano puxado a cavalo, para aumentar o preço dos pinheiros daquela mata nacional – esperava-se que o preço de cada tronco passasse de 120 para 1 000 reis assim que se construísse o americano[269]. A colocação de carris onde já existia um passadiço de madeira justificava-se pelos seguintes factores: pouca durabilidade da madeira portuguesa; por esta oferecer pouca tracção no Inverno; poder ser usado para transportar os produtos resinosos e os vidros da Marinha Grande; e pelo facto de a mata passar a render 20 ou 30 contos (contra os cinco contos correntes). Esse aumento de rendimento era razão suficiente para contrair um empréstimo de 150 contos, cuja garantia era precisamente esse rendimento das matas[270] (embora se previsse o recurso a outros rendimentos públicos, caso aquele não fosse suficiente). Decerto a possibilidade de satisfazer os deputados de Leiria também pesou na consciência dos governantes.

Vários deputados tomaram a palavra sobre este assunto. Pinto de Almeida, por exemplo, preferia que o caminho acabasse na Figueira, porém não apresenta a proposta para não ser acusado de defender *interesses de campanário*. Sá Nogueira lamentava a falta de estudos definitivos, o que era contrariado por Mouzinho de Albuquerque (havia estudos do engenheiro Margiochi e de um engenheiro espanhol que Sá Nogueira não tinha visto porque quando fora convidado ao gabinete do Ministro para os ver estava indisposto), para quem a directriz devia ser a mais directa possível para bem do transporte a partir do pinhal de Leiria. Rebelo Cabral preocupava-se com o facto de o caminho-de-ferro poder ser usado de graça por indivíduos e companhias que não estivessem ligados ao pinhal (Carlos Bento sossegava-o com a garantia de que tal não era possível). Jerónimo José de Melo era o mais optimista de todos, pois via neste tipo de caminho-de-ferro o futuro do País. O deputado alentejano gostava mesmo de ver os caminhos distritais ou pelo menos as capitais dos distritos, onde havia mais movimento comercial e político, ligadas por este tipo de caminho-de-ferro, que era muito mais precioso e económico que os caminhos-de-ferro com tracção a vapor. Aliás os caminhos-de-ferro *tradicionais* estavam em crise: em Inglaterra, as empresas tinham de se associar; em França, as suas acções caíam, excepto se tivessem garantia de juro do Estado. Contudo, lamentava a necessidade de se contrair um empréstimo (ainda para mais a um juro excessivo de 7%) quando em Espanha se faziam as obras por arrematação pela iniciativa privada. Mouzinho de Albuquerque achava que, neste projecto, a iniciativa privada não era tão produtiva como a iniciativa pública, dada a falta de interesse na exploração, pelo menos até que o porto de S. Martinho fosse melhorado e este caminho-de-ferro servido de estradas. De qualquer modo, o Estado podia contratar apenas a construção da obra e depois arrendar a exploração. Para Carlos Bento, isto já não era possível. O Estado não podia dar a uma empresa a exploração de um negócio cujos rendimentos iam servir de hipoteca ao empréstimo. Para salientar a utilidade da obra, referia que se a mata fosse particular há muito que tinha sido construído o caminho-de-ferro (como acontecera com o transporte de produtos químicos da fábrica da Verdelha, muito antes do Estado iniciar a construção de caminhos-de-ferro). Mesmo assim, o empréstimo ficava pago em seis anos sem ser necessário lançar impostos. Quanto à alegada crise dos caminhos-de-ferro, o que realmente estava a acontecer era o Estado deixar as obras de arte, aterros e exploração às companhias e tomar a seu cargo o resto. Paulo Romeiro, deputado por Leiria, claro, aprovava o projecto, mesmo perante uma taxa de juro máxima de 7%. Mas se o Governo esperava que as suas críticas cessassem por este motivo, enganava-se redondamente. De facto Romeiro aproveitava o ensejo para oferecer um *bill de indemnidade* ao Governo por ter construído o caminho-de-ferro de madeira sem autorização legislativa. A par disto, lamentava que o porto de S. Martinho e a própria administração do pinhal não fossem também alvo de melhoramentos. Estes dois pontos seriam também apontados ao Governo por mais deputados. Lobo de Ávila era um deles. Afirmava que uma vez que o caminho-de-ferro ainda ia demorar a construir, durante esse tempo podia-se melhorar também o porto e a exploração do pinhal, tanto mais que o Estado estava obrigado a fornecer madeiras do pinhal, tarefa que seria facilitada pela existência de boas vias de comunicação (na altura havia queixas da Companhia do Caminho-de-ferro do Sul em relação ao Estado precisamente por causa das madeiras). Essas eram as decisões mais pre-

[269] Neste caso o melhoramento teria o condão de aumentar o preço dos produtos.

[270] Isto levantava dúvidas em Sá Nogueira: se para pagar o empréstimo era preciso vender pinheiros, então Portugal ficava sem madeira para conservar e construir os caminhos-de-ferro de que necessitava. Carlos Bento respondia que as madeiras que se vendiam eram para a construção de casas e não para as travessas dos caminhos-de-ferro.

mentes, preferíveis a levar o caminho-de-ferro até à Linha do Norte[271], pois a Linha do Norte ainda não existia. O seu único receio era ver os 150 contos do empréstimo serem desviados desta aplicação.

Para Carlos Bento a discussão da administração da mata ou dos melhoramentos do porto de S. Martinho não eram oportunas (mas adiantava a sua opinião em relação àquela infra-estrutura portuária: o seu problema não era a falta de qualidade, era a falta de barcos). Naquele momento discutia-se a obra e o empréstimo. O seu juro era também alvo de censuras. O que o Governo propunha era o máximo a que estava autorizado a contrair o empréstimo. No entanto, havia deputados (Pinto de Almeida e Rebelo Cabral) que o achavam excessivo (preferiam 6%). Ávila relembrava que 7% era o máximo a que o Governo esta autorizado a negociar, mas mesmo assim não o achava desmesurado, dada a urgência da obra. Perante aquele juro, a construção seria feita mais rapidamente e por isso sairia mais barata à Fazenda.

4.2.2.8. Ensino de construção de estradas e caminhos-de-ferro no exército

Em 24 e 25 de Janeiro de 1858, era apresentado à Câmara um projecto de lei (n.º 155) para a criação de uma cadeira de construção de estradas e caminhos-de-ferro na Escola do Exército, atendendo à necessidade de continuar em grande escala as construções de vias de comunicação, as quais sofriam pela ausência de engenheiros que pudessem ser empregados eficazmente nesses trabalhos. Sendo sabido que bacharéis em Matemática pela Universidade de Coimbra e alunos da Escola Politécnica possuíam os conhecimentos necessários para cursaram a Escola de Pontes e Calçadas de Paris, a Comissão de Instrução Pública aludiria à perspicácia de entregar bolsas àqueles alunos para irem estudar a França. Estes formariam no futuro o corpo de engenheiros civis (em Portugal só existiam engenheiros militares) de que o País necessitava, podendo-se depois criar um curso próprio de Engenharia. No entanto, de momento, apenas proporia (tal como o Governo) a criação de uma cadeira de construção de estradas e caminhos-de-ferro na Escola do Exército (que já existia desde 1849, mas associada a uma outra cadeira). O debate incidiu sobre aspectos administrativos e pedagógicos (sobre a necessidade de habilitações contraídas no estrangeiros para se ser professor daquela cadeira), mas revela a necessidade sentida pelos governantes de se precaverem para a continuação do projecto ferroviário em Portugal.

4.2.2.9. O último Discurso da Coroa

No início da nova sessão de 1858-1859, o Rei falaria com pouco detalhe dos caminhos-de-ferro. Continuavam as obras e quanto a viação acelerada seria objecto de propostas especiais do Governo. A Câmara afinava pelo mesmo diapasão[272]. A questão do *Charles et Georges* merecia maior destaque do Rei e dos deputados[273]. De facto a questão das relações internacionais (e o seu abandono por parte do Governo) preocupava mais os deputados. No entanto, a linha-férrea internacional era também uma questão de relações internacionais, de ligação a Espanha e à Europa (segundo Martens Ferrão). Neste ponto o Governo era acusado de nada fazer para fixar o ponto de ligação com o Governo espanhol desde há dois anos. Mas falar da linha internacional era falar das linhas internas que nela haviam de se alicerçar. E nisto, o Governo era alvo fácil de censura: da Linha do Norte nada se via e pouco ou nada se sabia (malgrado a insistência da Câmara para com o Governo) e na Linha de Sintra o contrato não se cumprira. Tudo isto criava condições para que apenas especuladores viessem para Portugal propor

[271] José Estêvão propusera esta medida, como condição para aprovar esta proposta. Sem a sua medida, dizia, este caminho-de-ferro só ia dar despesa.

[272] Eram relatores da resposta à Coroa: Manuel António Velez Caldeira Castelo Branco, José Joaquim dos Reis e Vasconcelos, Vicente Ferrer Neto de Paiva, João de Melo Soares e Vasconcelos, António Alves Martins, Roque Joaquim Fernandes Tomás, José da Silva Mendes Leal Júnior. Todos apoiantes do Governo de Loulé.

[273] Ao longo de Novembro e Dezembro surgiram ainda vários pedidos de informação (por parte do Barão das Lajes, de Fontes Pereira de Melo e de Mouzinho de Albuquerque) relativamente a: ameaça da companhia do Sul de parar a construção por falta de madeira; companhias que se apresentaram ao Governo antes de Peto para a construção do Caminho-de-ferro do Norte; propostas para exploração da Linha de Leste (nomeadamente a de Parent e Vitali); estado de ruína de algumas obras no Caminho-de-ferro de Leste; estado da questão relativa ao contrato Peto; veracidade ou não de notícias que davam conta de nova alteração do contrato com Peto (no sentido de o inglês receber subsídio pelos quilómetros do Caminho-de-ferro de Lisboa até Santarém); e possibilidade de rescisão do contrato e investimento na Linha de Leste. Algumas destas seriam repetidas em 1859. Destaque ainda para um pedido para apresentação à Câmara das propostas feitas para construção da Linha do Minho (feito por Meneses Pita, Barbosa da Silva, Visconde de Porto Covo da Bandeira, Júlio Ferreira e Pessoa de Amorim, deputados eleitos por aquela província).

grandes empreitadas. "*Não sei como a illustre commissão de resposta ao discurso da corôa, póde entender, em vista do que fica dito, que lhe causa satisfação saber que o progresso das obras públicas tem continuado*"[274], concluía Martens Ferrão.

Também Fontes Pereira de Melo criticaria o Governo pela questão dos caminhos-de-ferro, designadamente pelas faltas e descuidos que via na acção do Governo, pela precipitação com que o contrato Peto havia sido votado em Junho de 1857, pela falta de obra feita[275], pela omissão deste assunto na resposta à Coroa. O prazo para constituição da companhia já há muito tinha expirado, tal como já há muito se tinham desvanecido as circunstâncias anormais que impediam o levantamento de capitais em Londres. No entanto a complacência com Peto por parte do Governo era ilimitada! O que era mais grave tendo em conta o aparecimento de novas propostas de entidades igualmente respeitáveis. Mais parecia que a intenção do Governo não era desenvolver o País, mas sim desacreditar os caminhos-de-ferro em Portugal, para que mais ninguém viesse contratar com o Governo nacional. Para agravar a situação, o Ministério e o seu titular mantinham uma atitude de secretismo, não só em relação àquela questão mas também em relação aos números da exploração e construção da linha.

Ávila negava algumas acusações do ex-Ministro e defendia o Governo com todas as circunstâncias infelizes que impediram a plena concretização do negócio e com as próprias falhas de Fontes enquanto Ministro (desde o contrato Hislop até ao acordo com os empreiteiros, ao passo que com este Governo não se tinham esbanjado quantias com o caminho-de-ferro, pois Peto ainda não tinha recebido nada). Não deixa de ser curioso que tenha sido Ávila, Ministro da Fazenda, a responder a acusações dirigidas ao Ministro das Obras Públicas, que, no entanto, se encontrava presente.

Contudo, seria a questão do *Charles et Georges* que dominaria a discussão e para onde se apontariam as baterias da oposição, deixando em paz, pelo menos por ora, a questão ferroviária. Em Março, o desgaste do Governo tornara-se insuportável. A 16 o Governo de Loulé seria substituído por um outro composto por regeneradores e cartistas, presidido pelo Duque da Terceira.

4.2.3. O regresso dos regeneradores

Como vimos no Capítulo 1, o novo Governo chefiado por Terceira representava o regresso de Fontes Pereira de Melo ao poder, desta vez para o Ministério do Reino. Na Fazenda pontificava Casal Ribeiro e nas Obras Públicas – a maior surpresa – o antigo apoiante do Governo anterior, Serpa Pimentel. A equipa anterior tinha deixado muitos assuntos pendentes no que ao caminho-de-ferro diz respeito, nomeadamente as alterações ao contrato Peto e a aprovação pelos Pares do prolongamento da Linha do Sul. Como estes assuntos não ficassem resolvidos, a responsabilidade da sua resolução passou para o novo gabinete.

4.2.3.1. O fim do contrato Peto

Em 28 de Fevereiro de 1859 (ainda durante a vigência do Governo de Loulé), é apresentada à Câmara uma proposta do ministério para desbloquear a situação com Peto e remover os obstáculos que se lhe tinham levantado (designadamente a desconfiança que se estabelecera em relação às empresas industriais, mesmo passada a crise financeira). Assim, o Governo apresentava uma nova proposta pela qual Peto se obrigava a comprar a parte construída do Caminho-de-ferro de Leste (por 800 contos), a constituir a companhia e a iniciar as obras em cinco meses (podendo começá-las antes mesmo de criar a empresa), sob pena de perder a caução de 40 000 libras. Em contrapartida, o Governo alterava a forma de apoio para um sistema misto (subvenção de 4 400 libras por quilómetro mais garantia de juro de 6,5% sobre as restantes 6 600 libras por quilómetro, num total de 328 quilómetros), que na opinião do Governo ia ao encontro dos interesses do Estado e dos capitalistas associados a Peto, e alterava o prazo da remissão para quinze anos (contra os 30 do acordo original). O Governo tinha ainda obtido de Peto o compromisso de construir também a Linha de Leste, de que beneficiaria também a Linha do Norte e o País.

Esta proposta foi enviada às comissões de Obras Públicas e Fazenda que emitiriam o seu parecer (parecer n.º 83) seis dias antes da queda de Loulé, em 10 de Março. Contudo, só seria discutida em Abril de 1859, sensivelmente um mês depois da queda do Governo histórico. Portanto, nas duas oca-

[274] *Diario da Camara dos Deputados*, 20 de Dezembro de 1858, Acta n.º 20, publicado a p. 309.

[275] "*O estado dos caminhos de ferro em Portugal é deploravel, e é preciso dizel-o bem alto, porque é preciso que a responsabilidade vá a quem toca*", lia-se no discurso indirecto do *Diario do Governo*. 24 de Dezembro de 1858, p. 1606.

siões ainda se mantinha a maioria governamental quer na Câmara quer nas comissões (que se manteve até 1 de Janeiro de 1860)[276]. No entanto, nem por isso deixaria a proposta de ser rejeitada e o Governo de ser censurado. Logo de início, as comissões lamentavam que o contrato de Agosto de 1857 não tivesse sido cumprido, apontando ainda o facto de as alterações estarem reduzidas a termos *inadmissíveis*, tornando o acordo mais oneroso para o Estado. A remissão tornava-se mais cara, apesar de o seu prazo ter sido reduzido; o sistema misto anulava as vantagens de um e outro sistema de apoio, pois obrigava a uma rigorosa fiscalização do Governo na construção e exploração e retirava a motivação do construtor em fazer uma exploração e construção de qualidade; ao mesmo tempo, o Estado incorria numa despesa imediata (a subvenção quilométrica) e assumia uma despesa futura (a garantia de juro – – a maioria da Comissão não acreditava no lucro imediato da exploração da ferrovia); o preço a pagar pelos trabalhos já realizados (810 contos) lesava a Fazenda em 81 contos adicionais; e as obrigações emitidas (novo direito garantido por Peto) poderiam assentar sobre a garantia de juro do Estado, o que eximia a companhia do seu pagamento após a construção do caminho-de-ferro. Em comparação, as vantagens eram, pois, diminutas, limitando-se à celeridade a que se obrigava o concessionário e nem as vantagens conhecidas dos caminhos-de-ferro eram suficientes para tal gravame no tesouro. Assim, a maioria das comissões[277] aconselhava a rejeição da proposta, a rescisão do contrato e a procura de um outro expediente para a construção ferroviária em Portugal que passasse pela construção da Linha de Leste, de preferência, pela companhia que do lado de Espanha a continuasse. Não tinham preferência quanto ao método a seguir – concurso ou adjudicação directa[278] –, desde que as probabilidades de sucesso fossem elevadas. De qualquer modo, contratar directamente com Peto estava fora de questão, sendo preferível o concurso[279], malgrado as condições na Europa não serem as mais propícias para a construção de caminhos-de-ferro. Apesar disso, continuava-se a acreditar que havia interesse em construir a linha. Quanto às propostas de Parent (para explorar e construir o caminho-de-ferro até ao Porto) e do Barão de Lagos (para o de Leste) eram inaceitáveis.

A minoria das comissões[280] favorável à proposta do Governo justificava-se sobretudo com o seguinte argumento: as câmaras tinham aceite o contrato com Peto, mas como esse contrato era de impossível concretização, a Câmara devia aceitar as alterações que agora se propunham (a honorabilidade de Peto mantinha-se). Por outro lado, a rejeição implicava a realização de novos estudos e novo concurso e assim o adiamento indeterminado da construção do caminho-de-ferro, quando Portugal precisava urgentemente de caminhos-de-ferro; essa urgência justificava também os sacrifícios constantes do contrato. De facto, nunca os deputados afectos ao Governo elogiaram tanto o caminho-de-ferro como neste momento, em que a Linha do Norte haveria de dar a riqueza suficiente para pagar tudo. Por isso se propusera a garantia de juro: dificilmente se contrataria sem este tipo de apoio (com pessoas respeitáveis e menos onerosamente, como o provavam as propostas de Parent e do Barão de Lagos), que no fim acabaria por não constituir um encargo para o País. Discordava, pois, que o sistema misto desincentivava a companhia a construir e explorar bem.

Além destes dois grupos restava ainda o comissário Belchior José Garcez, uma autoridade em caminhos-de-ferro[281], para quem era difícil clarificar quem tinha razão. A sua opinião situava-se entre a da maioria e a da minoria. Do que tinha certeza era do mérito do Governo anterior, que tinha desembaraçado o Caminho-de-ferro de Leste, construído muitos quilómetros de ferrovias e de estradas e fixado o ponto de ligação com Espanha. Partilhava com a minoria das comissões e o Governo a crença no lucro do caminho-de-ferro[282] (como tronco principal de caminhos-de-ferro para a Galiza, Castela e Extremadura[283]), pelo que o montante da garantia de juro seria diminuto. Contudo, referia que não se

[276] Ver Anexos II e IV

[277] Anselmo José Braamcamp, António de Serpa Pimentel, Passos José, Tiago Augusto Veloso da Horta, Fernando Luís Mouzinho de Albuquerque, Augusto Machado de Faria e Maia, Lobo de Ávila, Xavier da Silva (ver Anexo X).

[278] Mais tarde Estêvão tentaria clarificar: por norma seguir-se-ia o concurso, excepto se se tratasse de uma companhia credível e já formada.

[279] A questão do concurso tornava-se um ponto de honra para os apoiantes do Governo, como forma de se afastarem do *pecado* dos avilistas. Entre os dois circulavam os históricos: Para Gomes de Castro, o concurso era moralizador, mas não evitava absolutamente os abusos das adjudicações directas. O ideal era abrir concursos mas com requisitos mínimos predeterminados.

[280] Faustino da Gama, José Lourenço da Luz, Joaquim José da Costa e Simas, Gaspar Pereira da Silva e Sá Nogueira (ver Anexo X).

[281] Ver Anexo X.

[282] Opinava que o caminho-de-ferro já em operação atingia altos rendimentos, tendo em conta que não tinha estradas de acesso, nem estação em Lisboa e era explorado pelo Estado. Quando se fizesse a Linha do Norte, esse rendimento triplicaria.

[283] As três províncias espanholas que fazem fronteira com Portugal a Norte, Nordeste e Leste. Como vemos, a ligação internacional estava também presente na sua mente. Menos clara estava a directriz que a linha devia tomar, se bem que não

estipulava nada no caso de o lucro do caminho-de-ferro superar os 6,5% (o excesso deveria ser dividido com o Estado, mas a letra da lei não o previa), desconfiava da referência da emissão ilimitada de obrigações, o que não augurava nada de bom, quanto à saúde financeira da empresa, e abominava as condições da remissão. Lamentava também que as condições de construção tivessem sido alteradas para condições pouco definidas[284]. Todavia a proposta de alteração não estava, no seu entender, ferida de morte, bastando uma redução da taxa da garantia de juro para os 4%[285] e uma limitação à capacidade de emissão de obrigações (à semelhança do que acontecia no estrangeiro) para a sarar. Se estas propostas não fossem aceites por Peto, então o caminho passaria pela rescisão do contrato e pela colocação em praça da adjudicação do caminho-de-ferro de Santarém a Tomar ou pela sua adjudicação directa, a qual devia ser escolhida em negócios de tanta importância. Nestes, o Governo deveria ter a coragem de assumir a responsabilidade da escolha.

*

O início da discussão ficou desde logo marcado pela discórdia dos ex-membros do Governo (os inevitáveis Ávila e Carlos Bento) em se discutir a proposta, uma vez que esta tinha caído com o ministério que a tinha criado e não tinha sido sustentada pelo Governo actual: "*o ministerio que passou tem uma grande fortuna, tem uma cousa que ainda não aconteceu a nenhum outro; tem de ser ministerio depois de morto! (Riso)*"[286]. Ávila responsabilizava mesmo os membros da Comissão pela queda do Governo e sua substituição pelo corrente. Mas profetizava que o *golpe* lhes havia de sair caro, pois o atraso a que votavam o País em termos de caminhos-de-ferro lhes havia de ser assacado. Esta discussão era, assim, uma perda de tempo, um adiamento da construção de caminhos-de-ferro[287], a não ser que fosse intenção do Governo actual usar a discussão para atacar o precedente. Ou então o Governo não estava convicto da rejeição da proposta (Governo, aliás, onde pontificava o responsável pelos empréstimos de 1856!); se estava, onde estava a intimação a Peto para cumprir o contrato? O Governo, por intermédio de Serpa Pimentel (e ainda Lobo de Ávila[288]), garantia que a discussão não tinha fins políticos. Pretendia apenas fortalecer o Governo com a opinião parlamentar através dos pareceres das comissões e afastar ideias inexactas defendidas por pessoas de boa-fé. Ao defender o contrário, a oposição demonstrava ter em muito baixa consideração o sistema representativo, dizia Fontes, vendo no parlamento uma mera marioneta do Governo. Mais: os *pais* da proposta estavam presentes e tinham nome – Carlos Bento da Silva e António José de Ávila, que tinham até todo o interesse em na discussão da proposta para se poderem defender de qualquer acusação. Obviamente, Fontes estava certo da rejeição parlamentar, caso contrário não discutiria as propostas. Mesmo assim, Carlos Bento rejeitava a *oferta* de Fontes: por vezes o homem político devia-se calar para bem do País (um silêncio honroso e conveniente), mas falaria se a Câmara assim o desejasse. Mas nem só os apoiantes do Governo eram favoráveis à discussão. Pelo menos um histórico – João António Gomes de Castro – era também a favor deste debate, por inaugurar um princípio de continuidade parlamentar independente da continuidade dos ministérios, que, em assuntos tão graves, era proveitoso[289]. Com o andar do debate, porém, as posições inverter-se-iam, praticamente: os antigos membros do Governo não se furtariam a defender a sua posição, enquanto que os apoiantes do Governo censurariam esse desígnio – Estêvão chegou a acusar Ávila de, ao querer a discussão, dar razão e argumentos a Peto

por falta de estudos. Havia-os para uma directriz em direcção a Badajoz, Évora, Beja, Galiza e até Almeida. Esta seria a mais conveniente (passava também por Salamanca e Ciudad Rodrigo) por ser a mais directa a França (não passando por Madrid). Além disso, o caminho-de-ferro entre França e Madrid estava ainda muito atrasado por causa do *Credit Mobilier* (o que provava que não era só Peto quem faltava aos contratos). No entanto, no imediato, o caminho-de-ferro internacional deveria ser o do Sul, sendo preciso por isso construir uma ponte sobre o Tejo. Contudo, se se construísse um caminho-de-ferro até Tomar, também se caminhava rapidamente para uma outra ligação internacional.

[284] Peto tinha copiado as condições do caminho-de-ferro *Bourbonnais* (França), mas apenas aquelas que lhe convinham. O comissário não entendia também o facto de a bitola ser diferente da de Espanha.

[285] Uma vez que a contabilidade da exploração poderia ser manipulada de forma a nunca mostrar lucro (entrando o Governo com a totalidade da garantia de juro), dada a incapacidade de fiscalização do Estado.

[286] Carlos Bento. *Diario da Camara dos Deputados*, 2 de Abril de 1859, Acta n.º 2, p. 28.

[287] Algo que a proposta actual não fazia, por impor um prazo curto a Peto.

[288] Tinha assinado contra o parecer ainda antes da queda de Loulé, pelo que não podia ainda opor-se ao actual Governo.

[289] Relembre-se o que se disse no Capítulo 1 sobre a relação entre alguns históricos e os avilistas. Provavelmente a posição deste deputado pretendia também denegrir ao máximo a imagem de Ávila e Carlos Bento a ponto de os afastar do Partido, ao mesmo que atacava o Governo (apontado as contradições dos seus apoiantes). Esta asserção sai fortalecida com a proposta seguinte do deputado: se o parecer fosse rejeitado, o Governo devia também cair (e provavelmente ser substituído por um Governo inteiramente histórico).

para pedir indemnizações (algo que deu lugar a mais discussões sobre honra e injúrias do que sobre caminhos-de-ferro).

Na longa discussão que se seguiu foram novamente abordados os argumentos contra a favor das comissões, por parte dos vários deputados que haviam pedido a palavra, surgindo também novas questões levantadas pela proposta[290]. Uma delas era a questão do *timing* da rescisão e de um possível pedido de indemnização por Peto. Para evitar isto, Xavier da Silva (que votara contra a proposta das comissões) defendia que se devia dar a oportunidade a Peto de cumprir o contrato e só no caso de não o conseguir, se partiria para a rescisão. Era um assunto delicado que exigia prudência para não se repetir o que acontecera com a Central Peninsular e a *Shaw & Waring* (ou com a questão do *Charles et Georges*, ocasião em que a experiência ensinara que o mais forte direito sucumbia perante o direito do mais forte). Serpa Pimentel e José Estêvão eram da mesma opinião. O Governo não devia proceder precipitadamente, rescindindo o contrato, pois isso poderia trazer embaraços ao País, embora já tivesse avisado Peto que não aceitava as modificações. Mas, se o Governo entendia que o inglês não tinha direito a qualquer indemnização, para quê a discussão? – perguntava Alves Martins, voltando à questão da necessidade da discussão. Também para Ávila a questão não se punha, pois o contrato e o direito de indemnização caíram com o Governo.

No resto do debate, seriam defendidas e atacadas as cláusulas da proposta de alteração ao contrato Peto. Para os que apoiavam as alterações[291], as cláusulas ou eram melhores ou um mal necessário[292]. A remissão, além de ser facultativa, seguia o modelo usado na Rússia (alguns consideravam-na também mais barata que a forma original, dependendo das condições do empréstimo contraído para a pagar); a garantia de juro não seria um encargo para o Estado, uma vez que o rendimento da exploração do caminho-de-ferro seria certamente superior a 3,9% por quilómetro[293], além de que naqueles tempos nenhum capitalista aceitaria um contrato sem garantia de juro (fosse em Roma, na Rússia, em França ou no Brasil) e o Estado conseguia uma grande economia ao alienar a linha construída[294] e ao reduzir a subvenção quilométrica. Na opinião destes deputados, o sistema misto era assim o melhor sistema por eliminar os inconvenientes dos dois tipos de apoio tidos isoladamente, apenas devendo o Estado jogar com a proporção de garantia de juro e de subvenção. Tido no seu conjunto a proposta seria o melhor contrato que qualquer Governo português conseguiria negociar a curto prazo[295] (a alternativa era construir o Estado). Ávila quase que apelava à moralidade dos regeneradores, lembrando-lhes que já várias vezes tinha apoiado propostas suas.

Neste ponto, notava-se uma maior contestação. Para Oliveira Marreca, o facto de Peto ter rejeitado o contrato original apenas provava que era um contrato favorável para Portugal[296]. Enquanto que o conjunto das condições era favorável para a oposição, para o Governo e opositores ao ex-Governo era precisamente esse conjunto que lesaria o País e não tanto um ou outro ponto em particular (nem a oportunidade do negócio: se o contrato era mau devia ser rejeitado, independentemente de se não conseguir contratar melhor). Aliás, seria racional pensar que Peto trocaria um contrato melhor por um

[290] A este propósito lamentava José Estêvão a inexistência de uma lei geral sobre caminhos-de-ferro que tornasse desnecessário a alusão repetida aos mesmos argumentos de sempre. A situação presente era boa para os oradores, mas má para os negócios e para o País.

[291] Carlos Bento, Ávila, Francisco Gavicho, Mendes Leal. Contra: Fontes Pereira de Melo, Serpa Pimentel, Lobo de Ávila, Estêvão.

[292] Carlos Bento, por exemplo, via o contrato como bom para ambas as partes. Aliás, já não acreditava na ideia de que um contrato se fazia à custa de uma das partes (era justamente esta reciprocidade de vantagens que era negada pelos apoiantes do Governo; já o que Carlos Bento dizia era uma verdade evidentíssima). Servia-se também do atraso nacional para justificar as condições mais onerosas em relação, por exemplo, a uma França ou a uma Prússia.

[293] 60% de 6,5%. O Estado só pagaria assim a subvenção quilométrica (4 400 libras por quilómetro contra as 5 500 libras do contrato original) Aqui residia o mérito do sistema misto, na parte da garantia de juro: a probabilidade de o caminho-de-ferro ter um rendimento superior à garantia aumentava, assim como o incentivo dos empresários em construir com qualidade. Se o Governo não achasse que o caminho-de-ferro daria aquele rendimento só tinha de diminuir a proporção do capital garantido pelo juro e aumentar a subvenção quilométrica. Por outro lado, a concessão de uma subvenção quilométrica simples, nas condições actuais, equivaleria a condenar a empresa ao fracasso.

[294] Peto entregava de imediato esse dinheiro, enquanto que pelo contrato original o montante era descontado da subvenção a pagar. Na prática, isto significava que no primeiro ano Portugal ficava dotado de um caminho-de-ferro sem pagar um real, o que era menosprezado por Serpa Pimentel: se não se pagasse nada no primeiro ano, pagava-se nos outros. Fraca vantagem…

[295] Se as alterações fossem rejeitadas, o Governo daria um novo prazo (três meses nas contas de Ávila) para Peto cumprir o contrato original. Caso Peto nesse prazo não cumprisse a sua parte, rescindia-se o contrato e abria-se concurso (quatro meses), o qual era inevitável, pois o Governo não admitia mais nenhuma forma. Mas, uma vez que a Câmara ia fechar, o Governo não podia aprovar as bases do concurso, do que resultava mais um adiamento. Assim, mesmo que o Governo contratasse melhor, o custo de oportunidade seria tremendo.

[296] Toda a Câmara achava o contrato original melhor, mas infelizmente Peto não estava na disposição de o cumprir.

outro com piores condições para si? Contudo não se deixava de criticar individualmente algumas das alterações propostas, fosse a emissão de obrigações[297], a remissão[298], o apoio do Estado[299] ou erros de redacção[300]. Quanto à realidade no estrangeiro, não era comparável com a realidade portuguesa. Por fim, a própria actuação do Governo era razão para rejeitar o contrato, atendendo à ausência de estudos para aquilo que se ia empreender – a Linha do Norte: "*O ministerio passado deixou-nos um contrato que o concessionario não quer, e parece que não póde executar; deixou-nos umas modificações que não se podem aceitar; e deixou-nos o caminho de ferro sem estudo!* (Apoiados.)"[301].

4.2.3.1.1. O futuro: linha interna ou linha internacional

A oposição tentava também colocar o novo Governo em apuros, demonstrando que este não tinha quaisquer soluções para a questão ferroviária no futuro. Não tinha planos, projectos, propostas, nada. Se as tivesse, não seriam decerto mais vantajosas que aquelas negociadas pelo Governo de Loulé. A mudança de Governo tinha sido, assim, uma má decisão: "*se se entendia que era urgente desfazer ministerios, eu* [Carlos Bento] *entendia que não era menos urgente fazer caminhos de ferro*"[302].

O Governo defendia-se destas acusações com o pouco tempo de que dispusera para dar um norte à sua actuação. Mas adiantava (Serpa Pimentel) que preferia a ligação a Espanha pela Beira, por ser a melhor para a comunicação externa e por satisfazer os interesses da circulação interna (sobretudo para ligar a província com o litoral, o que duplicaria a riqueza do interior). Tendo isso em conta, ordenara a realização de estudos (que aliás não encontrara deixados pelo Governo cessante), sem os quais nada se podia decidir. Depois de realizados esses estudos se poderia então definir o sistema que o Governo ia adoptar (construção pelo Estado, garantia de juro ou subvenção quilométrica). Para Lobo de Ávila, Portugal devia imediatamente empreender a construção da linha internacional (de preferência com a mesma companhia que do lado de lá a continuasse) ao mesmo tempo que negociava com Espanha o ponto de ligação. A linha poderia seguir pela Beira até Valhadolid (se realmente valesse a pena o encurtamento da linha), mas era crucial que passasse também por Madrid, centro das comunicações do país vizinho[303]. No entanto, o mais importante era obrigar a construção a obedecer a um plano geral (em conjugação com rios e estradas) e ser contratada de uma só vez e não por pequenas empreitadas (nesse momento abrira-se concurso para a construção de mais um pequeno troço da Linha de Leste até Ónias – Santarém[304]).

---

[297] A emissão de obrigações era um direito de qualquer sociedade. O facto de se inserir um direito geral num contrato levantava suspeitas de que essas obrigações estariam dependentes somente da garantia de juro concedida pelo Estado.

[298] Ilusória para Oliveira Marreca. Na opinião de Lobo de Ávila era mais onerosa com a alteração (se realmente fosse mais benéfica não seria proposta por Peto). No entanto – perguntava – que vantagem teria Portugal em remir a linha mais cedo se não tinha mais linhas construídas? A remissão era, assim, completamente inútil. Isto mesmo achavam Carlos Bento e Ávila, pelo que os ataques que se lhe faziam por esta causa eram *acintosos*, *políticos* e de má-fé. Ávila acrescentava que Lobo de Ávila criticava agora o que fizera em 1851 e 1852 com Hislop. Naturalmente, Lobo de Ávila discordava: a *sua* remissão era muito melhor atendendo àquele contrato, tido na sua generalidade.

[299] Para Lobo de Ávila, no caso de o caminho-de-ferro render 4% mais valia ao Estado pagar os 2,5% remanescentes que entregar a subvenção de 4 400 libras. Mesmo assim, não acreditava que a Linha do Norte atingisse tal rendimento, senão Peto tinha aceite exclusivamente a subvenção quilométrica. A sua intenção seria, pois, poupar na construção (maximizando o seu lucro com a subvenção) ao mesmo tempo que garantia um rendimento certo com a garantia de juro. José Estêvão não via diferença entre um e outro sistema: o dinheiro que se gastaria com a garantia de juro era igual ao que se tinha de ir pedir emprestado para pagar a subvenção quilométrica. Ávila, procurando as contradições dos opositores (que demonstravam que a sua oposição era genuinamente política), recordava como o Governo regenerador havia oferecido a Hislop a garantia de juro, que agora criticava, e numa linha que não daria tanto rendimento quanto a Linha do Norte. O próprio Estêvão chegara a sugerir o sistema misto para a Linha do Sul, como vimos atrás.

[300] Por exemplo, no que respeitava à garantia de juro, o texto dava a entender que se a companhia tivesse prejuízo, o Estado tinha de cobrir esse prejuízo para além dos 6,5%. A redacção, obviamente, não podia ser da responsabilidade do Governo anterior (não pude apurar quem era o relator, mas provavelmente era Lobo de Ávila), mas a responsabilidade do projecto em si cabia-lhe. No entanto, o ex-Governo servia-se deste facto para se defender e para mostrar que a Comissão agira politicamente para o derribar. Mais tarde, Lobo de Ávila desvenda mais um pouco da intenção da Comissão: ao alterar o texto da lei, concederia mais um adiamento a Peto e ao caminho-de-ferro, pois o britânico tinha ainda de aceitar essas alterações.

[301] Serpa Pimentel. *Diario da Camara dos Deputados*, 9 de Abril de 1859, Acta n.º 8, p. 111. Os estudos estariam feitos por Peto, segundo o Governo. Sintomática não deixa de ser a ausência de representações concelhias enviadas à Câmara pedindo a alteração ou manutenção da directriz da linha. Nem os próprios concelhos acreditavam no contrato Peto.

[302] *Diario da Camara dos Deputados*, 6 de Abril de 1859, Acta n.º 5, p. 72

[303] Curiosamente, Lobo de Ávila agora defendia a ligação de Lisboa à Andaluzia, dadas as dificuldades conhecidas dos navegantes em cruzar o Estreito de Gibraltar.

[304] *Diario do Governo*, 24 de Março de 1859, p. 386.

José Estêvão mantinha ainda e sempre a confiança na necessidade de caminhos-de-ferro em Portugal, advertindo que a comunicação com Espanha se deveria fazer pelo Norte, pelas Beiras (Centro) e pelo Sul[305] (uma de cada vez, bem entendido), embora estivesse cônscio da realidade de que a direcção do caminho-de-ferro internacional dependia de Espanha, na falta de um acordo geral de comunicações (tal como defendiam Gomes de Castro ou Ávila): "*Hespanha corre para nós, e é preciso que nós corramos para ella* (…) *Eu desejava a construção do caminho de ferro pelo Valle do Mondego para nos ligarmos com o caminho de Valhadolid a Salamanca, mas se Hespanha trouxer como espero um caminho de ferro a Badajoz, vamos a Badajoz*"[306]. Por isso uma das prioridades do Governo deveria ser precisamente negociar com Espanha um acordo sobre as comunicações férreas e fluviais com o país vizinho. Antevendo a oposição dos que viam neste acordo um átrio para a união ibérica, alegava: "*Nós podemos entreter as mais amigaveis e intimas communicações com a Hespanha, sem desdizer dos nossos brios e nacionalidade, antes pelo contrario reforçando e assegurando estes nossos principios*"[307].

Neste ponto da continuação dos trabalhos, Carlos Bento continuava a dar preferência à comunicação interna, perante o silêncio do Governo face a este aspecto[308]. Embora sendo favorável à ligação com Espanha, entendia que se devia conciliá-la com as condições vantajosas do comércio interno. Assim, o caminho-de-ferro até Espanha devia ser uma ramificação do caminho-de-ferro nacional, aproveitando ao máximo o tronco comum com a Linha do Porto. Quanto à acusação de falta de estudos lançada por Serpa Pimentel, se não havia estudos definitivos sobre a linha que partindo de Coimbra ligasse Portugal a Espanha, havia estudos parciais, havia levantamentos. Para provar que sabia do que falava, afirmava que este caminho-de-ferro sairia mais barato por ser mais curto e pelos avanços que se tinham verificado na ciência ferroviária. Por outro lado, o Caminho-de-ferro de Salamanca a Valhadolid (em Portugal pela Beira) tinha mais interesse em ligar-se a Lisboa que Lisboa a ligar-se a ele, pelo que Espanha concordaria em continuar o caminho-de-ferro[309]. Uma voz do Partido Histórico (Gomes de Castro) defendia a construção dos dois caminhos-de-ferro, um para fomentar o comércio (a linha com Espanha) e outro para fomentar a principal indústria do País, a agricultura, e equilibrar a distribuição da população (a linha interna).

4.2.3.1.2. Uma ocasião para o Estado?

Nesta ocasião debateu-se pela primeira vez, como uma hipótese consistente, a possibilidade de vir a ser o Estado o construtor e explorador de caminhos-de-ferro em Portugal. Apesar de ser apenas um deputado que propunha essa opção (Oliveira Marreca), as reacções dos que não concordavam com essa estratégia eram suficientemente numerosas para se pensar que a construção pública era uma hipótese tida em consideração pelo menos por alguns deputados. Relembremos que tudo isto havia surgido depois de desilusões em relação à iniciativa privada e num contexto financeiro a nível europeu que tinha dificultado a formação de companhias (de que Peto tinha sido vítima). Era por isso que Oliveira Marreca afirmava que Portugal podia perder a esperança em ver companhias privadas a construir vias-férreas. Aliás a construção pelo Estado (por empreitadas) sairia mais barata ao Tesouro que a construção privada. E a prova estava na Linha de Leste: a parte construída pela Companhia custara muito mais (por quilómetro) que a do Estado[310]. A própria exploração beneficiaria mais o País pela presença do poder público do que se fosse deixada à iniciativa privada, uma vez que o Governo tinha a capacidade de baixar mais as tarifas que as companhias: o Estado não tinha interesse em prejudicar os utentes nacionais em detrimento dos estrangeiros ao contrário das companhias (sobretudo se não fossem nacionais). Por fim, o monopólio do Estado no transporte acelerado era muito mais benéfico que o dos privados, já que o Governo podia mais facilmente compensar os prejudicados pelos caminhos-de-ferro. Assim, devia-se enveredar definitivamente por este caminho e deixar de o ver como um mero expediente.

[305] Esta ainda era a pior solução, por não se encontrar directamente ligada a Lisboa.
[306] *Diario da Camara dos Deputados*, 8 de Abril de 1859, Acta n.º 7, p. 100-101.
[307] *Diario da Camara dos Deputados*, 8 de Abril de 1859, Acta n.º 7, p. 101.
[308] Também José Estêvão era da opinião que a Linha do Norte era o mais importante caminho-de-ferro do País.
[309] O ministro das Obras Públicas e José Estêvão estranhavam ver Carlos Bento a arrogar-se de campeão da Linha da Beira, quando antes só tinha contratado a Linha do Norte e não fizera estudos alguns.
[310] 80 contos contra 30 contos, respectivamente. Não apresentando cálculos, torna-se presa fácil dos seus opositores.

A opinião de Marreca não seria seguida por nenhum outro deputado. De facto, vários foram as vozes que procuraram demonstrar o erro do raciocínio daquele deputado[311]. A construção e/ou exploração pelo poder público seria um desastre, porque nenhum Estado tinha vocação de empresário[312]: as empresas dos caminhos-de-ferro pagavam bem aos engenheiros (ganhavam mais que ministros), escolhiam os melhores e cumpriam a tempo, algo que o Estado dificilmente conseguiria. Assim, devia-se seguir a política das outras nações mais avançadas (aconselhada por Michel Chevalier): atribuir a companhias privadas a construção e exploração ferroviárias. A construção pelo Estado devia manter-se como um mero expediente provisório. Lobo de Ávila concordava que seria mais benéfico ao País que o Estado detivesse o monopólio do transporte ferroviário (embora admitisse que nem sempre o interesse privado fosse contrário ao interesse público), mas no curto prazo as preocupações deveriam centrar-se na construção (Portugal tinha apenas umas dezenas de quilómetros construídos), a qual deveria ficar a cargo da iniciativa privada, porque o Estado nunca conseguiria angariar todos os fundos necessários à construção. Evocava ainda o direito de remissão do caminho-de-ferro, que dava ao Estado uma certa margem de manobra sobre o sector. No entanto, admitia a hipótese aventada por Marreca no caso de nenhum empresário se mostrar interessado no empreendimento, apresentar condições demasiado onerosas ou no caso de Portugal ver melhorada a sua capacidade de crédito.

4.2.3.1.3. A votação final

Nem o próprio momento final de votação da proposta escapou à discussão puramente política. Antes de se proceder à votação levantou-se a questão do modo de votar, do significado efectivo da decisão da Câmara. Da aprovação do parecer das comissões, que resultaria em relação ao contrato: a rescisão imediata ou a concessão de um prazo para Peto cumprir o contrato primitivo? A discussão sobre este assunto fez regressar as acusações políticas aos comissários das Obras Públicas e Fazenda.

Lobo de Ávila e Soares Vieira eram favoráveis à concessão de um prazo para Peto poder cumprir o contrato original. No seu entender, o contrato tinha sido virtualmente prorrogado pelo Governo anterior ao aceitar negociar as alterações. Deste modo se furtava também o Governo à indemnização a Peto. Os apoiantes do Governo anterior eram contra: ou se rescindia imediatamente ou aceitavam-se as condições. Estes deputados viam na interpretação de Lobo de Ávila a má-fé parlamentar dos que haviam derrubado o Governo: antes defendiam a rescisão do contrato, mas agora que o ministério mudara já defendiam a sua prorrogação. Um outro deputado conotado com os regeneradores – Plácido de Abreu – propunha uma terceira via: à Câmara só cabia a aprovação ou rejeição das alterações. A decisão seguinte era de exclusiva responsabilidade do Governo.

Por fim, decidiu-se que a rejeição do parecer tinha um quádruplo significado: rejeição das alterações; rescisão do contrato (sem contudo precisar se se dava ou não um prazo para Peto cumprir o contrato primitivo[313]); continuação da linha internacional em detrimento da linha interna; e opção pelo concurso em negócios futuros.

4.2.3.2. O americano de Alenquer à Ponte do Carregado

Em 23 de Maio de 1859 é apresentada à Câmara um contrato celebrado em 3 de Fevereiro anterior entre o Governo (com Carlos Bento ainda nas Obras Públicas) e Bartolomeu Aquiles Déjante para a construção de um caminho-de-ferro americano de 1,44 m de bitola (a cavalo ou a vapor) entre Alenquer e o cais na vala do Carregado (junto ao Tejo), com possibilidade de o prolongar até Aldeia Galega de Merceana e/ou Alcoentre, dadas as vantagens que aquele acordo comportava. O Estado não concedia nenhum subsídio, apenas ajudando a expropriar as terras necessárias. O resgate tornava-se possível passados quinze anos, mediante um pagamento. O seu horário dependia do do caminho-de--ferro até ao Carregado.

Sendo um negócio que não comportava encargo algum ao Estado, o debate deveria ser sereno. No entanto, surgiram algumas intervenções que se revelaram de algum interesse, sobretudo por se enqua-

[311] De todos os lados da Câmara: Francisco Gavicho, Serpa Pimentel, Lobo de Ávila, Carlos Bento, Belchior Garcez, José Estêvão, Ávila, Gomes de Castro.

[312] Se o lucro retirado da exploração do caminho-de-ferro não fosse suficiente para compensar o investimento, não valia a pena construir ferrovias. Nesta altura, à semelhança do que se passava noutras nações, as vias-férreas eram vistas como investimentos necessariamente lucrativos a curto prazo e não como infra-estruturas de serviço público

[313] Instado por Santana e Vasconcelos, Serpa Pimentel esclarecia: o contrato seria rescindido dentro das formas legais e no tempo necessário, depois de consultados os conselheiros e juristas da coroa.

drarem no debate mais geral sobre os caminhos-de-ferro. Assim, Gomes de Castro via neste projecto um abandono por parte do Governo das grandes linhas-férreas (apesar de a paternidade do contrato ser histórica). Sá Nogueira aproveitava a menção ao Caminho-de-ferro de Leste (pela combinação com o horário) para questionar o Governo sobre a continuação do caminho-de-ferro até Santarém, nomeadamente sobre a construção do troço entre Asseca e Ónias. No entanto, não se ficava por aqui, pretendendo também saber quais as intenções do Governo quanto às linhas de Sintra (juntamente com Pinto de Almeida) e do Sul. Para completar a sua curiosidade, interrogaria Serpa Pimentel sobre os planos do Governo em relação a Peto e à Linha do Norte. Santana e Vasconcelos completaria o leque de caminhos-de-ferro projectados, inquirindo o Governo sobre o caminho-de-ferro até Badajoz, já que Espanha pretendia dotar aquela cidade de uma ferrovia. O propósito destas interpelações torna-se claro com uma frase final de Santana e Vasconcelos: "*Sr. presidente, dizia-se que o ministerio passado dormia, e eu digo que o actual não só dorme, mas sonha*"[314].

Serpa Pimentel responderia na mesma moeda: "*O que admira é que aquelles que durante dois annos não tiveram pressa em cousa alguma, queiram agora tudo feito em dois mezes*"[315]. Segundo o Ministro das Obras públicas, um prazo menor seria dado a Peto, levantando os protestos dos escorraçados do poder, que entendiam que para conceder uma prorrogação do prazo não valia a pena ter mudado o Governo: o inglês tinha até 31 de Maio para constituir a sua companhia, independentemente de as condições na Europa não serem as melhores para este tipo de actividade[316]. O Ministro revelava que Peto tinha estranhado um prazo tão curto, mas o Governo não mais seria compassivo com este assunto[317]: Peto tinha tido dois anos para constituir a companhia e Portugal não era culpado pelo ambiente financeiro na Europa não ser o melhor. Para substituir Peto, o Governo tinha já propostas em mãos (para exploração do caminho-de-ferro já existente e seu prolongamento desde Vila Nova da Barquinha[318] até Tomar), contudo fazia algo bem mais importante e que o Governo anterior não empreendera: estudos (do troço até Ónias e da Linha da Beira), para o Governo saber o que negociava e depois colocar em praça. Quanto ao Caminho-de-ferro do Sul, achara-o parado (por alegados incumprimento por parte do Governo anterior), dando-lhe andamento até Setúbal, onde esperava chegar em breve (só dois anos depois é que lá chegaria, porém)[319]. Demonstrando que a mudança de Governo não fora em vão, apresentava também dados sobre outros assuntos ferroviários que não tinham sido aludidos pelos deputados anteriores. Anunciava assim o fim da construção do caminho-de-ferro do pinhal de Leiria até ao final do ano e mencionava como a sua gestão tinha melhorado a exploração do Caminho-de-ferro de Leste e organizado o serviço do Ministério[320]. A discussão encontrava-se completamente fora de ordem. Raramente se falava no assunto verdadeiramente em discussão: o americano de Alenquer. No entanto, os Presidentes (Velez Caldeira em 23 de Maio e Rebelo de Carvalho nos dias seguintes) nada diziam e permitiam esta irregularidade.

[314] *Diario da Camara dos Deputados*, 23 de Maio de 1859, Acta n.º 24, p. 339.

[315] *Diario da Camara dos Deputados*, 24 de Maio de 1859, Acta n.º 25, p. 354.

[316] Que serviriam, contudo, como razão para este Governo não poder fazer mais, o que mereceria o repúdio de parte da Câmara.

[317] Já Carlos Bento entendia que uma vez que não estava determinado no contrato nenhum prazo para Peto cumprir o contrato, o Governo poder-lhe-ia ter concedido um prazo mais razoável. Aparentemente a confiança do antigo ministro das Obras Públicas no empresário mantinha-se.

[318] Serpa Pimentel revelava que pretendia fazer o entroncamento das linhas do Norte e de Leste nesta localidade. O preço adiantado – 2 000 contos – serviria de mote para Sá Nogueira e Santana e Vasconcelos desafiarem o Governo a construí-lo quanto antes (já que tinha propostas) em vez de perder tempo com estudos (que, aliás, nem sequer englobavam a Beira Alta). Entretanto, aproximava-se a data de encerramento da sessão parlamentar, as bases de qualquer concurso não seriam aprovadas e Portugal arriscava-se a ficar mais uns meses parado sem caminhos-de-ferro. Para piorar o cenário, o acordo com Espanha tardava.

[319] Agora, Carlos Bento referia que o seu Governo não tinha feito o ramal até Setúbal por causa das exigências exageradas da companhia (sobre o fornecimento de madeiras).

[320] A este propósito responderia que a construção de estradas e a instalação de telégrafos (de que tanto se arrogavam os apoiantes e membros do gabinete anterior) eram meros assuntos de expediente para um Ministério das Obras Públicas bem organizado, tal como a nomeação de juízes pelo Ministério da Justiça. A oposição (ex-ministeriais) não deixaria de responder. Para Gomes de Castro, este regozijo do Governo só significava que Fontes Pereira de Melo, nos anos que passara no Governo nada fizera quanto a este assunto. Estranhamente (ou talvez não), omitia a passagem de Sá da Bandeira, Loulé e Carlos Bento pelo Ministério das Obras Públicas.

4.2.3.3. Alterações dos Pares ao prolongamento do Caminho-de-ferro do Barreiro às Vendas Novas

O projecto de lei aprovado pela Câmara e submetido aos Pares do Reino encontrou oposição neste segundo ramo do poder legislativo. Os Pares achavam que não se devia impor limites à subvenção (que podiam afastar os interessados), deixando ao concurso a sua livre formação, embora o Governo ficasse com a prerrogativa de poder aceitar ou não a vontade da praça. Contudo, retiravam ao executivo o poder de excluir do concurso os candidatos que não provassem a sua idoneidade para cumprir o contrato. Esta opinião foi devolvida e discutida na Câmara dos Deputados no dia 25 de Maio de 1859.

A Comissão de Obras Públicas discordava do veredicto dos Pares, mas aceitava-o dada a urgência de caminhos-de-ferro em Portugal e o pouco tempo que restava da sessão parlamentar para o discutir[321]. A maior parte dos deputados que intervieram (Lobo de Ávila, Mouzinho de Albuquerque, Xavier da Silva) entendia que o diploma das comissões era melhor que o alvitre dos Pares, mas mais valia uns contos de reis a mais com a subvenção, a adiar a implantação de uma verdadeira economia como o caminho-de-ferro. Mais entusiasmado estava o deputado do Alentejo Francisco Pulido para quem o mais inconveniente seria deixar o Alentejo sem aquele caminho-de-ferro que prometia desenvolver a região. Poucos pugnavam pela rejeição das alterações feitas pela câmara hereditária, mas faziam ainda ver que podiam ser lesivas do interesse público a ponto de tornar o investimento improdutivo. Pinto de Almeida desconfiava existirem grandes influências por trás deste contrato, que mais cedo ou mais tarde se haveriam de impor ao Governo.

Para tentar solucionar o problema, Serpa Pimentel comprometia-se a não aceitar nenhuma proposta acima dos doze contos de subvenção e a zelar pela boa-fé dos concorrentes. No seu entender, este compromisso obrigava moralmente os ministros que lhe sucedessem. Ora isto era rejeitado por parte da Câmara. Por isso, Carlos Bento propunha que na acta se lançasse que a Câmara (e não o Ministro) era da opinião que o Governo não devia aceitar propostas superiores a doze contos, o que ia claramente contra a lei e contra a proposta dos Pares, além de que a Câmara também podia mudar, findado esse compromisso. Por esta altura surge uma nova proposta de Mouzinho de Albuquerque. O comissário propunha que se lançasse na acta que a Câmara cuidava que o Governo não devia aceitar propostas superiores a 50% do custo total. Deixava, pois, a entender que ia aceitar propostas superiores aos doze contos (em certos lanços era sabido que o custo total seria bem maior que 24 contos). Uma proposta deste tipo podia ter como consequência um aumento de 500 contos no custo total, dizia o histórico Faria e Maia, para quem estas alterações apenas beneficiavam as companhias concorrentes, sobretudo a concessionária da Linha do Barreiro, a mais interessada de todas. Por tudo isto lamentava a discussão precipitada de um assunto tão importante, que poderia ser evitada caso se tivesse investido tempo na preparação de uma lei geral de concursos. Já o alentejano Pulido não se fez rogado, aceitando imediatamente a proposta de Mouzinho *júnior*, apesar de anteriormente ter referido que doze contos eram suficientes. Quanto às poderosas influências que podiam lesar o Estado, não o preocupavam, pois decerto o Governo não se deixaria intimidar. A vontade de não empecer a obra fazia-o aceitar qualquer proposta! De todos, o mais pessimista era ainda Ávila. O futuro duque não acreditava no sucesso de um concurso que não fosse baseado numa garantia de juro (era o que tinha proposto em último caso a Peto, pelo que não podia dar agora o braço a torcer)[322], embora conviesse que seria óptimo haver interessados – a proposta tinha mais vantagens que inconvenientes, se bem que para fazer um compromisso como o do Ministro valia mais enviar a proposta para uma comissão mista. Antes de o parecer ser aprovado e enviado à sanção régia, Sá Nogueira, o típico deputado do contra, solicitava a recusa de todo o projecto e a construção de uma estrada preparada para receber carris, que se colocariam mais tarde perante uma subvenção mais barata.

O concurso ficaria vago[323], o que seria referido nos discursos de abertura da sessão de 1859, esperando o Rei e a Câmara que o Governo apresentasse soluções para o desenvolvimento da viação acelerada no Alentejo.

[321] A rejeição das considerações dos Pares implicava a nomeação de uma comissão mista (Pares e Deputados) que daria um parecer final sobre a questão. A omissão da Comissão em relação a certos aspectos da proposta dos Pares levantou também alguma contestação por parte de alguns deputados.

[322] Se tal acontecesse, o Governo proporia à Câmara novas e diferentes condições, diria Serpa Pimentel apesar de não acreditar naquele cenário.

[323] Ver Capítulo 3.

4.2.3.4. A nova Câmara

A sessão ordinária de 1859 seria de curta duração. Três semanas após a sua abertura, seria dissolvida, sendo convocadas eleições para Janeiro de 1860. Não deixou de ser uma decisão surpreendente e que prometia polémica, uma vez que a Câmara, apesar de maioria historico-avilista, mostrar o seu apoio ao Governo de Terceira (de facto, a Resposta ao Discurso da Coroa da sessão de 1859, cujo debate normalmente era atribulado, foi aprovada praticamente sem discussão). A dissolução provocou o descontentamento da oposição (que passou a ser minoritária no hemiciclo), que não se absteve de o demonstrar na discussão da Resposta ao Discurso da Coroa (de abertura da sessão de 1860). Na intervenção régia, comunicava-se que em breve seriam apresentados à Câmara os contratos para a construção dos caminhos-de-ferro de Leste, Norte e Sul. Na resposta, a Câmara[324] congratulava-se com o facto de o Rei se aperceber do seu ânimo em dotar Portugal dos meios que contribuiriam para a prosperidade nacional. Por esta altura, já o Governo tinha contratado com D. José de Salamanca a construção das linhas de Leste e do Norte (e com um grupo de ingleses, a construção da Linha do Sul), sendo provável que a intenção do Governo passasse também por assegurar a aprovação deste(s) contrato(s).

Isso mesmo era referido pelo Bispo de Viseu, Alves Martins: "*um dia correu a notícia de que da parte do concessionário do caminho de ferro do norte e leste tinha apparecido a exigencia de que a camara se não dissolvesse sem se aprovar o contrato que elle tinha feito*"[325]. Mais tarde, porém, uma outra mensagem de Salamanca tinha vindo de Espanha pedindo para não se discutir o contrato, porque o espanhol queria modificar o contrato (numa situação demasiadamente semelhante à passada com Peto). Por esta razão ter-se-ia dissolvido a Câmara, tendo o Governo usado como pretexto a vontade de experimentar a nova lei eleitoral. Antes, a escolha de Salamanca também seria aludida. Este Governo que, enquanto oposição, tanto tinha criticado a adjudicação directa, tinha feito o mesmo, disfarçando-a, todavia, sob o manto de um concurso falseado[326]. Terminava: "*Eu estava a receiar que o sr. ministro das obras publicas actual* [Serpa Pimentel] *levante* um padrão de gloria ministerial como teve o actual sr. ministro do reino [Fontes Pereira de Melo] quando o era *das obras publicas com* o celebre caminho de ferro até ao Carregado: *estou a receiar isto, faço esta prophecia, oxalá que não se realise*"[327]. Por isto, com este Governo, valia mais aplicar 12 000 contos no Ultramar e esperar a sua multiplicação para depois construir caminhos-de-ferro no continente.

Serpa Pimentel não mordia o isco lançado por Alves Martins para discutir a questão dos caminhos-de-ferro, mas não deixava de dizer que a história do Bispo de Viseu era uma fábula política: "*eu bem sei que infelizmente á questão dos caminhos de ferro liga-se ainda um grande interesse político*"[328].

*

Até à apresentação e discussão das propostas para a construção quer das linhas de Leste e Norte, quer do prolongamento da Linha das Vendas Novas até Évora e Beja, a Câmara seria inundada de representações de câmaras municipais e de requerimentos de deputados sobre este assunto. Os concelhos pediam à Câmara a alteração ou a manutenção da directriz das linhas anunciadas, de modo a por elas serem servidos[329], repetindo o que haviam feito anos antes. Os deputados procuravam informar-se

[324] Bartolomeu dos Mártires Dias e Sousa, António Correia Caldeira, José Estêvão, Alberto António de Morais Carvalho, José Marcelino de Sá Vargas, Justino António de Freitas, Luís Augusto Rebelo da Silva. Tirando Rebelo da Silva e Morais Carvalho (históricos), todos os outros eram regeneradores ou cartistas.

[325] *Diario da Camara dos Deputados*, 6 de Março de 1860, Acta n.º 5, p. 47.

[326] Ver Capítulo 1. Este facto levantaria ainda mais a vontade da oposição contra o Governo. Faustino da Gama, por exemplo, negava a sua confiança a um Governo que faltava à sua palavra e era relapso no desvio de empréstimos para despesas correntes (o caso do empréstimo *Erlanger* de Junho de 1859). Também desta vez os desvios eram legais e justificados pela necessidade de pagar os encargos da dívida, sob pena de reduzir o crédito nacional, segundo Casal Ribeiro: "*o credito é preciso explora-lo e aproveita-lo em favor dos grandes melhoramentos de que o paiz carece, a favor principalmente da sua viação acelerada e ordinaria sem a qual não ha commercio, nem industria, nem agricultura que prospere; é a favor pois d'estes grandes melhoramentos que o credito deve ser aproveitado*". *Diario da Camara dos Deputados*, 7 de Março de 1860, Acta n.º 6, p. 63.

[327] *Diario da Camara dos Deputados*, 6 de Março de 1860, Acta n.º 5, p. 49. Itálico no original.

[328] *Diario da Camara dos Deputados*, 6 de Março de 1860, Acta n.º 5, p. 51.

[329] Miranda do Corvo, Ferreira do Zêzere, Alvaiázere, Figueiró dos Vinhos, Soure e Penela pediam para a que a Linha do Norte seguisse a direcção de Tomar (por uma directriz semelhante à da a estrada entre Tomar e Coimbra). Isto e a realização de estudos por parte do Governo de então mostram que a directriz não estava ainda definida e que os estudos alegadamente feitos por Peto não existiam ou pelo menos não eram válidos. Na Linha do Sul, surgem dois pedidos curiosos de Vila Nova

sobre as propostas que em breve se discutiriam, pedindo ao Governo[330]: cópias do parecer do Conselho de Obras Públicas sobre o contrato Salamanca (Lobo de Ávila, Xavier da Silva); alterações ao contrato original (Lobo de Ávila); informações sobre o impacto militar da rota do caminho-de-ferro (Xavier Palmeirim); reprodução dos estatutos da Companhia Real (Lobo de Ávila) e esclarecimentos sobre a Linha de Leste (Faustino da Gama, Carlos Bento, Plácido de Abreu, António Arrobas, José Estêvão) e do Sul (Silva Cabral, Dias de Azevedo)[331]; ou solicitações para se levar o caminho-de-ferro até ao Algarve (Joaquim Mendes Neutel, José Maria da Ponte e Horta, António Vaz da Fonseca e Melo, Francisco Bívar, Hermenegildo Gomes da Palma, José Estêvão)[332]. A oposição contava assim as espingardas, preparando os argumentos para a discussão, procurando evitar a repetição dos erros dum passado recente.

4.2.3.5. O contrato Salamanca[333]

A 14 de Fevereiro de 1860 era finalmente trazido à Câmara dos Deputados e enviado às comissões reunidas de Fazenda e Obras Públicas o contrato e proposta de lei do Governo (n.º 3-A) para a construção das linhas de Leste e do Norte (a par do contrato e proposta de lei para prolongamento da estrada de ferro até Évora e Beja e construção de um *tramway* de acesso a uma mina em Mértola).

O texto dessa proposta reflectia ainda que o credo ferroviário dos governantes estava bem firme e inabalável apesar das desilusões vividas com *Hislops*, *Petos*, *Lucottes* e afins. Os caminhos-de-ferro mantinham-se como a primeira necessidade material do País e condição essencial para o seu desenvolvimento económico. Com este contrato, a produção agrícola e industrial iria prosperar, excedendo até as mais auspiciosas previsões – acreditava-se. A prova residia no facto de o volume de passageiros a circular nos 68 quilómetros em exploração ser muito superior ao previsto. Contudo, o Governo debater-se-ia, decerto, com o desânimo, a descrença e o descrédito a que o sector chegara com as más experiências do passado e com o atraso de Portugal em relação a outros países. No entanto, essas más experiências deveriam servir de lição para as não repetir: o anteriormente, o preço elevado da construção tinha sido resultado da inexperiência. Os próximos quilómetros não seriam, pois, tão caros.

Neste sentido tinha o Governo recebido várias propostas para continuar o caminho-de-ferro, mas nenhuma satisfazia inteiramente os interesses nacionais. Deste modo, o ministério sugeriu ao Conselho de Obras Públicas um projecto de contrato por empreitadas (a ser posto em praça) para continuação do caminho-de-ferro até Tomar ou pelo menos até à Barquinha (ponto provável de bifurcação das linhas de Leste e do Norte). O objectivo era atrair a atenção da iniciativa privada com um projecto de menor dimensão. Mas ainda antes de o Conselho dar o seu parecer, entabulou o Governo conversações com D. José de Salamanca, construtor de vários caminhos-de-ferro em Espanha, que redundaram na assinatura do contrato provisório em 30 de Julho. Contudo, os capitalistas associados ao espanhol tinham solicitado umas alterações ao contrato primitivo para terem mais segurança e poderem emitir acções com mais facilidade, algo a que o Governo não acedeu (excepto em pontos de *pouca importância* – as tarifas – que aliás seriam também menosprezados pela Comissão de Obras Públicas). Ao se manter firme, o Governo arriscou, mas o risco tinha compensado, pois os investidores voltaram atrás nos seus pedidos e o contrato seria posto em praça, à qual apenas concorrera Salamanca, tornando-se assim o contrato provisório em contrato definitivo em 14 de Setembro de 1859. O Governo contratava assim com a maior garantia de sucesso e de menor gravame para Portugal, tendo em conta as condições da Europa. De qualquer modo, as vantagens superariam em muito os encargos.

---

de Reguengos e do Alandroal que pediam a alteração e manutenção, respectivamente, do ponto de bifurcação da linha (para Évora e Beja) em Santiago do Escoural. São curiosas, porque ambos concelhos se encontram a Leste de Évora, pelo que não beneficiariam do caminho-de-ferro, nem teriam qualquer interesse (aparentemente) na fixação do entroncamento das linhas fosse onde fosse.

[330] A Linha de Sintra não se encontrava ainda esquecida. Em Abril de 1860, Faustino da Gama interpelava o ministro das obras públicas sobre o trespasse da concessão à Sociedade Anónima dos Caminhos de Ferro e Docas de Lisboa, formada por Cyriu Vander Elst Irmãos & Companhia, Francisco Splingard, Júlio Lejeune, Theodore Guilherme Hoorick, John Box e Gustavo de Linge). Também Hermenegildo Faria Blanc e Mouzinho de Albuquerque interpelavam o Governo sobre o incumprimento do contrato para o Caminho-de-ferro de Sintra.

[331] À excepção de Arrobas, todos pugnavam do lado da oposição. Nesta altura, José Estêvão estava em vias de afastamento dos regeneradores e o próprio Lobo de Ávila encontrava-se em trânsito para a oposição histórica (nunca tinha pedido tantas informações à Mesa, nem nunca tinha colocado desta maneira o Governo regenerador em cheque), juntamente com Plácido de Abreu.

[332] À excepção de José Estêvão todos naturais ou eleitos pelo Algarve e quase todos com conhecimentos de Engenharia.

[333] Este estudo termina aqui, com a apresentação das propostas e projectos de lei para a construção das linhas de Leste, Norte e Sul. As discussões destes contratos ficarão para uma outra oportunidade.

A proposta do Governo (então apresentada), com base no contrato Salamanca tinha assim o condão de relançar o projecto ferroviário em Portugal, depois de dois anos perdidos, protagonizados pelo Governo anterior e por Peto. Este contrato era também ele um obstáculo, na medida em que ligava o Governo aquele empresário, impedindo um acordo com outras companhias. Por isso (e para evitar o pagamento de um indemnização) o Governo concedera um prazo a Peto até 31 de Maio para ele formar a companhia. Como o britânico não conseguisse, o contrato fora rescindido, cumprindo-se assim uma das recomendações de Abril de 1859 das comissões de Obras Públicas e Fazenda. Quanta às duas últimas (*vide supra*), tinham também sido acatadas pelo Governo: o contrato de 30 de Julho de 1859 com D. José de Salamanca (empresário reputado e experiente na área, tal como Peto o parecera) previa a construção da linha internacional, mas ao invés de ser imediatamente aceite, fora submetido ao juízo da praça. Este Governo superara ainda o anterior em três vertentes: em primeiro lugar tinha conseguido do concessionário a tomada da exploração, aliviando assim o Tesouro dessas despesas; em segundo lugar tinha prontos ou em execução os estudos que haveriam de conduzir a via-férrea à fronteira e ao Porto[334]; em terceiro lugar relançara a construção do troço até Santarém (dando emprego a 1 500 operários).

Destarte, o Governo estava convicto de que este contrato iria marcar uma era nova na vida económica de Portugal, pedindo à Câmara que o aprovasse com a maior brevidade possível: "*Senhores! Temos a convicção de que fareis um relevante serviço ao paiz, approvando este contrato* (…). *A regeneração economica do paiz só datará da epocha em tivermos construidas as nossas mais importantes linhas de viação accelerada*"[335].

*

As comissões de Fazenda e Obras Públicas, onde predominavam elementos afectos ao Governo[336], subscreveriam as palavras do executivo no projecto de lei n.º 13, apresentado em 16 de Março de 1860. Na opinião dos comissários, o contrato parecia adequado a tornar real a construção e exploração das duas linhas que haveriam de regenerar a economia do País; previa uma normalização da bitola com a medida espanhola (1,67 m), sem qualquer tipo de aumento dos encargos para o Estado; possuía as cautelas exigíveis para evitar erros graves para as obras, para a exploração (a bitola de 1,67 m era menos favorável ao *desencarrilhamento*) e para o Tesouro; respeitava as normas da arte (embora estas tenham sido modificadas em relação ao original); e assegurava as regalias do Governo português. Quanto ao método escolhido – subvenção quilométrica – era o mais usado nos países *que se preocupam dos seus interesses* (alusão à garantia de juro proposta por Peto e aceite por Carlos Bento) e o melhor para o estado económico de Portugal (os valores da subvenção eram justos e semelhantes aos que se praticavam em Espanha), pois tinha-se consciência de que os primeiros anos da exploração não haveriam de ser muito lucrativos, pelo que o Estado iria ter um encargo permanente e não quantificável, caso optasse pela garantia de juro. Ao optar pela subvenção quilométrica, o Estado assumia um ónus fixo e determinado[337]. Assim, o Governo não se via na necessidade absoluta de fiscalizar a construção e exploração, só tendo de zelar pelos quilómetros construídos serem iguais em ambas as linhas). As vantagens eram vários e diversas, pela que a Comissão aconselhava a aprovação do projecto, não deixando contudo de apelar ao patriotismo dos deputados para o fazer[338].

[334] Para a directriz dos dois caminhos-de-ferro, consultar Anexo XIX.

[335] *Diario da Camara dos Deputados*, 16 de Março de 1860, Acta n.º 14, p. 153.

[336] Ver Anexos VIII e IX.

[337] O Estado pagaria 4 500 libras por cada um dos 196 quilómetros da Linha de Leste (total de 882 000 libras) e 5 400 libras por cada um dos 218 quilómetros da Linha do Norte (1 177 200 libras no total). Ao montante da subvenção ainda se retiraria as 306 000 libras correspondentes aos 68 quilómetros já construídos. Assim as subvenções acabariam por ficar em 3 831,3 libras na Linha de Leste e 4597,6 libras na Linha do Norte. O financiamento seria feito com os títulos de dívida externa fundada já emitidos pela carta de lei de 5 de Março de 1858 e artigos 4.º,5.º e 6.º da carta de lei de 4 de Junho de 1857, podendo criar mais de acordo com o decreto de 22 de Junho de 1859.

[338] Após a discussão, ressurgiriam as interpelações dos deputados (sobre o contrato) e os pedidos dos concelhos (Estremoz, Castelo de Vide, Vila Viçosa, Elvas, Campo Maior e Portalegre) no sentido de verem o caminho-de-ferro à sua porta. A pretensão de Castelo de Vide não deixa de ser sintomática dos prodígios atribuídos ao caminho-de-ferro: apesar de se encontrar a cerca de 25 quilómetros da linha, pedia a manutenção da sua directriz. Para a Linha do Norte, seria um grupo de deputados (Encarnação Coelho, Eleutério Dias da Silva, Zeferino Rodrigues, Dias de Azevedo, Barros e Sá, Almeida, Monteiro Castelo Branco, Vicente Ferrer, Aristides Abranches e Andrade Morais) que pedia que o traçado do Caminho-de-ferro do Norte se fizesse por Tomar, Vale de Cabaços e Coimbra (portanto mais pelo interior do País). Só alguns destes deputados tinham interesse directo na alteração da directriz (tinham sido eleitos por círculos daquela área). Outros eram naturais dessas zonas. Mas alguns não tinham qualquer razão para ser a favor ou contra a direcção do caminho-de-ferro ou prejudicavam

4.2.3.6. *Tramway* entre a mina de S. Domingos de Mértola e o Guadiana

Como foi referido anteriormente, no dia 14 de Fevereiro de 1860 não seria apenas o contrato Salamanca a ser apresentado. Uma outra obra de caminho-de-ferro, muito mais pequena, seria também apresentada. Tratava-se de um caminho-de-ferro para cavalos (*tramway*) entre a mina de cobre de S. Domingos de Mértola e o Guadiana na extensão de dezoito quilómetros.

O Governo propunha (proposta de lei n.º 3-D) a aprovação do pedido feito pelo concessionário da mina desde Junho de 1859, Diogo Mason, para a construção da referida via-férrea sem qualquer tipo de apoio estatal (excepto a declaração de utilidade pública das expropriações). Só a inexistência de encargos para o Estado seria razão suficiente para convencer o Governo e a Câmara, contudo aquele achou por bem reforçar a proposta com outros argumentos. Assim, enalteceu o contributo da indústria mineira para o aumento da riqueza nacional (pelo minério que extraía e pelos braços que empregava, levantando povoações onde elas não existiam e estabelecendo vias de comunicação sem custo para a comunidade) e como este caminho-de-ferro iria desenvolver a mineração naquela área do País. De facto, a exploração daquela mina só pecava pelo meio de transporte do cobre até ao porto no Guadiana ser dispendioso e pouco produtivo (transporte cavalar). Por isso, este caminho-de-ferro (que iria triplicar o tráfego e aproveitar a outras minas vizinhas) era útil e devia ser aprovado. No dia 4 de Abril de 1860, a Comissão emite o seu parecer (projecto de lei n.º 14), aprovado a proposta do Governo. A Câmara seria consensual a aprovar o contrato.

4.2.3.7. Prolongamento da Linha do Sul

O concurso para esta obra tinha ficado vago, tal como Serpa Pimentel previra. E tal como tinha prometido, o Ministro das Obras Públicas (que assinava a proposta) apresentava uma proposta (um novo contrato) às Cortes para desbloquear a situação e evitar que Portugal ficasse sem uma realização tão importante.

Assim, o Governo apresentava em 14 de Fevereiro de 1860 uma proposta para o prolongamento da Linha do Barreiro às Vendas Novas até Évora e Beja, que seria depois enviada às comissões de Obras Públicas e Fazenda. Para justificar o investimento, o Governo evocava a abundância e fertilidade do Alentejo e como a sua agricultura seria incrementada pela facilidade de saída dos seus produtos que na altura se viam onerados pelo custo dos transportes. Também o sector extractivo (já em crescimento, como o mostrava a proposta anterior) se desenvolveria com estas linhas-férreas, graças às facilidades de transporte que estes prometiam, e contribuíam para o sucesso da linha com as receitas que proporcionaria.

A questão da centralização da rede e Lisboa reassume aqui a sua importância. Com este caminho-de-ferro, com a Linha de Leste e Norte e com o Tejo, Lisboa em breve ocuparia "*o lugar que lhe compete na geographia commercial das nações*"[339]. O dinâmico comércio que se estabelecia entre Évora e Beja[340] e Lisboa era razão para justificar o projecto. "*Beja é o celleiro de Lisboa*"[341] e de Évora vinha muito gado suíno para Lisboa, para consumo e exportação para o Brasil, além de outros produtos (como o azeite). Nos anos recentes – continua o Governo –, a escassez da produção de vinho de Santarém e Lisboa tinha sido colmatada pela produção do Alentejo que aproveitava o Caminho-de-ferro do Barreiro às Vendas Novas. Ora, se existisse um caminho-de-ferro mais longo, o vinho do Alentejo continuaria a fluir mesmo depois de restabelecida a produção nos arredores próximos de Lisboa. Por tudo isto, à linha-férrea afluiriam abundantes produtos e pessoas, pelo que o investimento seria de uma grande vantagem económica para o País.

As condições do contrato provisório[342] apresentado na proposta eram basicamente iguais às do concurso que ficara vago e as que foram adoptadas no contrato com Salamanca, apenas passando a

mesmo os interesses dos seus representantes (caso de Zeferino Rodrigues, eleito pelo Cadaval, que afastava assim o caminho-de-ferro desta localidade). Ver Anexos X e XIX.

[339] *Diario da Camara dos Deputados*, 25 de Abril de 1860, Acta n.º 18, p. 256.

[340] Que aliás até contribuíam para o pagamento do subsídio quilométrico.

[341] *Diario da Camara dos Deputados*, 25 de Abril de 1860, Acta n.º 18, p. 256.

[342] Firmado com capitalistas respeitáveis de Londres, conhecidos por assumirem empresas de crédito e de viação pública. A própria existência de capital inglês era encarada como uma garantia de sucesso. O Governo conseguira ainda dos concessionários o início imediato dos trabalhos (dada a urgência da obra), esperando que as cortes tivessem isto em consideração e se resolvesse a aprovar o contrato. No entanto, os concessionários tinham conseguido do Governo um aditamento à cláusula de remissão, que levantava dúvidas. Inicialmente o contrato original previa um prazo de 30 anos, mas mais tarde os ingleses propunham um prazo entre os quinze e os 30 anos após a conclusão dos trabalhos, mediante o pagamento de uma

subvenção para dezasseis contos por quilómetro. Um valor acessível na visão do Ministro, tendo em conta ao valor que se praticava na Europa. Além disso, com os contributos de Évora e Beja, o Estado não se obrigava a pagar muito mais do que os doze contos iniciais. De qualquer modo as vantagens que do caminho-de-ferro adviriam superariam em muito até a subvenção de dezasseis contos.

No dia 25 de Abril de 1860, as comissões reunidas de Fazenda e Obras Públicas apresentavam o projecto de lei n.º 18 que tinha recaído sobre a proposta anterior do Governo. Os comissários repetiam os argumentos agrícolas, extractivos e fiduciários do Governo, explicitando ainda melhor como os encargos para o Estado não seriam linearmente iguais à mera multiplicação do subsídio pelo número de quilómetros[343]. A única alteração feita assentaria no alargamento da forma de angariação dos capitais necessários para *bond* e *inscripções*. Todos os comissários aprovariam sem dúvidas o projecto, à excepção de Lobo de Ávila e Ávila que assinavam com declarações, o que marca o afastamento do primeiro em relação ao Governo. Nos dias seguintes, a discussão seria acompanhada de pedidos de localidades daquela região no sentido de o contrato ser aprovado (Cuba, Alvito, Ourique, Serpa, Beja e Moura) ou de a sua directriz ser alterada (Montemor-o-Novo).

4.2.4. Caminhos-de-ferro e estradas

Ao lado da discussão sobre caminhos-de-ferro, passou a correr também a discussão sobre as estradas ditas ordinárias. Logo no início da Regeneração alguns deputados começaram a fazer valer a necessidade da construção destas[344]. Nesse sentido chamou Gouveia de Almeida (empunhando uma representação da Câmara de Ervedal) a atenção dos deputados para a necessidade de existirem boas estradas que comunicassem com o caminho-de-ferro. Não foi, pois, por falta de aviso que as estradas não seriam construídas vias de ligação às vias-férreas. No entanto, esta pretensão não seria acompanhada pelas vozes de outros membros do poder legislativo. Alguns ainda afloravam a necessidade do desenvolvimento da viação ordinária, mas para logo a seguir a esquecer perante a opulência que o *ferrocarril* até Espanha e até ao Porto parecia encerrar.

As próprias discussões do orçamento do Ministério das Obras Públicas para o ano económico de 1853-54 indicavam isso mesmo. A Comissão de Obras Públicas da Câmara dos Deputados poucas verbas votava à construção de estradas e as que eram contempladas não eram complementares ao caminho-de-ferro, salvo algumas – poucas – excepções. Por outro lado, propunha-se a construção de estradas concorrentes à via-férrea (a estrada de Aldeia Galega às Vendas Novas pela margem esquerda do Tejo), se bem que alguns deputados (Sarmento Saavedra) pretendessem o desvio de fundos desta estrada para outras, precisamente por o caminho-de-ferro conduzir a uma duplicação de comunicações. Mais se evocava o facto de províncias haver que se iam dotar de estradas e caminhos-de-ferro (o Alentejo) enquanto outras ficavam completamente ao abandono e se mantinham isoladas do Reino (caso da Guarda ou de Bragança)[345]. Infelizmente, o dinheiro não chegava para tudo e o imposto que se cobrava a nível nacional para o desenvolvimento de estradas obrigava moralmente os governantes a *distribuir o mal pelas aldeias*. Era invocando este argumento que se pediam pequenas estradas para vários concelhos que a serem feitos em pouco contribuiriam para o desenvolvimento da rede viária a nível nacional (como notavam Ávila e Lobo de Ávila). Eram os *interesses de campanário* (interesses locais) a falarem mais alto.

---

garantia de juro de 6,5% sobre o capital investido. A justificação, adiantada pelo próprio ministro, assentaria no facto de os concessionários duvidarem da rentabilidade da linha por atravessar zonas despovoadas, o que levanta a dúvida: porque razão se propunham a fazer o caminho-de-ferro então? Dúvida que não nublava a mente do Governo.

[343] Beja oferecia três contos por 40 quilómetros (120 contos). Évora oferecia 1:200$000 por 80 quilómetros (96 contos). A doação de terrenos do Estado ascendia 500 mil réis por 40 quilómetros (20 contos). No fundo o Estado só pagaria 1684 contos pela obra e não os 1920 (16 x 120) previstos (1920 – 120 – 96 – 20 = 1684).

[344] Desta ideia, contudo, se apartava a maioria dos deputados (que apoiava o Governo). Passos Manuel, por exemplo, revelava-se *pouco partidista* das estradas ordinárias. Persistia ainda assim a ideia segundo a qual as grandes vias de comunicação (caminhos-de-ferro e rios) bastavam para desenvolver o País.

[345] A questão de o Alentejo ser privilegiado em termos de desenvolvimento dos transportes seria, mais do que uma vez, aduzido na assembleia. Seria esta uma estratégia deliberada do Governo? O insuspeito Passos Manuel diria a este propósito na Câmara: "*O Alemtejo é uma província que póde levantar Portugal do abatimento em que está* (…)*, mas esta província não póde ser bem cultivada em quanto não houver caminhos de ferro, e em quanto não se facilitarem os meios de communicação aquática*". *Diario da Camara dos Deputados*, 16 de Julho de 1853, Acta n.º 15, p. 269. Seria também esta a ideia do Governo? Desenvolver Portugal a partir do Alentejo, beneficiando em primeiro lugar esta província? Não nos esqueçamos que o grande abastecedor de cereal de Lisboa era precisamente a planície alentejana.

Também um dos comissários das Obras Públicas – Vasconcelos e Sá[346] – alertava para a estratégia, na sua opinião errada, que a Comissão se preparava para seguir. Para ele, as comunicações internas haviam de se compor de caminhos-de-ferro e de estradas de pedra. Destas, haveriam as que comunicassem com as linhas-férreas e as que brevemente iriam ficar sem trânsito por causa do caminho-de-ferro. Ora, ele lamentava a opção da Comissão por investir nestas últimas estradas – que não seriam, pois, um investimento produtivo – em detrimento das primeiras – que em breve mostrariam a sua utilidade. A sua opinião, contudo, cairia em saco roto.

4.2.4.1. Estrada do Norte *vs.* Linha do Norte

Nos inícios de 1854, entraram à discussão dois projecto de lei sobre a construção de estradas no Reino. Aproveitando o mote, Carlos Bento (e mais tarde António José de Ávila e outros deputados da oposição) lamentava não se ter reparado a estrada de Lisboa ao Porto por se estar à espera do caminho-de-ferro entre aquelas duas cidades (enquanto que a Sul se construía a estrada de Lisboa a Badajoz a par da via-férrea na mesma direcção, se bem que por uma directriz diferente[347]). Lamentava, porque o caminho-de-ferro demoraria ainda muito tempo a fazer (como acontecia em Espanha e França e sobretudo se o Fundo destinado à sua construção continuasse a ser sucessivamente dilapidado), tempo durante o qual a ausência da estrada muito prejudicava a Nação e o Norte: "[o Caminho-de-ferro do Norte] *é uma bella linha; dirige-se um pouco á costa; mas realmente um caminho de ferro pintado póde ser bonito para ver, mas para andar é péssimo*"[348]. Além disso, era da opinião que o caminho-de-ferro, apesar de ser um meio de comunicação superior à estrada (ninguém ousava pôr tal em causa, aliás), não a substituía, mesmo que ambos ligassem os mesmos pontos pela mesma directriz. Por outro lado, a própria existência da estrada contribuiria para o sucesso da construção do caminho-de-ferro (embora não explique como) e não a prejudicava, como pretendiam os seus opositores. Pela ordem de ideias destes, o próprio Oceano Atlântico também prejudicava a construção dos caminhos-de-ferro. Finalmente, uma estrada era um meio de viação mais democrático, por onde todos podiam andar, enquanto que o caminho-de-ferro estaria fora do alcance da bolsa de muitos. A estrada era uma boa forma de fazer oposição. Contudo, era o próprio Governo que, pelo seu comportamento suspeito, se sujeitava àquele tipo de ataques.

Para aquele arrazoado em muito contribuía a experiência com a construção da Linha de Leste até Santarém, a qual também o desanimava. Esta linha exigira muito esforço e zelo por parte do Ministro das Obras Públicas e dinheiro da parte do Governo (referência à subscrição de $^{1}/_{3}$ do capital da Central Peninsular[349]) e exigiria ainda muito tempo para a sua construção. Uma vez que a construção da Linha do Norte não deveria ser diferente em termos de custos (exagerados na sua opinião[350]) e tempo, Carlos Bento perguntava porque razão deveria ficar Portugal sem uma via de comunicação rápida (não tão rápida como o caminho-de-ferro, é certo) entre as duas capitais do País; porque deveria ficar sem estrada à espera que se reunissem os capitais para construir uma linha-férrea até ao Norte. Por outro lado, criticava a leveza com que eram discutidos assuntos de tamanha importância. Por fim resume e revela o motivo da sua oposição ao Governo: "*todos nós queremos o bem deste paiz* (…)*: divergimos apenas no methodo*"[351]. No *methodo* usado pelo Ministro da Fazenda e Obras Públicas é que residia o cerne da oposição, designadamente na falta à palavra dada em 30 de Agosto de 1852. Fontes comprometera-se a expropriar o Fundo Especial de Amortização para o usar na construção do Caminho-de-ferro do Norte, contudo usara-o para ressarcir despesas correntes, cobrir a diminuição das receitas das alfândegas e mais tarde para garantir um novo empréstimo (junto da casa *Leroy & Chabrol*) para a construção de estradas e para a dotação da Linha de Leste. No entanto, o Governo continuava a servir-se do Caminho-de-ferro do Norte apenas com fins políticos e financeiros, pois ainda não tinha realizado qualquer estudo ou chegado a qualquer conclusão definitiva quanto ao traçado final da linha. Tudo isto – continuando a crítica –, além de anticonstitucional (chegou-se a brandir a Carta), contri-

[346] Especialista em Obras Públicas. Cf. Anexo X.
[347] Ver Anexo XIX.
[348] *Diario da Camara dos Deputados*, 18 de Julho de 1854, Acta n.º 152 p. 133.
[349] A qual Carlos Bento inicialmente contestava. Depois passou a usá-la como argumento para uma maior intervenção do Estado no projecto.
[350] "*Eu declaro a esta camara, que se fosse ministro, e podesse dispor de 15 mil contos do capital nacional, havia de pensar muito, antes de o immobilisar na construcção de um caminho de ferro*". *Diario da Camara dos Deputados,* 23 de Janeiro de 1854, Acta n.º 18 p. 133.
[351] *Diario da Camara dos Deputados,* 23 de Janeiro de 1854, Acta n.º 18 p. 133.

buía para a perda de confiança no Estado, que se materializava nas garantias exigidas pelos prestamistas do Estado (e paulatinamente nas intervenções parlamentares: a dado momento, Cunha Sottomayor declarava que não mais confiava na palavra de Fontes[352]; mais tarde, Carlos Bento propunha que o Governo fosse por lei obrigado a depositar na Junta do Crédito Público o dinheiro destinado às estradas).

Fontes era contrário à construção de uma estrada ordinária entre Lisboa e Porto, preferindo o caminho-de-ferro, assumindo-se muito mais optimista do que Carlos Bento quer na sua realização, quer nos resultados que dele previa obter: "*É possível que eu me engane, que attribua ao caminho de ferro do norte maravilhas e qualidades que elle não póde ter; mas ou eu estou profundamente illudido a este respeito, ou o caminho de ferro do norte construído, transforma de tal sorte as circumstancias económicas do nosso paiz, que o ha de tornar desconhecido a nós mesmos*". Colocando-se ao nível do Marquês de Pombal, acusava a oposição de falta de audácia, excepto no que se referia ao custo que adiantava para a construção daquela estrada de ferro: "*Se nós tivéssemos hoje em Portugal, que Deos nos livre, um cataclysmo tal como o de 1755, e que houvesse um homem que mandasse fazer taes e taes obras, declaravam-no doudo immediatamente. Espanta-nos, que seja possível um caminho de ferro; atterra-nos esta idéa. Pois nós, indignos mortaes, somos por ventura dignos de ter um caminho de ferro, que custa tantos mil contos!! Quinze mil contos, disse o illustre deputado, que elle ha do custar. Não sei como não calculou mais á larga*". Mas mesmo para um investimento desta monta, não via Fontes "*que inconveniente haveria em imobilisar os capitaes do paiz para a construcção de caminhos de ferro, de que o próprio paiz tiraria immensas vantagens, tiraria immensos recursos todos os dias, todas as horas, e a todos os instantes*"[353]. O Ministro das Obras Públicas e da Fazenda era acompanhado por José Estêvão, Casal Ribeiro e Lobo de Ávila na oposição à ideia da construção de uma *Estrada do Norte*, que não passava de um desperdício de dinheiro (já que brevemente seria substituída pelo caminho-de-ferro e que a quantia adiantada pela oposição era irrisória), que apenas beneficiava uns poucos e tinha como consequência imediata o abandono da conclusão de outras vias de comunicação (que, segundo a oposição, apenas iam também ao encontro dos interesses pessoais de alguns deputados)[354]. José Estêvão afirmava a desnecessidade de recuperar a estrada de Lisboa ao Porto (excepto o troço entre Lisboa a Coimbra, que, na sua opinião, ao seguir uma direcção díspar seria útil ao País), cuja directriz era incompreensível por se desviar de todas as populações importantes. Quanto à pretensão de construir simultaneamente as duas vias, considerava-a um absurdo. Porquê a sua aversão a estradas? O próprio Estêvão responde: "*os trabalhos das estradas entre nós são muito morosos, muito despendiosos, e ficam sempre incompletos; de modo que não se podem prestar a uma viação, e communicação regular, activa e accelerada*"[355]. Insistia, pois, exclusivamente em vias-férreas, apresentando agora novo argumento: o volumoso transporte de gado para Lisboa desde o Minho, o Alentejo e a Beira e a diferença de preços dos cereais entre Alentejo e Lisboa provocada pela falta de transporte[356]. Mais à frente insinua a perspicácia de uma estrada de ferro até Braga (e algumas sessões depois de um caminho-de-ferro até à Régua – "*o caminho de ferro do Porto á Regoa parece-me que ha de ser um dos primeiros que eu hei de ver neste paiz*"[357]). O entusiasmo de Estêvão em relação aos caminhos-de-ferro emulava com o de Fontes. Para Lobo de Ávila, a simples existência de vias-férreas levaria ao aparecimento de estradas, construídas pelo poder local: "*O caminho de ferro deve não só satisfazer á circulação que existe, mas ha de concorrer para o seu augmento. Se os povos tive-*

[352] "*O certo é que todos nós, e o paiz, temos mais de uma rasão, e todas ellas mais que fundamentadas, para termos desconfiança a respeito das promessas, e da sinceridade das declarações feitas á camara pelo governo*". *Diario da Camara dos Deputados*, 14 de Março de 1854, Acta n.º 57 p. 187.

[353] Para as três citações: *Diario da Camara dos Deputados*, 24 de Janeiro de 1854, Acta n.º 19, p. 141.

[354] Mais tarde, Fontes reveria parcialmente a sua posição, dizendo que a construção da estrada Lisboa – Porto já estava em estudo e que seria um desperdício a perda desses estudos, até porque a directriz da estrada diferia da do caminho-de-ferro, passando e servindo outras localidades. Era até da opinião que se começasse a estrada de Lisboa e do Porto o caminho-de-ferro, havendo os dois de se unir (talvez em Coimbra) ligando assim aquelas duas cidades numa espécie de *interface* rodo-ferroviário.

[355] *Diario da Camara dos Deputados*, 11 de Março de 1854, Acta n.º 55 p. 152. No entanto, apoiava os gastos com a estrada de Aldeia Galega a Badajoz, isto porque para esta estrada já se tinha gasto 100 contos de réis, pelo que não a concluir seria um desperdício desse dinheiro. No caso da estrada de Lisboa ao Porto, nada se tinha por ora gasto.

[356] Também José Silvestre Ribeiro neste debate chamaria a atenção para este ponto, assim como Lobo de Ávila. Já anteriormente tinha José Estêvão alertado para a falta de comunicações na Beira.

[357] *Diario da Camara dos Deputados*, 26 de Junho de 1854, Acta n.º 134, p. 323. Não viveria para ver este melhoramento, contudo.

rem um lameiro em logar de um caminho de ferro, uma estrada ordinária em logar de um caminho de ferro, não têem tanto incentivo para construir as estradas para essa linha."[358]

*

Em 1855, voltava-se a insistir na construção da estrada entre Lisboa e Porto, que na altura era apenas de Porto a Coimbra, porque entre Coimbra e o Carregado (onde viria a terminar o caminho-de--ferro) já o Governo havia ordenado a construção de uma estrada ordinária (por uma directriz totalmente diferente da do futuro caminho-de-ferro). Os 63 deputados que apresentavam a proposta para a continuação da rodovia até ao Porto (nos quais se incluíam alguns *amigos do Governo*) admitiam que esta era a melhor medida para que o caminho-de-ferro mais tarde se tornasse uma realidade. A própria Comissão de Obras Públicas (projecto n.º 103) admitia que o Governo deveria construir imediatamente uma estrada *provisória* entre Coimbra e o Porto (dada a urgência da sua necessidade). Mas, uma vez que o Ministro das Obras Públicas lhe havia assegurado que em três ou quatro meses o Governo se dotaria dos meios necessários para a construção do caminho-de-ferro, a Comissão acedera a colocar um prazo de alguns meses na proposta para a construção da estrada Porto – Coimbra. Entendia também que, embora se tratasse de uma ligação provisória, uma vez que o caminho-de-ferro em breve a ia substituir, manteria a sua utilidade, depois daquele construído, *para outra ordem de relações comerciais* e comunicação entre povos. Tudo não passava pois de um subterfúgio usado pelo Governo para contentar a oposição, pois não era nem nunca seria intenção deste executivo iniciar a estrada entre o Porto e Coimbra. Isso mesmo seria apontado pela oposição (Silvestre Ribeiro, Pinto de Almeida, Macedo Pinto) que pretendia a construção imediata da estrada, tal como tinha sido estipulado na proposta anterior ao parecer da Comissão. Mas não era apenas a necessidade da estrada que motivava aqueles deputados. A falta de dinheiro e de braços, o custo mais reduzido da estrada, o adiamento da sua construção para o Inverno, a experiência com a Linha de Leste (que tinha avançado uns poucos quilómetros em três anos[359]), a construção da estrada entre Coimbra e o Carregado (por uma directriz diferente da da Linha do Norte, o que devia ser feito na continuação da estrada até ao Porto), os pedidos de vários municípios do Norte e da Associação Comercial do Porto, o facto de que o Caminho-de-ferro do Norte estava há três anos apenas no papel e o receio de que a verba consagrada à estrada fosse desviada para despesas correntes aconselhavam a que se iniciasse imediatamente a estrada macadamizada de Coimbra ao Porto, a qual satisfaria plenamente as necessidades actuais da economia, desenvolvendo-a até ao ponto em que efectivamente necessitasse do caminho-de-ferro. Por outro lado, Correia Caldeira perguntava ao ministério que garantias tinha ele de daí a quatro meses (o prazo pedido por Fontes) ser ainda Governo, uma vez que em Setembro D. Pedro se tornaria Rei na plenitude dos seus poderes[360].

Uma proposta curiosa seria apresentada por Carlos Bento da Silva. O futuro Ministro das Obras Públicas, que antes propusera precisamente a construção de uma estrada de *Mac-Adam* entre o Porto e Lisboa, propunha o início imediato da construção quer da estrada, quer do Caminho-de-ferro do Norte. Para este, os municípios atravessados pela linha contribuiriam para o pagamento da garantia de juro. O Estado entraria no mínimo com 200 dos 600 contos realizados com a venda das acções da Peninsular no Brasil, utilizando os remanescentes noutras áreas como a educação ou o atenuamento do *deficit*.

Nesta ocasião, seria também discutida a construção de outras estradas para o resto do País. Somente duas delas estariam em ligação com os caminhos-de-ferro então em construção, parecendo ser intenção do Governo construir estradas onde não estivesse prevista a construção de caminhos-de--ferro, mais do que fazer daquelas as artérias que levavam passageiros e mercadorias a estes. No debate que se seguiu à proposta, nem do lado da oposição, nem do lado do Governo se chamava a atenção para estes factos. Por outro lado, a oposição continuava a insistir na necessidade do melhoramento da navegabilidade do Tejo, mesmo sabendo que em breve o Caminho-de-ferro de Leste ia concorrer com aquela via de comunicação.

[358] *Diario da Camara dos Deputados*, 25 de Janeiro de 1854, Acta n.º 20, p. 161.

[359] Correia Caldeira perguntava mesmo ao ministro das Obras Públicas se a sua inclinação para a Linha do Norte corresponderia a um abandono temporário da ideia de levar o caminho-de-ferro até Espanha. Fontes, obviamente, negaria tal asserção, garantindo também que do lado de Espanha tudo estava também a ser providenciado para a continuação da linha.

[360] Ver Anexo I.

4.2.4.2. O Governo de Loulé e as estradas

Como vimos atrás, uma das primeiras medidas do novo Governo do Marquês de Loulé foi dotar-se de meios financeiros para continuar as obras públicas no Reino. Segundo o projecto de lei n.º 124 (que fazia a distribuição da verba), 500 contos eram dirigidos à continuação do Caminho-de-ferro de Leste, sendo os restantes 1 000 aplicados a estradas. Destas, o inteiro destaque vai para a de Coimbra – – Porto (continuando a iniciada no Carregado), pela qual a oposição tanto tinha lutado durante o governo regenerador e por o Governo de então assumir que ainda não era sua intenção iniciar a Linha do Norte. Assim, parece plausível, perante as propostas do Governo e da Comissão, que o objectivo da construção de estradas transversais no Norte[361] seria ligar as povoações do interior àquela estrada, mais do que pensar numa futura combinação com a Linha do Norte.

Mais a Sul, as propostas para estradas complementares coexistiam com as estradas paralelas: se se propunham estradas entre o Carregado e Caldas da Rainha, as Vendas Novas e a fronteira[362], Portalegre e Estremoz ou Castelo Branco e Abrantes (possível ponto de passagem da Linha de Leste, tal como Portalegre), não se deixava de propor a construção ou reparação de ligações entre Lisboa e Loures, Santarém e Torres Novas (cobrindo distâncias superiores a uma ligação mais directa ao caminho-de-ferro), Lisboa e Sacavém, Lisboa e Sintra ou Aldeia Galega e as Vendas Novas (as duas últimas numa clara duplicação de vias). Assim, parece que o Governo dava os primeiros passos numa nova política que pretendia dar mais atenção às ligações rodo-ferroviárias, indo de encontro às ideias expressas pelo próprio Rei no Discurso da Coroa seguinte (1857) de construção de estradas ordinárias que servissem os caminhos-de-ferro previstos. Contudo, alguns deputados continuava a sugerir estradas que podiam tornar-se obsoletas ou que podiam concorrer com outras estradas já construídas[363].

Em 25 de Junho de 1857, entra em discussão um projecto de lei (n.º 165) sobre estradas. Na sua apresentação, a Comissão de Obras Públicas lamenta a inexistência de um plano geral de comunicações que conjugasse estradas, rios e caminhos-de-ferro, malgrado duas propostas terem sido apresentadas, mas não discutidas (*vide supra*). O deputado Sá Nogueira, por seu lado, propunha que as somas para as estradas fossem centralizadas em alguns distritos[364] ou em torno de caminhos-de-ferro, facilitando assim a sua construção, em vez de as distribuir por todas as regiões por igual. O próprio projecto já previa fazer algo em termos de estradas de acesso: a estrada entre o Cercal e a Azambuja (em breve servida de caminho-de-ferro[365]), Albergaria e Aveiro, Portalegre a Abrantes e Estremoz[366] e Castelo Branco e Abrantes[367] combinavam os dois tipos de viação. No entanto, outras estradas propostas poderiam concorrer com a via-férrea[368]: Porto a Ovar por Santa Maria da Feira, Avelãs e Aveiro, Barquinha a Tomar, Santarém a Torres Novas, Alcácer do Sal a Beja ou Évora a Montemor-o-Novo corriam o perigo de se tornar obsoletas assim que o caminho-de-ferro que servisse aquelas áreas entrasse em funcionamento[369]. *Uma no cravo, outra na ferradura*, poder-se-ia dizer da política do Governo. Os lamentos iniciais da Comissão tinham bem razão de ser: o Conde de Samodães (membro da Comissão de Obras Públicas e apoiante do Governo) lembrava como a directriz do caminho-de-ferro ainda não estava definida, pelo que as estradas aparentemente concorrentes não o seriam (mesmo assim, argu-

[361] Aveiro a Albergaria ou Viseu a Coimbra. Outras propostas seriam mesmo concorrentes à própria estrada Coimbra – – Porto: Mogofores a Aveiro, Aveiro a Avelãs, Porto a Grijó, Grijó a Mogofores e Mogofores a Coimbra (estas três últimas propostas pelo Governo, mas rejeitadas pela Comissão)

[362] Nesta direcção também se propunham ligações entre Évora e Montemor e Beja e Alcácer, o que prova que no imediato o prolongamento da Linha do Sul não estava nas intenções dos governantes.

[363] D. Rodrigo de Meneses e Barros de Sá pretendiam uma estrada entre Leiria e a Barquinha, apesar de Leiria já estar ligada ao Carregado. Velez Caldeira pedia uma estrada entre Abrantes e Alter do Chão, paralela à directriz de Watier para a Linha de Leste. Contudo, propunha uma ligação entre Setúbal (para onde esta prevista uma ligação ferroviária) e Alcácer do Sal.

[364] No Douro e no Minho a abundância de estradas dava a entender que a construção de caminhos-de-ferro naquela região ainda não estava bem presente no pensamento dos governantes portugueses.

[365] No mês seguinte chegava àquela cidade.

[366] Abrantes era um possível ponto de passagem da Linha de Leste. Estremoz, ao se ligar a Portalegre, ficava também ligada à mesma linha (ver Anexos XIII, XIV e XV).

[367] Curiosamente, o Miguel Osório afirmava que era mais importante uma estrada entre Castelo Branco e o Tejo do que até ao futuro caminho-de-ferro.

[368] Como vimos, a directriz da Linha do Norte não estava ainda definida e em breve se discutiria o prolongamento da Linha do Barreiro a Évora e Beja.

[369] Há uma outra hipótese: a de não ser intenção do Governo continuar a curto prazo as linhas de Leste e do Sul. Deste modo se justificava a construção daquelas duas últimas estradas, mantendo-se, deste modo, fiel às críticas que lançara ao executivo anterior a propósito da Linha do Norte e da estrada no mesmo sentido.

mentava que essas estradas não deixariam de colocar em comunicação certas localidades com o caminho-de-ferro – mais uma vez *uma no cravo, outra na ferradura*).

A isto se juntavam os interesses locais dos deputados eleitos por regiões com maiores dificuldades de comunicação. Os deputados Barros de Sá, Maximiano Osório[370] e Pais e Figueiredo apelavam à construção de estradas em regiões carentes em comunicações, aproximando-as do caminho-de-ferro. Deste modo, criticavam e propunham a eliminação de comunicações no distrito de Aveiro (apesar de ainda não se saber a directriz da Linha do Norte) e no Alentejo (que já tinha a Linha do Sul e decerto teria também a Linha de Leste). Já outros não se coibiam de propor estradas paralelas ao futuro Caminho-de-ferro do Norte. Foi o caso de D. António da Costa (deputado pela Lousã) e da sua proposta para construção de uma estrada entre Tomar e Coimbra ou de Rodrigues Carneiro e *sua* estrada de Torres Vedras às Caldas da Rainha (no caso de a linha seguir por esta zona). Outras vezes, os *interesses de campanário* eram coincidentes com o interesse de ligar as povoações aos caminhos-de-ferro por estradas. Exemplo disso é a proposta dos deputados por Leiria, Sepúlveda Teixeira e o próprio Rodrigues Carneiro, para a construção de uma estrada entre Leiria e Ourém, Leiria e Figueiró dos Vinhos (serviam aquela zona independentemente de o caminho-de-ferro passar por Tomar ou Leiria), Alfeizerão a S. Martinho do Porto (no caso de a Linha do Norte seguir uma directriz mais próxima ao litoral), Rio Maior ao caminho-de-ferro[371] ou Arruda dos Vinhos a Torres Vedras. A Comissão só atenderia a terceira proposta. Também Garcia Peres (deputado por Setúbal) proporia uma estrada entre Setúbal (um dos pontos que o Caminho-de-ferro do Sul devia ligar) e Azeitão. Já José Maria Abreu (deputado por Coimbra) propunha uma estrada entre Porto de Raiva (na margem do Mondego) e Coimbra.

No entanto, grande parte da pertinência destas propostas dependia da directriz a seguir pelo caminho-de-ferro, algo que era apontado por Tomás de Carvalho. O cartista acusava a demagogia destas propostas perante a ausência de estudos e de um plano geral de comunicações. Já Estêvão continuava a refutar a necessidade de estradas face às vantagens do caminho-de-ferro. Este deputado considerava a construção de estradas um erro, um desperdício e uma mera forma de entreter os eleitores. Por isso sugeria que a estrada de Coimbra ao Porto fosse transformada em caminho-de-ferro, o que, na sua opinião, apenas custaria mais dois contos por quilómetro! Esta doutrina – de construir estradas preparadas para suportar carris – seria outras vezes sugerida por Estêvão, que chegou a contar com o apoio de Serpa Pimentel.

Numa tabela saída no *Diario do Governo* de 14 de Julho de 1858, a necessidade sentida pelo ministério (entretanto demitido) de construir ramais rodoviários de acesso às linhas-férreas (previstas e em exploração) mantinha-se, todavia a par destas também seriam propostas estradas que poderiam concorrer com o caminho-de-ferro (além das estradas em províncias que não seriam dotadas de carris no imediato). Estão no primeiro caso as estradas Aveiro – Gafanha, Aveiro – Avelãs, Mealhada – – Buçaco, Castelo Branco – Vila Velha de Ródão, Carregado – Caldas, Alhandra – Torres Vedras, Azambuja – Peniche, Évora – Alcáçovas, Portalegre – Estremoz e Beja – Alcácer; e no segundo caso as estradas Coimbra – Redinha, Caldas da Rainha – Redinha, Santarém – Torres Novas, Santarém – – Ponte de Asseca, Pernes – Torres Novas – Barquinha, Tomar – Barquinha, Tomar – Coimbra, Lisboa – Carregado, Aldeia Galega – Vendas Novas – fronteira, Évora – Montemor e Portalegre – – Abrantes.

Assim, apesar de se tornar notório (em relação às legislaturas de 1851-1856) que a relação entre estrada e caminho-de-ferro se tinha alterado e que os governantes assumiram a necessidade de construir estradas de acesso para alimentar os caminhos-de-ferro já construídos ou em planeamento, nota-se também que se realizavam muitos investimentos em estradas que poderiam vir a tornar-se obsoletas quando o caminho-de-ferro entrasse em operação. Trata-se de uma situação que revela a ausência de um pensamento geral sobre os transportes em Portugal e a falta de coragem em o impor, a submissão a interesses locais, a indefinição em relação às directrizes que se pretendiam conferir aos caminhos-de-ferro em Portugal e também o atraso em que estes se encontravam (que levava à necessidade de construir comunicações a curto prazo).

[370] Este em nome de Aristides Ribeiro Abranches, António Girão e Joaquim Pinto de Magalhães e Sousa Gião. Todos eles deputados eleitos por outras zonas do País.

[371] Também o Barão de Almeirim proporia uma medida neste sentido.

4.2.4.3. As estradas dos regeneradores

Em 20 de Maio de 1859, é posto à discussão o projecto de lei n.º 110 (sobre estradas), no qual se assume claramente a relação de subordinação que se devia estabelecer entre estradas e caminhos-de--ferro, embora se considerasse que algumas estradas, apesar de não serem economicamente relevantes, deviam ser acabadas uma vez que já tinham sido começadas. Assim, era aconselhável evitar-se a construção de pequenos lanços isolados que nada trariam ao País e preferir-se o investimento em grandes linhas rodoviárias[372]. Quanto à ligação entre estradas e caminhos-de-ferro, este plano parece revelar já uma maior afinidade ao prever a construção das ligações rodoviárias entre Gaia e Porto[373], Viseu e Aveiro, Sintra e Mafra, Coimbra e Alva[374], Atalaia e Seras[375], Portalegre e Estremoz, Leiria e Barquinha por Tomar[376], Figueira e Coimbra, Castelo Branco e Abrantes e Torres Vedras e Lisboa[377]. A par destas, propunha-se também a construção da ligação entre Abrantes e Portalegre e entre Évora e a estrada Aldeia Galega – Elvas. Assim, a Comissão de Obras Pública revelava já um maior bom senso no sentido de não prever rodovias que poderiam vir a sofrer a concorrência das ferrovias. Esse papel seria reservado aos deputados que pretendiam defender os interesses das suas terras[378]. Neste sentido os deputados Dias de Azevedo, Cesário, David, Sepúlveda Teixeira, Vaz Monteiro, Rebelo Cabral e Henriques Seco propunham a estrada de Tomar a Coimbra. Mais a Norte, saía reforçada a ideia de que a Linha do Minho nem uma miragem era, com a proposta de vários deputados nortenhos e não só (Pinto de Almeida, Pinto Carneiro, Passos José, Barão da Torre, Menezes Pita, Plácido António da Cunha e Abreu, Pinto Soares, João António Gomes de Castro, Rebelo da Silva e Manuel Clamouse Browne) para a construção de uma estrada entre Braga e Valença, a qual deveria ser o grande eixo transversal ao País, que ligava Lisboa a Espanha pelo Norte, pelo que lhe deveria ser concedido mais fundos e estradas de acesso (até Ponte de Lima, Vila do Conde, Póvoa do Varzim, Porto e Trás-os--Montes). No Alentejo os deputados Infante Pessanha, Martins Polido, Castro e Lemos, Frederico de Melo e Garcia Peres pediam mais fundos para a estrada de Beja a Alcácer do Sal, por temerem que acontecesse ao Caminho-de-ferro do Sul o mesmo que acontecera à Linha do Norte – sete anos sem sair do papel.

Numa altura em que não se encontrava bem definido quem deveria ser o responsável pela construção de ramais de acesso (os contratos com as companhias ferroviárias previam a construção de ramais de caminhos-de-ferro perpendiculares, mas nada referiam quanto à construção de estradas na mesma direcção[379]), o Estado, depois de declinar esse papel, abraçava-o, se bem que com algumas reservas, ainda, ao mesmo tempo que o tentava conciliar com a necessidade de construir estradas nas regiões desprovidas de caminho-de-ferro e de responder aos anseios de curto prazo das populações (que não poderiam esperar anos pelo caminho-de-ferro) e dos seus representantes eleitos.

[372] Lobo de Ávila clamava por um plano geral de comunicações baseado na linha internacional.

[373] Nesta altura, ainda estava por assinar o contrato com D. José de Salamanca. É provável que os especialistas em obras públicas tivessem já interiorizado que a ligação ferroviária entre estas duas cidades seria de muito difícil concretização, pelo que pretendiam já assegurar uma segunda ligação entre Gaia e Porto, além da ponte pênsil D. Maria II, construída na década de 1840.

[374] Proposta que indica que a Linha da Beira não seria a solução imediata para a linha internacional, como viria a acontecer. Também deputados como Henriques Seco, Cesário, Gavicho, Sousa Júnior ou Rebelo Cabral pareciam não acreditar no Caminho-de-ferro da Beira ao sugerirem que fosse consignado mais dinheiro para a construção da estrada que cruzava a Beira ou que fosse levada mais para o seu interior.

[375] Comunicava a Beira com Vila Nova da Barquinha

[376] Proposta por Mouzinho de Albuquerque, Sepúlveda Teixeira, José Estêvão e Veloso da Horta.

[377] Dias de Azevedo, Sebastião José de Carvalho, Rebelo Cabral, Luís Correia Caldeira e Correia Caldeira. A Comissão aludia também (embora não propusesse) um ramal até Tomar a partir de Castelo Branco para ligar esta cidade com o Caminho-de-ferro do Norte.

[378] Malgrado algumas sugestões pertinentes: em Abril de 1860, Lourenço de Aboim, Couto Monteiro e António Dias de Azevedo pediam uma estrada entre o Caminho-de-ferro de Leste e Norte e Mafra.

[379] O que não deixa de ser sintomático da visão que os Governos tinham quer de caminhos-de-ferro, quer de estradas.

4.2.5. A questão do financiamento[380]

A questão do financiamento do projecto ferroviário, obviamente não passou ao lado da discussão parlamentar. Se a necessidade de construção de caminhos-de-ferro era consensual, a forma de o financiar não o era e muito menos consensual fora a decisão do gabinete de Fontes de o Estado se apropriar do Fundo Especial de Amortização. António José de Ávila tornou-se um forte opositor à operação (sujeita à aprovação da Câmara através do projecto de legitimação dos actos da ditadura entre Maio e Dezembro de 1851). Preferia, à semelhança do que fizera o Governo francês, aproveitar o ciclo de baixa de preço do dinheiro para contrair empréstimos e contratar a construção de vias-férreas, em vez de recorrer a medidas de violência e espoliação que mais não faziam do que diminuir a confiança dos prestamistas estrangeiros e por consequência aumentar o juro dos empréstimos. Já em 1850 sustentara em documento oficial do Ministério das Finanças a necessidade de um caminho-de-ferro até à Europa, contudo em 1856 uma só via-férrea não bastava: era necessário ligar os diversos pontos do País com caminhos-de-ferro, mas para tal tornava-se indispensável organizar previamente o crédito e aumentar a confiança dos capitalistas na capacidade de pagamento do Estado português. Outra solução avançada pela oposição passaria pelo lançamento de impostos sobre as localidades que seriam cruzadas pelo caminho-de-ferro, como se havia feito em Espanha. Também Carlos Bento da Silva contestava a forma como o Governo actuara, contribuindo para a perda de confiança no Estado português: "*O credito é tudo. Como se hão de fazer obras publicas, senão com o elemento de credito?*"[381] – – perguntava. E mais: como se iria ressarcir a garantia de juro, cujo pagamento começaria assim que o Caminho-de-ferro de Leste estivesse pronto? Mais se dizia que as medidas do Governo diminuíam o crédito que Portugal detinha junto dos prestamistas internacionais e essa era uma das razões pela qual a garantia de juro para o Caminho-de-ferro de Leste era tão alta – 6% – quando nos outros países só chegava a 4%, onerando assim ainda mais as finanças públicas. Já para não falar no encerramento da Bolsa de Londres às acções da Peninsular, também motivado por este descrédito em que havia caído o Governo e o País.

O crédito era tudo, mas a origem desse crédito seria ainda motivo de desavença quando se passou a questionar a pertinência de recorrer a capitais estrangeiros quando os capitais portugueses poderiam ser suficientes para financiar os empreendimentos. Fontes responde: "*O nobre deputado preferia antes que se contractasse em Portugal do que fóra. Tambem eu o desejava; tambem eu queria que fosse neste paiz; mas naquelle momento não me foi possível, não era possível mesmo tental-o sem grande prejuízo*"[382], porque os bancos, alegadamente contaminados pelo veneno destilado pelo Banco de Portugal (como forma de retaliação pelo Fundo de Amortização) exigiam condições muito gravosas para o Estado. Lobo de Ávila discordava e concordava ao mesmo tempo com Fontes. Para o futuro Conde de Valbom, recorrer aos capitais nacionais era afastá-los da agricultura, indústria, comércio, os sectores onde eram precisos e proveitosos, pelo que o recurso a capitais internacionais (decidido pelo Ministro da Fazenda e Obras Públicas) era a melhor solução. Também José Estêvão (pelo menos inicialmente[383]) era da opinião que Portugal tinha capacidade para construir caminhos-de-ferro por si (no que era acompanhado por Carlos Bento), sem recorrer a recursos estrangeiros, apesar de admitir que em Portugal não havia capitais suficientes ou então não eram usados nestas despesas. Algo ingenuamente afirmava: "*eu intendo que o caminho de ferro de Lisboa ao Porto póde ser uma obra para que não tenhamos capitaes; mas é uma obra para que nós temos braços* (…) *e não sei se a camara receberá com hesitação a idéa de empregar o exercito nestes trabalhos*"[384]. Mas como se procederia à construção da obra propriamente dita? Estêvão é claro: de Coimbra ao Porto era fácil construir os aterros[385]; depois contratava-se uma companhia para construir as obras de arte (estações, pontes, túneis) e

[380] Os parágrafos seguintes são apenas uma pequeníssima reflexão sobre o pensamento financeiro dos deputados da Câmara. Como já referi além de não dispor dos conhecimentos suficientes para uma análise detalhada sobre este assunto nem ser este o tema principal desta tese, existem já duas dissertações de doutoramento sobre o financiamento do caminho-de-ferro e um projecto dedicado às finanças nos debates parlamentares.

[381] *Diario da Camara dos Deputados*, 7 de Março de 1854, Acta n.º 51, p. 74.

[382] *Diario da Camara dos Deputados*, 7 de Março de 1854, Acta n.º 51, pp. 78-79.

[383] Durante a discussão dos projectos financeiros de Fontes, já concluía da impossibilidade de o Estado construir caminhos-de-ferro.

[384] *Diario da Camara dos Deputados*, 24 de Janeiro de 1854, Acta n.º 19 p. 145. Também ousaria falar sobre o financiamento do caminho-de-ferro opondo ao argumento usado por Carlos Bento e Ávila (esperar até que Portugal dispusesse de todo o dinheiro para o caminho-de-ferro), o argumento do crédito.

[385] Esta afirmação revela muito desconhecimento de causa, já que a ligação da Vila Nova de Gaia ao Porto só estaria pronta em 1877, catorze anos depois da sua chegada a Gaia, devido às dificuldades em atravessar o rio Douro.

explorar a linha. Porque propunha ele esta forma? Qual o seu medo? "*Eu temo bem, que se esperarmos por todos esses meios de credito, não tenhamos estrada nem caminho de ferro*". No final do seu discurso, Estêvão afinaria pelo diapasão de Fontes Pereira de Melo, no apontar de eventuais Velhos do Restelo ou, neste caso, Velho do Restelo: o deputado Carlos Bento, "*um illustre deputado desta casa, que é talvez o único que se não tem unido a esta instituição, que é aliás vivo pensamento de todas as classes* (…) *e grito unisono das províncias*"[386].

O visado não aceitaria a carapuça de Velho do Restelo, preferindo a de realista. De que capitais dispunha Portugal para todos os caminhos-de-ferro que José Estêvão referira? De que técnicos? E operários? – perguntava. Que havia acontecido em Inglaterra em 1837 senão uma crise provocada pela multiplicidade de caminhos-de-ferro? Carlos Bento apenas necessitava de mais garantias do que os alvitres que se faziam na Câmara.

Neste momento, reentrava na discussão Joaquim Tomás Lobo de Ávila, atacando Carlos Bento por apenas considerar a velocidade e economia de tempo proporcionadas pelos caminhos-de-ferro, esquecendo a economia de preço e a maior potência proporcionada no transporte de passageiros e mercadorias. Ataca-o também, perguntado se a melhor forma de promover o caminho-de-ferro é desacreditar a sua construção, apelidá-la de difícil quando na realidade não o era. Para provar o que dizia lembrava como aquele deputado mencionara o Caminho-de-ferro de Marselha a Le Havre. Carlos Bento dissera que a extensão de 400 quilómetros em carris tinha demorado dez anos a construir. No entanto Lobo de Ávila lembra que a distância percorrida era de 1 000 quilómetros, 250 dos quais construídos em três anos. Além do mais, a construção do Caminho-de-ferro do Norte vinha sendo estudado há algum tempo e não ofereceria mais dificuldades que aquela linha francesa (salvo na aproximação ao Porto). Lobo de Ávila revela muito conhecimento de causa (quer de caminhos-de-ferro quer do estado das finanças) e muita inteligência deste discurso. Carlos Bento dissera que o caminho-de-ferro demoraria dez anos a construir e custaria 15 000 contos, uma quantia insuportável para os cofres do Estado (que Lobo de Ávila também contestaria[387]). Este retorque: se tal é verdade, a despesa ascenderá a 1 500 contos por ano, uma quantia perfeitamente ao alcance das finanças públicas, além de que no Fundo Especial de Amortização repousavam perto de 12 000 contos de réis, que permitiam ao Estado iniciar a construção do caminho-de-ferro até que a oportunidade propícia de contratar uma companhia privada aparecesse[388], como haviam feito os franceses, precisamente na linha Marselha – – Le Havre. Para Lobo de Ávila, Carlos Bento limitava-se a imitar o que os oposicionistas belgas haviam feito: "*argumentou-se alli* [na Bélgica] *contra a feitura de caminhos de ferro, porque havia rios, canaes, estradas, muitas vias de communicação; já se vê que com tudo argumenta quem se quer oppôr a qualquer medida, argumenta com o* pro *e* contra"[389]. Aliás, na Bélgica toda a rede se completara em onze anos. Quanto ao receio que acontecesse em Portugal o que acontecera em Inglaterra em 1837, Lobo de Ávila responde que tal só aconteceu porque a legislação permitiu o jogo da agiotagem, algo que Portugal já havia solucionado.

*

A discussão do projecto n.º 12 foi palco para exibir novamente os conhecimentos financeiros de um e de outro lado. No entanto, como vimos, o discurso seria mais político que propriamente financeiro. Mesmo assim reafirmou-se uma ideia que vingaria nos governos seguintes: a necessidade de contrair empréstimos externos (cujos encargos seriam suportados por impostos lançados sobre a população) para criar em Portugal os meios de obtenção de riqueza que os haveriam de pagar, malgrado os alvitres de Ávila e Carlos Bento em recorrer a capital nacional (o qual contudo estava cada

[386] Para ambas as citações: *Diario da Camara dos Deputados*, 24 de Janeiro de 1854, Acta n.º 19, p. 145.

[387] Custaria até menos que a Linha de Leste, pois esta seria feita em via dupla e com condições mais rigorosas, uma vez que era "*o começo de uma grande linha europêa, que nos deve reunir com os grandes povos civilisados*" (*Diario da Camara dos Deputados*, 25 de Janeiro de 1854, Acta n.º 20, p. 159), enquanto que na Linha do Norte se podiam impor condições não tão rigorosas por se tratar de uma via de comunicação interna. A questão da via dupla seria mais tarde criticada por Carlos Bento, por levar a um aumento desnecessário do capital dispendido. Recorrendo mais uma vez à experiência alheia, lembrava como a Bélgica (e grande parte da Europa) não tinha construído caminhos-de-ferro com via dupla e como *um distincto engenheiro belga* (Du Pré) já anteriormente havia aconselhado que em Portugal o caminho-de-ferro até Espanha se limitasse a uma só via. Quanto à vantagem de em via dupla se diminuírem as probabilidades de acidente, Carlos Bento dizia que em via dupla também haveriam desastres se não se tomassem as devidas precauções.

[388] A intervenção governamental era tida como indispensável ao progresso material do País, fosse na construção de caminhos-de-ferro, fosse na obtenção de empréstimos para pagar essa construção.

[389] *Diario da Camara dos Deputados*, 25 de Janeiro de 1854, Acta n.º 20, p. 159.

vez mais distante, pois o Governo não inspirava confiança). Alvitre que contudo não seria seguido quando estes se vissem no Governo.

Os debates em torno deste assunto foram longos e inflamados, no entanto é um estudo que se enquadraria mais numa análise dos debates parlamentares sobre finanças públicas[390]. Contudo, nem por isso estes debates deixavam de se referir ao caminho-de-ferro, aliás o objecto para o qual se contraíam empréstimos e se tomavam determinadas medidas financeiras. Para além de se reafirmarem as vantagens da instalação dos caminhos-de-ferro em Portugal, referia-se como os caminhos-de-ferro eram uma despesa produtiva, que se pagava a si própria, graças ao aumento da matéria tributável que, decerto, proporcionaria. Deste modo, a própria questão da Fazenda seria resolvida pelos caminhos-de--ferro. Enquanto que Ávila e Carlos Bento insistiam na exclusividade de medidas financeiras, Fontes Pereira de Melo dizia: "*a organisação da Fazenda Publica não consiste no equilibrio entre a receita e a despeza do estado. A organisação da Fazenda são as estradas, são os caminhos de ferro, é o desenvolvimento do commercio e das industrias*"[391] e o corte nas despesas não produtivas. Tudo isto, e não a *falsa economia* e o *falso crédito* (como dizia José Estêvão), geraria a riqueza necessária para aumentar a confiança dos prestamistas nas capacidades financeiras de um país.

Muitas das censuras que se apontavam ao Governo baseavam-se desconfiança que girava em torno do negócio do caminho-de-ferro e do próprio Governo, em virtude da conversão da dívida, dos nomes *phantasmagóricos* dos capitalistas ingleses que haviam subscrito os restantes $^{2}/_{3}$ do capital da Peninsular, do atraso dos trabalhos malgrado a subscrição da totalidade do capital (estes dois últimos aspectos negados seguidamente por Lobo de Ávila[392]) e do desvio do Fundo de Amortização da construção imediata do Caminho-de-ferro do Norte para outras despesas. O *estado de graça* do Governo ia desaparecendo, uma vez que a maioria de que dispunha parecia não estar a ser aproveitada da melhor forma para tomar as medidas necessárias. Mais uma vez se criticava a forma como o caminho-de-ferro era conduzido pelo poder público e que mais não era do que uma maneira de enganar o povo, pois tudo se prometia com o caminho-de-ferro, para o qual não havia dinheiro.

No Governo seguinte (historico-avilista), a preocupação em não seguir a senda financeira dos regeneradores superou todas as outras. Enquanto que Ávila e os seus pares não se coibiam de recorrer à generalidade dos argumentos e práticas fontistas, fugiam do lançamento de impostos para financiar empréstimos para caminhos-de-ferro como o Diabo da Cruz! Esta desnecessidade era mesmo uma das vantagens apresentadas pelo Governo para se aprovar o contrato com Morton Peto. Contra esta política se levantavam os regeneradores para quem contrair empréstimos sem dotar o Estado dos meios para pagar os seus encargos era uma insensatez. Os juros teriam de ser pagos e sem lançamento de impostos, o Governo ver-se-ia forçado a recorrer a novos empréstimos para os pagar.

*

Em 1858, as visões antagónicas de regeneradores e historico-avilistas encontrar-se-iam novamente no parlamento. Em Fevereiro daquele ano, o Governo pedia autorização à Câmara (proposta de lei n.º 1-C) para contrair um empréstimo para pagar as despesas tidas e a ter com o Caminho-de-ferro do Norte (até que o concessionário tomasse conta das obras)[393], para aprovar os desvios feitos ao empréstimo de 1856 (1 500 contos) para as despesas gerais e para consolidar a dívida externa. Um projecto simples, na visão do Governo, que o dotaria dos meios necessários para desenvolver as comunicações em Portugal. O primeiro discurso cabe a Fontes Pereira de Melo, no entanto, este texto não seria publicado. Na resposta, Ávila dá a entender que Fontes censurava o executivo por ter desviado fundos das obras públicas para outras despesas e temia que a intenção do Governo fosse continuar o caminho-de-ferro por conta do Estado. Relembre-se que por esta altura, Peto ainda não tinha constituído a sua companhia. Ávila e Serpa Pimentel negavam ambas as asserções, pois entendiam que todos os pedidos de dinheiro do Ministro das Obras Públicas haviam sido deferidos (se este não quisera mais, fora porque não precisara) e que aqueles desvios tinham sido justificados, dados os flagelos

[390] Alvo de estudo de um projecto de investigação desenvolvido no Centro de Investigação sobre Economia Portuguesa do Instituto Superior de Economia e Gestão da Universidade Técnica de Lisboa, com a participação da Faculdade de Economia da Universidade do Porto e do Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa, sob a coordenação de JOSÉ LUÍS CARDOSO.

[391] *Diario da Camara dos Deputados*, Fevereiro de 1853, p. 239.

[392] Se a construção não ia adiantadíssima, ia bastante desenvolvida, malgrado a inexperiência neste tipo de trabalhos e a ineficácia da lei de expropriações.

[393] Despesa não contemplada no orçamento.

(febre-amarela, *cholera morbus*, crise de subsistência e diminuição do rendimento das alfândegas) que assolavam o País, além de que não tinham prejudicado as obras públicas pois essas somas haviam sido substituídas por outras. Ávila juntava a isto a sua opinião de que os seus acordos com os empreiteiros e com Peto haviam garantido à Fazenda uma economia na ordem dos 1 000 contos.

Para a oposição, este projecto era uma cópia perfeita da sua política e Casal Ribeiro não se faria rogado. Acusava o Governo actual de fazer o que o Governo regenerador havia feito em 1856 com o projecto 12-B: contrair empréstimos para garantir a construção de caminhos-de-ferro por conta do Estado até que uma companhia respeitável tomasse conta do empreendimento. Antes, Ávila e Carlos Bento criticavam, uma vez no poder, faziam o mesmo: "*hoje, um pouco mais tarde, é o mesmo governo que vem dar-nos rasão, que vem entoar o* poenitet*, pedindo que o auctorisem para continuar aquellas obras*"[394]. Contudo, não se sentiam impedidos de criticar o projecto usando, inclusive, os mesmos argumentos que os avilistas haviam usado anteriormente. Tal como acontecera em 1856, a oposição achava que o Governo pedia recursos excessivos para algo que ainda nem sequer estava discutido, quanto mais aprovado. Demais, exigia garantias de que o empréstimo pedido pelo Governo à Câmara seria realmente aplicado às obras públicas e não desviado para despesas gerais (Fontes era mais corrosivo e dizia que da aprovação deste diploma resultaria a interrupção dos melhoramentos da viação pública, apesar de espelhar a doutrina do gabinete a que pertencera), situação que causava o descrédito nacional nas praças financeiras. Além disso, o Governo seguia uma política perigosa para a Fazenda, ao contrair empréstimos sem garantir receitas (cortes de despesas ou aumento de receitas através de impostos) para pagar os seus encargos. Deste modo se aumentaria a dívida de curto prazo (flutuante), sobre a qual recaíam juros mais altos. Para piorar a situação, esses empréstimos não seriam usados para construir meios de os pagar (nomeadamente caminhos-de-ferro e obras públicas), mas sim para tapar o *deficit* (Ávila retorquia dizendo, que também os regeneradores não haviam garantido receitas para os caminhos-de-ferro que contrataram). Para estes homens (onde se incluía Estêvão, que regressava de um silêncio prolongado) o problema não era o *deficit*, era a forma como se aplicava e como podia depois ser eliminado; o problema não era gastar pouco, era gastar bem[395]. Mas o mais grave problema era o Governo adiar constantemente a questão financeira, condição *sine qua non* para os melhoramentos materiais (algo que o Governo anterior tivera a coragem de fazer com o projecto 12-B, mas fora impedido). O recurso ao Fundo de Amortização para os encargos do Caminho-de-ferro do Norte não satisfazia a oposição que não acreditava que este fundo fosse suficiente. Contudo. a oposição não negava ao Governo o seu voto nem a concessão de *bills de indemnidade*, desde que o Governo fizesse algumas concessões que resultasse na abjuração de *doutrinas erróneas*. Essas concessões seriam feitas (garantia de que o empréstimo se destinava para o caminho-de-ferro e criação de receitas para ressarcir os seus encargos), o que era visto pelo Governo como um acto de boa-fé e pela oposição como uma confissão de incompetência, sobretudo por o imposto escolhido ser o menos desvantajoso para este tipo de operações: era injusto, inapropriado, inoportuno, fomentava o contrabando, não tinha fiscalização… Enfim, era o pior meio para fazer face aos juros. Tinha ainda uma outra grande desvantagem: era o que Fontes quisera fazer anteriormente em 1856, e que lhe tinha sido criticado, usando os mesmos argumentos. Curiosamente, alguns dos deputados históricos manifestavam também oposição aos impostos, mantendo a coerência de discurso em relação ao que haviam feito anteriormente. Era o caso de António de Serpa Pimentel e sobretudo Faustino da Gama, o qual defendia a necessidade de realizar primeiramente reformas, depois passar para as economias e só então recorrer aos impostos.

Carlos Bento, visado em algumas das críticas, rejeitava as censuras dos regeneradores. Na sua opinião, o Governo de então não era, de forma alguma, igual ao anterior – tinha gasto mais em obras públicas, tinha comprado o Caminho-de-ferro de Leste só quando garantira alguém que o continuasse e tinha contratado a feitura de um caminho-de-ferro em condições mais vantajosas para o País: "*esse facto não prova que nós somos meros copistas, prova que temos alterado o original, prova que o temos corrigido.* (Apoiados. – Vozes:– *Muito bem, muito bem.)*"[396]. E ao corrigi-lo conseguira aumentar a disponibilidade de capitais para o investimento. Mas apesar de defender a pertinência e vantagens das suas medidas, via-se também na necessidade de recorrer ao argumento *terrorista* de que a reprovação do diploma significava o adiamento *ad eternum* dos melhoramentos materiais.

[394] *Diario da Camara dos Deputados*, 4 de Fevereiro de 1858, Acta n.º 3, p. 37.

[395] Segundo Martens Ferrão, mérito maior que construir estradas e caminhos-de-ferro era habilitar o País para os poder pagar, algo que o Governo não fazia.

[396] *Diario da Camara dos Deputados*, 10 de Fevereiro de 1858, Acta n.º 8, publicado a p. 118.

*

Com o regresso dos regeneradores ao poder, seria definitivamente posta em prática a consignação de impostos ao pagamento dos encargos dos empréstimos contraídos para a construção de melhoramentos materiais no País.

Em 1860, Casal Ribeiro, Ministro da Fazenda de então, justificava o crédito que havia contraído em nome do Governo para continuar as obras do caminho-de-ferro, que haveria de ser a tábua de salvação nacional. Embora abrisse a porta, para o seu pagamento, às economias, o recurso ao imposto era incontornável, sob pena de se causar um grande mal aos portugueses, uma vez que a receita ordinária ainda não era suficiente. Precisamente por causa disso é que se contraíam empréstimos: para a aumentar e honrar mais tarde as dívidas. Por outro lado, o recurso ao crédito tinha ainda a vantagem de espraiar o pagamento do melhoramento por várias gerações (mormente por aquelas que efectivamente dele iriam beneficiar). Do lado da oposição (neste caso, Silva Cabral), mantinham-se os mesmos argumentos de sempre: a política de crédito do Governo iria baixar a cotação dos títulos de dívida nacionais e os empréstimos não seriam aplicados aos melhoramentos de que o País carecia (sobretudo depois de Casal Ribeiro ter confessado que por vezes tal expediente podia ser necessário).

5. CONCLUSÕES

"*Do que mais se cura é de ver, se a propósito do caminho de ferro nacional, se póde estabelecer uma especie de viação accelerada para o poder*"[1]

[1] Gomes de Castro. *Diario da Camara dos Deputados*, 11 de Abril de 1859, Acta n.º 9, p. 125.

5.1. A origem da questão

Apesar de as primeiras tentativas para a efectiva instalação dos caminhos-de-ferro em Portugal remontarem a meados do século XIX, aqueles bem mais cedo entraram no discurso parlamentar. Já antes da chegada de Costa Cabral ao poder, os representantes da Nação mencionavam o novo meio de transporte nas suas intervenções. É indiscutível que os eleitos (de todo o período em estudo) conheciam a realidade internacional quanto a esta matéria (muitos tinham-se exilado no estrangeiro durante o Miguelismo), tendo perfeito conhecimento de que os países europeus ou da América do Norte estavam num estado de desenvolvimento superior ao nacional. Assim, nessa altura, o caminho-de-ferro era visto como um símbolo do desenvolvimento mundial, que, contudo, se encontrava muito distante da realidade portuguesa e que servia por isso mesmo para mostrar o atraso nacional face aos países *civilizados*. Os deputados revelavam desta forma um certo complexo de inferioridade em relação ao estrangeiro e ao que lá se fazia. Confirma-se, pois, que o poder legislativo estava mais preocupado com a consolidação do Liberalismo do que com o desenvolvimento material de Portugal e que o País não estava sequer preparado mentalmente para se ver cruzado pelas estradas de ferro.

*

O Cabralismo não trouxe de imediato uma manifesta alteração na discussão deste assunto. No entanto, é inegável que as menções à ferrovia se tornaram mais frequentes e que a questão ferroviária se implementou mais profundamente no discurso, sobretudo graças à proposta da Companhia das Obras Públicas de Portugal, muito embora a sua discussão se tenha limitado a uma breve discussão. É precisamente a este momento que se pode remontar a origem de estruturas argumentativas e de apresentação de propostas que mais tarde perdurariam nos debates da Regeneração.

Prova disso mesmo é o facto de a frequência com que a questão ferroviária era abordada se ter mantido mais alta do que em todo o período anterior, mesmo depois do fracasso da Companhia das Obras Públicas. Apesar de, após 1845, o caminho-de-ferro reassumir o seu carácter de mero argumento retórico ou figura de estilo, a verdade é que passou a ser encarado como algo de exequível em Portugal. Tanto assim foi, que o Governo do Conde de Tomar chegou a ser criticado por não voltar a tentar construir linhas-férreas no Reino. António Bernardo da Costa Cabral teve, assim, o mérito de inculcar no espírito nacional que Portugal podia ter ferrovias como os países mais avançados do mundo. Ironicamente, seria mais tarde censurado por ele próprio o não fazer.

5.2. As vantagens do caminho-de-ferro

A Regeneração não esfriou o desejo de construir caminhos-de-ferro em Portugal. Pelo contrário, os governos souberam aproveitar a ideia lançada e consolidada por Costa Cabral e tentaram torná-la realidade. Nisto – e só nisto, na necessidade e capacidade de Portugal se dotar de vias-férreas – foram acompanhados pela quase unanimidade dos deputados, independentemente do quadrante político. De facto, nos dez primeiros anos da Regeneração, ninguém se pronunciava contra a ferrovia: "*Não queremos caminhos de ferro! Quem é o temerário que se levanta ahi, e diga – não quero caminhos de ferro!*"[2], era uma oração que recorrentemente se repetia na Câmara. Praticamente havia competição para decidir quem era o maior apoiante do caminho-de-ferro: "*Não ha ninguém* (…) *que possa apoiar e desejar mais do coração do que eu, que entre nós se façam caminhos de ferro; eu que os vi nascer* (…) *em Inglaterra, que foi perto da cidade onde eu então residia, fallo do caminho de ferro de Manchester a Liverpool, quantas vezes vi o que havia a esperar d'elles? Muitas. Sei que as vantagens d'elles provenientes são incalculáveis, póde assim dizer-se; e n'estes termos poder-se-ha dizer, que eu não quero caminhos de ferro?*"[3]. No Governo de Loulé mantinha-se a competição: "*não queira fazer subsistir o monopolio do amor do paiz, e do desenvolvimento physico e moral d'esta terra. É epocha de acabar com os monopolios*"[4].

Eram justamente aquelas *vantagens incalculáveis* que constituíam o cimento que agregava a unidade da Câmara. Ao longo de todo o período estudado, nenhum deputado as negava, aproximando-se algumas das intervenções do discurso do personagem queirosiano Alípio Abranhos, sobretudo se fos-

[2] Cunha Sottomayor. *Diario da Camara dos Deputados*, 25 de Janeiro de 1854, Acta n.º 20, p. 162.
[3] Faustino da Gama. *Diario da Camara dos Deputados*, 2 de Maio de 1855, Acta n.º 2, p. 32.
[4] Carlos Bento. *Diario da Camara dos Deputados*, 12 de Fevereiro de 1857, Acta n.º 9, p. 141.

sem de deputados ministeriais ou eleitos por zonas por onde os caminhos-de-ferro haveriam de passar[5]. Em 1852, o regenerador Casal Ribeiro, por exemplo, via na questão ferroviária um caso de vida ou de morte: "*Eu intendo que a questão do caminho de ferro é para nós uma questão de vida ou de morte, porque elle é o mais poderoso incentivo que ha de dar energia á nossa agricultura, á nossa industria, á riqueza nacional; e é nisto que está, segundo o meu intender, a solluçao de toda a questão económica e financeira do paiz, porque o nosso estado financeiro não póde melhorar, sem primeiro se pôr em movimento a riqueza do paiz, e o caminho de ferro ha de ser o principal motor desse movimento*"[6]. Havia, assim, uma grande expectativa em relação aos caminhos-de-ferro, sobretudo depois de trinta anos de liberalismo pouco produtivos, embora não se especificasse o prazo a partir de quando as mudanças se efectivariam. O caminho-de-ferro era o meio de desenvolvimento da agricultura, da indústria, do comércio e inclusivamente das finanças. Para os regeneradores essa mudança passava pela ligação à Europa (tinham consciência que internamente Portugal estava muito atrasado para necessitar de um caminho-de-ferro exclusivamente nacional)[7]; para as restantes forças políticas, pela Linha do Norte. Ambos comungavam da necessidade de centralizar a rede em Lisboa (já prevista desde o relatório Du Pré, o que constitui mais uma prova de ser o Fontismo um Cabralismo sem Costa Cabral): "*Quem duvida, sr. presidente, que* (…) *todo o dinheiro mesmo da opulenta Inglaterra, se agora o possuissemos, facil nos fôra* (…) *fazer d'este bello paiz um verdadeiro paraizo, dotá-lo de uma extensa rede de caminhos de ferro, que communicasse a capital com todos os pontos do reino*"[8]. Acreditava-se que Portugal, por ter um porto como o de Lisboa, tinha de o dotar de caminhos-de-ferro para o aproveitar melhor[9]. Casal Ribeiro acreditava que mesmo se Espanha não prolongasse o Caminho-de-ferro de Leste no imediato, haveria de ficar convencida mais tarde, quando Portugal já tivesse a sua parte construída. Era ideia generalizada que os caminhos-de-ferro bastavam para desenvolver o País, mesmo sem um plano de conjunto ou sem pequenas comunicações.

E embora se admitisse que havia outros aspectos a melhorar internamente, também se entendia que a melhor maneira era começar pelas obras públicas em geral e caminhos-de-ferro em particular. De tal modo assim era que mesmo depois do fracasso da Peninsular, os caminhos-de-ferro não perderam a sua aura de alavanca para o desenvolvimento nacional, bem pelo contrário: "*É pois este* [o caminho-de-ferro] *o unico meio que nós temos para nos levantar do abatimento em que jazemos*"[10], diria o regenerador Martens Ferrão tentando fundamentar o projecto n.º 12-B. Este deputado seria apoiado pelo também regenerador Latino Coelho: "*Pois não fizemos nós em 1640 esforços de gigantes, para manter a independência da nossa pátria?* (…) *E porventura allegou-se então a penuria do thesouro e a pobreza d'este paiz, para que não tratassemos de salvar a liberdade, e de vindicar a nossa independencia* (…)*?*"[11]. Para os apoiantes do Governo, o caminho-de-ferro era comparável à Revolução de 1640, sendo por isso merecedor de todos os sacrifícios.

Nota-se assim um certo desconhecimento em relação às capacidades do caminho-de-ferro: esperava-se dele o aumento da produção nacional quando a sua principal função era o transporte; tanto se opinava que os preços haveriam de aumentar como de diminuir com o desenvolvimento das comunicações; na própria construção se evidenciava alguma ignorância, (malgrado os amplos conhecimentos técnicos de alguns deputados, que, contudo, não superavam o fraco conhecimento estatístico e topográfico do País[12]). Fontes, por exemplo, referia, a propósito do Caminho-de-ferro do Norte, que este deveria ser começado a partir do Porto para Sul atendendo à facilidade da construção. Ora, a ligação

[5] Estes só após 1857. Antes, nenhum deputado (ou representação municipal) procurava trazer o caminho-de-ferro à porta de sua casa.

[6] *Diario da Camara dos Deputados*, 26 de Maio de 1852, Acta n.º 76, p. 31.

[7] Nos cinco anos do Governo regenerador, nada se fez quanto ao Caminho-de-ferro do Norte, apesar de este ter sido decretado em 30 de Agosto de 1852. Aparentemente, esta medida não passou de um pretexto usado por Fontes para se apropriar do Fundo Especial de Amortização.

[8] Pereira Garcez. *Diario da Camara dos Deputados*, 10 de Maio de 1856, Acta n.º 8, publicado a p. 141.

[9] Por isso surgiam previsões de rendimento das linhas completamente exageradas, que mais tarde não se viriam a confirmar.

[10] Martens Ferrão. *Diario da Camara dos Deputados*, 1 de Abril de 1856, publicado a p. 33.

[11] *Diario da Camara dos Deputados*, 6 de Maio de 1856, Acta n.º 4, publicado a p. 318. A este exemplo seguiam-se as Invasões Francesas e a Guerra Civil. O caminho-de-ferro era visto como mais do que um meio de desenvolver Portugal. Era também um meio de colocar o nome do homem que os instalasse no País na sua História. Bastava ver as alusões que se faziam a grandes figuras da História de Portugal e aos seus feitos: D. João IV na Restauração, o Marquês de Pombal após o terramoto ou, mais recente, Mouzinho de Albuquerque e D. Pedro IV na consolidação do regime liberal. O desejo de protagonismo era assim muito evidente.

[12] Albino de Figueiredo chegaria a sugerir que se começasse por conhecer topograficamente o Reino antes de o começar a dotar de caminhos-de-ferro.

de Gaia ao Porto só se fez mais de 20 anos depois, dada a dificuldade em atravessar o Douro. De mão dada a este desconhecimento, seguia uma confiança cega em Espanha[13] e na iniciativa privada por parte dos governos (que eram quem contratava os empresários[14]). Daquela, esperavam os regeneradores a continuação da Linha de Leste até Madrid (algo de que a oposição histórica, cartista e avilista não tinha tanta certeza); desta, a perfeita construção das vias, uma vez que o Estado não tinha os capitais necessários e os próprios empreendedores teriam interesse em explorar convenientemente as linhas que construíam.

Esta expectativa em relação às potencialidades do caminho-de-ferro para desenvolver o País nunca foi, em geral, posta em causa. As vozes dissonantes após os desgostos com os empresários eram muito raras, se bem que existentes: "[Lamento] *também a existência a fórma que se deu ao caminho de ferro de leste, que é um cancro que afflige os ministros actuaes, que affligiu os passados e affligirá os futuros: entendo que os fundos ali empregados, applicados a estradas do paiz, dar-nos-iam as communicações para todas as cabeças dos districtos, e estavamos hoje em communicações frequentes com todos os povos; em quanto que esses fundos ali empregados estão improductivos, e improductivos hão de ser sempre*"[15]. Outros chegaram a colocar como alternativa a construção pelo Estado, surgindo também algumas opiniões sobre meios melhores em que investir. No entanto, o caminho-de-ferro ainda tinha muito influência sobre a mente dos governantes. Também a necessidade de desenvolver não só o transporte, como a produção e o consumo chegou a ser aludido. Mas tal como a situação anterior, apenas raramente e em discussões de caminhos-de-ferro secundários (do pinhal de Leiria) que não contribuía para generalizar estes conceitos à política ferroviária geral[16].

Em 1859 ainda se dizia: "*O caminho de ferro é um grande elemento de civilisação: não quero aqui dizer qual a utilidade e a vantagem dos caminhos de ferro, seria isso uma banalidade. Em 1859 ninguem duvida da grande utilidade das vias ferreas*"[17]. Mas apesar de ser uma banalidade, Gomes de Castro não se coibia de as referir: "*Eu entendo que os caminhos de ferro têem sido muito mal considerados, e não têem sido encarados debaixo do seu verdadeiro ponto de vista; não se deve considerar tanto os onus que hão de resultar para o thesouro, como o bem que há de vir ao paiz do seu maior desenvolvimento, e do incremento que hão de tomar todas as industrias do paiz, porque tudo isto se traduz em mais facil e maior cobrança de tributos*"[18]. E estas vozes soavam ainda mais alto.

5.3. As vantagens políticas

Naturalmente, as minorias da oposição (sobretudo as não-regeneradoras[19]) não eram tão entusiastas[20], excepto quando eram acusadas de não quererem o bem do País, precisamente pela sua falta de entusiasmo (sobretudo se fossem cabralistas ou antigos membros de governos cabralistas, contra os quais vivia ainda o fantasma da Companhia das Obras Públicas). O caminho-de-ferro era assim uma faca de dois gumes: quem o apoiasse era um patriota; quem não se mostrasse incondicionalmente

[13] Os políticos portugueses tinham consciência de que Portugal estava completamente dependente daquele país nesta questão.

[14] Notava-se a crença segundo a qual o que era bom para os concessionários era bom para Portugal. Quer o contrato com Hislop quer sobretudo o contrato com Peto são bons exemplos. Foram os governos regenerador e historico-avilista, respectivamente, quem chamou aqueles empresários. Manter a confiança nos britânicos era indispensável para manter a credibilidade política. Assim se explicam as condescendências com os seus incumprimentos contratuais. A queda dos contratos poderia significar o adiamento do melhoramento e sobretudo a queda do Governo. Quando o contraente se tornava indefensável, arranjavam-se outros bodes expiatórios. A empresa saía ilibada, a culpa morria solteira e o executivo poderia continuar os seus projectos. De qualquer modo, à medida que os anos passavam, a confiança cega nos privados ia diminuindo, sendo exigidos cada vez mais requisitos para aqueles serem admitidos aos concursos. Contudo, a construção pelo Estado nunca foi colocada como uma alternativa credível.

[15] António Dias de Azevedo. *Diario da Camara dos Deputados*, 23 de Julho de 1858, Acta n.º 20, p. 265.

[16] Que continuava à deriva. A promulgação de uma lei geral sobre transportes não teria lugar neste período, malgrado a sua apresentação sob forma de proposta de lei e as queixas de vários deputados.

[17] Francisco Gavicho. *Diario da Camara dos Deputados*, 5 de Abril de 1859, Acta n.º 4, p. 51.

[18] *Diario da Camara dos Deputados*, 11 de Abril de 1859, Acta n.º 9, p. 128.

[19] O entusiasmo e arrebatamento dos regeneradores (sobretudo Fontes e Estêvão) em relação aos caminhos-de-ferro foram sempre inabaláveis e mais bem fundamentados que os dos restantes. Na realidade, raramente os regeneradores eram acusados de não os quererem, ao contrário do que se passava com históricos, avilista ou cartistas. No máximo, eram acusados de não os quererem tanto como os demais deputados.

[20] Durante a vigência da primeira Câmara após o golpe saldanhista, Fontes Pereira de Melo estava convicto de que a mera ideia de construir caminhos-de-ferro seria bastante para reunir consenso (não só entre os deputados mas até entre os credores externos) e dotar Portugal desse melhoramento. A assunção do erro seria uma das causas que conduziriam à dissolução de 1852.

favorável poderia cair em descrédito (sobretudo a partir do momento em que D. Pedro V, um grande admirador das vantagens do caminho-de-ferro, assume a Coroa portuguesa[21]). Aí, regressavam as declarações de lealdade ao caminho-de-ferro por parte das oposições, de que o discurso anterior do histórico Faustino da Gama é um exemplo.

Mas que razão teriam as oposições para não apoiar os seus colegas do Governo num projecto que tais vantagens prometia à Nação? A questão era o *methodo* empregado para obter os tão unanimemente desejados caminhos-de-ferro. Ora, as críticas ao método podiam ter várias origens: o recurso ao crédito (embora se soubesse que dificilmente se construiriam caminhos-de-ferro sem empréstimos); o repúdio/amor pelas *economias*; as medidas para os obter (as decisões tomadas pelos governos[22] tinham o condão de diminuir a confiança no Estado português em vez de o aumentar); o custo de construção (total e com as subvenções[23]); o afã ou inércia excessivos para atingir tal *desideratum*[24]; a leviandade com que era conduzido o assunto[25]; a protecção que o Estado concedia aos *seus* empresários de caminho-de-ferro; ou qualquer outro motivo que permitisse atacar o Governo (que, por vezes, redundava em discursos plenos de contradições). Porém, algumas críticas não deixavam de ser justificadas: a duplicação de comunicações (caminhos-de-ferro ao lado de rios e estradas, sobretudo quando havia zonas do País que não possuíam nem uma coisa nem outra); o adiamento da construção de estradas por causa da promessa de construção de linhas-férreas; os contratos excessivamente benéficos para as companhias; ou o desrespeito pela opinião do Conselho das Obras Públicas. Outras censuras, porém, revelam um discurso mais apropriado para fazer política do que para governar[26]. Perante estas críticas, os governos e seus apoiantes defendiam-se acusando a oposição de fazer política com os caminhos-de-ferro e opor-se à construção de ferrovias[27].

A partir de certa altura, eram os próprios governos que contribuíam para a contestação e para o descrédito. Em 1854, o avilista Correia Caldeira chega a dizer a Fontes: "*S. ex.ª (perdôe-me) tendo de certo muita vontade de que na sua administração se fizessem muitos melhoramentos, fez talvez mais do que ninguém para empecer o movimento da sua própria idéa*[28]. A lista de irregularidades cometidas pelo Ministro das Obras Públicas e Fazenda era vasta: disfarçava o *deficit*; desviava empréstimos do seu fim original; pedia empréstimos sem concretizar a sua aplicação; dava a entender que podia ultrapassar o poder legislativo, desrespeitando artigos da Carta e do Acto Adicional e o próprio sistema representativo; acumulava as pastas da Fazenda e das Obras Públicas (o que era visto como um meio para facilitar as operações que a oposição criticava); taxava-se de precipitado e de preferir o resultado ao método; contradizia-se vastas vezes; ou deixava sem resposta os pedidos de esclarecimento dos deputados. Fontes era, sobretudo, um pragmático: deixava de lado os seus princípios se disso dependesse a continuação dos projectos. Contudo, quando os historico-avilistas se *sentaram nas*

[21] Após a ascensão de D. Pedro ao trono, o recurso a argumentos mais sentimentalistas tornou-se mais frequente. Era de todos conhecida a vertente caridosa do jovem rei, pelo que o discurso dos parlamentares também passava a reflectir outras preocupações: ora eram os infelizes operários que iam perder o emprego se não se desse alento à construção de caminhos-de--ferro, ora era a cidade do Porto que, ingratamente, ia ficar desligada da capital (após a vista do Rei à Invicta), ora eram os contribuintes que iam ser sobrecarregados de impostos numa época de imensas dificuldades.

[22] Nomeadamente as questões da apropriação do Fundo Especial de Amortização (destinado ao pagamento de dívidas) e da conversão unilateral da dívida externa (que culminou no encerramento da praça de Londres aos títulos de dívida nacionais) pelo Governo regenerador de 1851-1856 ou o recurso ou não ao levantamento de impostos para pagar os encargos dos empréstimos.

[23] Testemunha este comportamento o facto de a Linha de Sintra ou linhas de acesso a minas (que não implicavam nenhum encargo para o Estado) terem sido aprovadas praticamente sem discussão.

[24] Se o Governo agisse com frenesim, a oposição pretendia que o assunto fosse tratado com mais prudência – "*entendo que quem vae muito depressa quebra as pernas.* (…) *Se marcharmos lentamente e com prudência, havemos de ter alguns caminhos de ferro; mas se fizermos tudo de uma vez* (…) *não havemos de ter nada*" (Faustino da Gama. *Diario da Camara dos Deputados*, 3 de Abril de 1856, Acta n.º 3, p. 43); se agisse com prudência, era acusado de inércia excessiva. A alegada precipitação governativa atingiu o seu expoente máximo com os projectos financeiros de Fontes.

[25] A propósito da discussão do contrato para a construção do Caminho-de-ferro do Sul, diria Ávila: "*Estas questões devem-se tractar com seriedade, e não em ar de patuscada. Peço perdão de me exprimir assim, mas os nobres deputados é que me obrigam a isso pelo tom, com que querem tractar uma questão tão grave*". *Diario da Camara dos Deputados*, 2 de Agosto de 1854, Acta n.º 164, p. 48.

[26] Além dos aspectos financeiros, a oposição *temia* que obras de tal envergadura roubassem mão-de-obra à agricultura e a outros sectores produtivos. O reverso da medalha também era referido: a construção de caminhos-de-ferro aumentava o emprego directa e indirectamente (pelo transporte de mão-de-obra para os locais onde esta era precisa).

[27] Muito embora Fontes tivesse tomado a mesma atitude quando era oposição a Costa Cabral: "*pertendo* (sic) *que se respeitem os principios e as practicas* (…) *seguidas em negocios desta monta*" (*Diario da Camara dos Deputados*, 25 de Maio de 1848, Acta n.º 22, p. 1), pois "*a questão não é que se abra a Barra do Douro, é o modo por que se ha de abrir – essa é que é a questão*" (*Diario da Camara dos Deputados*, 23 de Junho de 1848, Acta n.º 17, p. 19).

[28] *Diario da Camara dos Deputados*, 11 de Julho de 1854, Acta n.º 146, p. 199.

cadeiras dos ministros, chegaram a cometer algumas das incorrecções apontadas ao Governo precedente, aos quais se juntavam a teimosia em manter o contrato com Peto e não recorrer a impostos para garantir os empréstimos. No entanto, argumentavam que as *circumstancias* eram diferentes, pelo que não havia qualquer tipo de contradição, enquanto que os regeneradores faziam as vezes dos ministros quando estes se encontravam na oposição. Exemplo desta dupla atitude são os debates em torno da *precipitação*. Perante o argumento que o Governo regenerador tinha atrasado em demasia o País[29], o Conde de Samodães afirmava (ou desculpava): "*viu-se pois o governo entre dois alvitres fataes e terriveis para elle, um a precipitação, outro a demora; optou antes pela precipitação*"[30], ao que Paulo Romeiro retorquia: "*Repugna-me* (…) *que questões d'esta ordem, d'esta magnitude, se tratem aqui com uma precipitação e uma rapidez improprias da sua importancia*"[31]. Uma daquelas novas circunstâncias era a reputação de Samuel Morton Peto, à qual o Governo se agarrou até depois da sua queda. Muito embora não se quisessem fazer comparações, elas seriam inevitáveis: "*n'este parte bastava o facto de se ter rasgado o nome do emprezario da regeneração* [Hislop]*, para se inscrever o nome de Petto* (sic)*, para se conquistar o meu voto*"[32].

Naturalmente as oposições serviam-se destas incongruências para lançar farpas aos governos, assim que o *estado de graça* deste acabava e os seus erros ou derrotas se acumulavam, prevendo-se a mudança ministerial a curto prazo[33]. A certo ponto, os opositores afirmavam não querer ferrovias perante tais métodos e atropelos da legalidade: "*antes quero comer bem n'uma estrada cheia de precipicios, que morrer de fome nas locomotivas do caminho de ferro*"[34]. Invariavelmente, os governos e seus apoiantes justificavam essas faltas com a urgência de dotar Portugal de caminhos-de-ferro, dado o seu atraso em relação à Europa *civilizada*, de modo que quanto mais acossado era o Governo, maior era a urgência[35]: "*Esperar quando o mundo caminha, esperar quando tudo avança com uma rapidez própria dos tempos! A locomoção dos tempos modernos em um anno é talvez a de um quarto de seculo de outros tempos!*"[36]. O atraso nacional, além de justificar todos os sacrifícios, justificava também todas as precipitações: "*Sou precipitado; já disse que o era* (…)*, e prefiro este defeito á circumspecção extrema que me levaria a não fazer coisa nenhuma*"[37]. A questão era colocada nestes termos: mais valia fazer alguma obra, embora aquém do perfeito, do que não fazer obra alguma, o que é também demonstrativo da esperança que os políticos depositavam no caminho-de-ferro. Para os governos, tratava-se de um negócio simples e altamente produtivo, ao passo que as oposições encaravam a questão como algo quase transcendente e de alcance mais limitado.

---

[29] A partir de certo momento, o *imbróglio* deixado pelos regeneradores (que os historico-avilistas tinham solucionado) era motivo para justificar violações à lei (que tanto tinham sido criticadas anteriormente) e para defender o Governo, mas não para não evitar os mesmos erros.

[30] *Diario da Camara dos Deputados*, 25 de Abril de 1857, Acta n.º 19, p. 320. Ávila concordava. Só mesmo da sua boca poderia vir a expressão *Tempo é dinheiro*.

[31] *Diario da Camara dos Deputados*, 28 de Abril de 1857, Acta n.º 21, p. 345. O acumular de contradições levou à perda de confiança no Governo. A tranquilidade de consciência de Carlos Bento já não bastava.

[32] Santana e Vasconcelos. *Diario da Camara dos Deputados*, 30 de Abril de 1857, Acta n.º 22, p. 372. O contrato com Peto também demonstra que a ideia de entregar linhas completas à construção ao invés de pequenos troços se consolidara na estratégia dos governos (neste e no seguinte).

[33] Nos primeiros tempos dos governos, a relação era cordialíssima. Poucos problemas se levantavam e as discussões eram serenas para se levantar o mínimo de obstáculos ao Governo. Ao se aproximar a queda do ministério as discussões tornavam-se longas e difusas. A oposição pretendia mostrar aos seus interlocutores (sobretudo ao Rei, que era quem definia a vida e a morte dos governos) a incompetência do ministério. Por exemplo, o facto de a discussão do projecto n.º 12 ter demorado mais de dois meses não pode ser apenas explicado pela prolixidade e importância do projecto. A acção da oposição (propondo adiamentos, repetindo várias vezes os mesmos argumentos, contradizendo-se inclusivamente ou trazendo novas propostas à colação) foi também determinante no sentido de adiar ao máximo a inevitável aprovação do diploma. No entanto, não se pode responsabilizar totalmente as oposições pelo atraso da questão ferroviária até porque os governos podiam limitar as discussões e decidir rapidamente. Os executivos também tiveram a sua quota-parte de responsabilidade por esse mesmo atraso.

[34] Cunha Sottomayor. *Diario da Camara dos Deputados*, 26 de Fevereiro de 1853, Acta n.º 17, p. 203.

[35] O deputado António Lousada chegou a dizer que nem sequer eram precisos os pareceres dos engenheiros do Conselho de Obras Públicas para se expropriarem terrenos para caminhos-de-ferro, dada a urgência da sua construção. O aumento da pressão sobre o Governo em 1856 levou à apresentação do projecto n.º 12, cuja reprovação – na visão do executivo – significaria mais um atraso que sairia caro à Nação. O mesmo seria dito acerca do contrato Peto e das suas modificações: ou se aceitavam ou não se aceitavam mais nenhumas!

[36] Fontes Pereira de Melo. *Diario da Camara dos Deputados*, 2 de Agosto de 1854, Acta n.º 164, p. 40.

[37] *Diario da Camara dos Deputados*, 2 de Agosto de 1854, Acta n.º 164, p. 40. Contudo, meses mais tarde, retractava-se dizendo que se tinha precipitado ao taxar-se de precipitado. Não raras vezes, Fontes perdia mesmo a serenidade parlamentar (visível na linguagem usada e na multiplicidade de pontos de exclamação na transcrição), acusando tudo e todos em vez de assumir as suas responsabilidades, numa atitude que seria emulada pelo seu sucessor na pasta das Obras Públicas

Deste modo, qualquer realização neste campo, por parte do executivo, era usada como escudo na retórica parlamentar, de tal modo que "*quando se sente fraco,* [o Governo] *falla logo em caminhos de ferro, de maneira que o caminho de ferro é para tudo!*"[38]. A entrada do caminho-de-ferro no parlamento concedeu à oposição uma nova forma de atacar o Governo e a este, uma nova forma de se defender[39]: a partir de 1858, são notórios os *recados* dos regeneradores ao Rei para demitir o Governo. Naquele aspecto, os regeneradores levavam clara vantagem sobre os demais[40]: tinham criado o Ministério das Obras Públicas e assinado três contratos, dois dos quais se transformaram em algo de palpável e visível. Com esta bagagem, José Estêvão, perante o piscar do olho da oposição às cadeiras dos ministros (patente nas críticas que se faziam ao Governo pela sua incapacidade de lidar com a questão ferroviária), podia afirmar algo como: "*Como se queixassem de não haver caminho nenhum feito, queixam-se do mal acabado e pouca segurança do caminho de ferro, e dos muros que podem cair*"[41]. Tanto assim era que o executivo iniciado em Junho de 1856 procurou criticar o método de Fontes e diminuir o alcance da sua obra depois de o acusar de se servir do caminho-de-ferro e dos tesouros que prometia descerrar para se manter no poder. Contudo, quando da mudança governamental, o Marquês de Loulé admitiu que a política seguida pelos regeneradores seria mantida pelos homens que se lhes seguissem, se bem que por um método diferente. O objectivo era claro: conseguir o apoio da Câmara, na sua maioria regeneradora. Os regeneradores inicialmente acederam, ao ver que a sua política iria ser continuada, embora se mostrassem pouco confiantes no dinamismo de Loulé (o que viria a confirmar-se). Evidentemente não subscreviam as acusações de falta de obra feita – afinal tinham sido eles quem dotara Portugal de caminhos-de-ferro!

Para o novo Governo, a inauguração de um novo *methodo* tornava-se fulcral para justificar a sua existência: tinha necessariamente de inovar em alguma coisa e de demarcar-se do gabinete anterior – – caso contrário a substituição não tinha tido razão de ser – e o caminho-de-ferro foi um dos trunfos usados por Ávila e Carlos Bento a partir do momento em que chegaram às pastas da Fazenda e Obras Públicas (designadamente na preferência por uma linha interna[42] em detrimento da linha internacional, na adjudicação directa em vez do concurso, na escolha da subvenção quilométrica em vez da garantia de juro, na opção de não lançar impostos para angariar os empréstimos[43] e na atitude de transparência em relação à Câmara[44]). No entanto, o seu método não seria mais original do que isto. O Governo não tinha uma política bem definida, pelo que não podiam fazer mais que seguir a do gabinete antecessor. Assim, não foi de estranhar que a partir de certo momento os regeneradores começassem a pôr em causa a mudança ministerial, receando ver as suas ideias, antes criticadas, agora seguidas: "*Parece que os nobres ministros passam o Lethes quando vão sentar-se n'aquelas cadeiras!*"[45] – diria Fontes. A pressão sobre o Governo, aliada à sua incapacidade em resolver este assunto, tornava a sua defesa cada vez mais difícil e confusa: "*A interpretação que deu o sr. ministro, não a entendi bem, e isso não admira; ha muito tempo que lhe conheço o funesto talento de se não deixar entender, porque se não entende elle a si mesmo*", diria José Estêvão a Carlos Bento[46].

A falta de obra do Governo foi aproveitada pelos regeneradores até depois da sua queda, com a insistência em discutir a proposta de alteração ao contrato com Peto, rejeitada pelas comissões parlamentares. De facto, a estratégia do Governo de Terceira passaria por humilhar aquele acordo e o

[38] Cunha Sottomayor. *Diario da Camara dos Deputados*, 9 de Maio de 1853, Acta n.º 5, p. 72.

[39] Nas vésperas da rejeição do contrato Peto, a oposição desafiava o Governo a defender a sua medida ou a cair com ela, apesar de antes ter sugerido para a Linha do Sul o mesmo que o Governo sugeria para a Linha do Norte: o sistema misto de subsídio. E na verdade, no período em estudo, três governos caíram por questões relativas às ferrovias: o de Costa Cabral, por causa do imposto associado à Companhia das Obras Públicas; o de Fontes, por causa de empréstimos e impostos para construir caminhos-de-ferro; o de Loulé por não conseguir construir um único quilómetro da Linha do Norte. No entanto, as oposições esforçavam-se sempre por mostrar que as suas críticas não eram movidas por objectivos políticos (derrubar o Governo e substituí-lo), mas por patriotismo.

[40] Ver Anexo XVII. A obra feita seria usada para justificar o voto de confiança que Fontes pedia à Câmara em 1856.

[41] José Estêvão. *Diario da Camara dos Deputados*, 20 de Março de 1855, Acta n.º 17, p. 248. Outro subterfúgio usado pelos governos perante as acusações das oposições era levar a discussão para a defesa da honra (oratórias que eram sempre bem vistas pelos leitores do *Diário* ou assistentes da Câmara) ou para apelos ao patriotismo (quem amava o seu País, votava pelos caminhos-de-ferro propostos pelo executivo – era uma chantagem emocional várias vezes utilizada).

[42] A Linha do Norte, que seria a base do sistema ferroviário nacional, a partir da qual se lançariam dois ramais: um em direcção a Madrid e outro que ligasse Portugal mais directamente com França. Nenhum dos três seria mais que um projecto.

[43] Opção que não seria duradoura – *vide infra*.

[44] Que, contudo, se foi tornando cada vez mais opaca ao longo da legislatura, para proveito da oposição.

[45] *Diario da Camara dos Deputados*, 1 de Junho de 1857, Acta n.º 1, p. 16.

[46] *Diario da Camara dos Deputados*, 22 de Fevereiro de 1858, Acta n.º 18, p. 151.

Governo que o assinara[47], para cimentar desde início a sua posição, ao mesmo tempo que procurava seguir uma trilha diferente – daí a alusão à possível Linha da Beira como linha internacional – e mostrar a sua firmeza face aos concessionários presentes e futuros (Peto e Salamanca, respectivamente). A oposição, não podendo chamar à colação a sua obra (como o haviam feito os regeneradores), falava do futuro com o novo Governo, lembrava o atraso que a mudança governamental acarretava ou procurava bodes expiatórios para o seu fracasso.

5.4. A afirmação da tecnocracia e da juventude

Os deputados do Cabralismo não tinham conhecimentos técnicos suficientes para discutir esta questão. Eram formados em Leis, Cânones, Medicina, apenas conhecendo os caminhos-de-ferro do estrangeiro, onde muitos deles tinham permanecido durante a repressão miguelista.

Durante a Regeneração, essa situação alterou-se: assistiu-se, do lado dos regeneradores, à afirmação da tecnocracia. Em 1851, os engenheiros presentes na Câmara encontravam-se predominantemente do lado dos regeneradores: Fontes, Lobo de Ávila, Plácido de Abreu, António Arrobas, Ladislau Camarate, Latino Coelho, Castro Guedes, Hermenegildo Palma, Agostinho Bettencourt e Serpa Pimentel passaram pela Câmara neste período e tinham todos formação em Engenharia e/ou Matemática. Além destes, Fontes contava também com um rico elenco de financeiros e juristas. Por isso, os regeneradores tinham plena consciência daquilo que queriam (embora não soubessem como o atingir) ao contrário das restantes forças políticas que pareciam agir ao sabor das circunstâncias. Históricos/cartistas/avilistas, durante o primeiro Governo regenerador. só contavam com um engenheiro: o Conde de Samodães. Quando formaram Governo, procuraram *contratar* outros *técnicos*, passando a contar com nomes prestigiados da engenharia nacional: Albino de Figueiredo, Serpa Pimentel, Belchior Garcez e Faria e Maia. Ora, destes cinco (incluindo Samodães), um transitaria para os regeneradores (Serpa Pimentel) e outro morreria a meio da legislatura (Albino de Figueiredo). A falta de preparação técnica entre os membros do Governo do Marquês de Loulé era tal que em 1857 a Comissão de Obras Públicas tinha maioria regeneradora! Na Comissão seguinte, essa situação foi *corrigida*, mas de uma forma curiosa: o número de comissários passou para cinco (a menor comissão de sempre), para que com Samodães, Figueiredo e um independente (Trindade Sardinha) a maioria fosse composta de apoiantes do executivo[48]. Contudo, estes homens sempre contaram com o apoio de um personagem muito importante: o Rei D. Pedro V.

Além disto, os regeneradores contavam ainda com a pujança da *juventude*, cansada de um Liberalismo que tardava em frutificar: Fontes, Lobo de Ávila, Serpa Pimentel e Castro Guedes contavam com menos de 35 anos quando aderiram aos regeneradores na Câmara; Arrobas, Latino Coelho, Casal Ribeiro e Agostinho Bettencourt, menos de 30; acima dos 35 e com menos de 40, Camarate e Hermenegildo Gomes da Palma; só Plácido de Abreu e José Estêvão tinham mais de 40[49]. Do lado dos apoiantes de Loulé, tirando o Conde de Samodães (que ostentava uns invejáveis 23 anos em 1851), Albino de Figueiredo e Belchior Garcez viviam já a ternura dos 50. Se a estes juntarmos os 46 anos de Ávila (em 1853), os 40 de Cunha Sottomayor, os 41 de Carlos Bento, os 47 do Barão de Almeirim, os 38 de Correia Caldeira, os 55 de Gaspar Pereira da Silva (em 1856) ou os 50 de Augusto Xavier da Silva (os deputados mais intervenientes da oposição aos regeneradores), notamos uma diferença de idades substancial em relação aos adversários. Só em 1858 sangue novo seria injectado no Partido Histórico com a nomeação de Tiago Augusto Veloso da Horta (39 anos) e Faria e Maia (morreu em 1903; provavelmente andaria na casa dos 30) para a Comissão de Obras Públicas ou com a eleição de Gomes de Castro (24 anos) para a Câmara de 1858.

Mas voltando aos engenheiros, a Regeneração constituiu um palco para a afirmação do seu poder, que provinha do entusiasmo criado em torno dos caminhos-de-ferro (eram os mais autorizados falar sobre o assunto), face aos que não tinham formação na área. Realmente, diversas vezes usavam esse estatuto para menosprezar os deputados da oposição[50]. No entanto, quando a Companhia Central

[47] Estêvão chegou a pôr em causa o brio nacionalista de Ávila ao afirmar que se Peto quisesse pedir uma indemnização, não precisava de advogados, mas de tradutores que traduzissem as palavras do ex-ministro. Também Carlos Bento chegou a ser acusado de ser procurador do britânico.

[48] Ver Anexo IX.

[49] Todos eles com formação em engenharia ou membros da Comissão de Obras Públicas.

[50] Sobretudo após a dissolução de 1852. Antes, os engenheiros pareciam querer afrouxar o entusiasmo com que a Câmara via o assunto, invocando a prudência para não repetir os erros do passado (quer com a Companhia das Obras Públicas, quer com as empresas de construção de estradas).

Peninsular não foi capaz de levar a linha até Santarém, os engenheiros dos regeneradores foram acossados: "*É o que acontece também aos engenheiros: fazem as obras e depois d'ellas feitas é que dizem que não estão boas!*"[51].

5.5. Portugal e o estrangeiro

A comparação com o estrangeiro não deixou de ser aduzida neste período, contudo tornou-se um cotejo pela positiva, muito embora as comparações pela negativa se mantivessem (sobretudo do lado da oposição): "*Pois querem comparar França com Portugal! França, onde ha caminhos de ferro, onde ha diligencias, onde ha muitas vias de communicação, e nós que em estando atraz de um monte A ou B, já não sabemos para onde havemos de ir!*"[52]. Do lado dos governos, o atraso passou a servir de motivação para o fomento e não motivo para uma auto-comiseração colectiva. O estrangeiro continuava a ser considerado superior e civilizado e por isso exemplo a imitar pelos portugueses. O atraso passou a ser motivo para se apressarem as medidas e meio para tornar mais eficazes essas mesmas medidas, uma vez que Portugal tinha a vantagem de poder contar com a experiência alheia e assim cometer menos erros (amiúde se referiam os casos ou as autoridades franceses, belgas, ingleses, espanhóis ou norte-americanos, tanto do lado do Governo como do lado da oposição, conforme a sua argumentação, no que eram invariavelmente saudados com *Apoiados*). Fontes esperava que em pouco tempo se deixasse de dizer que África começava nos Pirinéus. No entanto, em 1856, após a paragem dos trabalhos na Linha de Leste, o *subdesenvolvimento* nacional seria lembrado pelos apoiantes do Governo para diminuir o alcance do fracasso: os 37 quilómetros de via eram já um grande feito num país como Portugal.

5.6. Caminhos-de-ferro e estradas

Falar em caminhos-de-ferro era também falar em estradas, quer das que lhes deviam ser complementares quer das que lhes podiam ser concorrentes. De facto, a relação com entre as duas vias nunca foi consensual nem tampouco definida. A ausência de estudos concretos e definitivos sobre as directrizes dos caminhos-de-ferro ou sobre um sistema geral de transportes contribuiu também para esta situação.

As vantagens apresentadas pelas estradas de ferro virtualmente empurravam as estradas de macadame para uma posição subalterna[53]. Se havia deputados para quem os caminhos-de-ferro bastavam[54], outros estavam conscientes de que sem estradas os caminhos-de-ferro de pouco valiam; além disso, o *deficit* podia impedir investimentos avultados, mas não impedia a construção de estradas ordinárias que, por seu lado, tinham o condão de acostumar os portugueses ao transporte facilitado. Esta corrente de pensamento, contudo, era claramente minoritária e típica da oposição – a falta de estradas não deixava de ser uma boa forma de atacar o Governo (a pugna pela construção da estrada Lisboa – Porto prova isso mesmo).

Para os governos, o caminho-de-ferro tornara-se um fim e um meio económico e político demasiado importante para poder ser ultrapassado pelas estradas ordinárias, rios, canais ou oceano. Na opinião de Fontes, "*Se a imprensa pôde matar a architectura, como meio de traduzir o pensamento de um individuo ou de uma epocha, porque não ha de o caminho de ferro matar a estrada, como meio de transporte, como elemento de vida das nações, e como a ultima formula da civilisação moderna?*"[55]. Deste modo, as estradas seriam construídas nas regiões que não iriam ser cruzadas pelos caminhos-de-ferro, numa tentativa de aplicar uniformemente o rendimento do imposto das estradas (que era pago por todos) e de satisfazer os *interesses de campanário*. Por outro lado, até meados da década de 1850, ainda não estava completamente definido o quadro de responsabilidades quanto à construção de estradas locais: Governo central ou municípios?

*

[51] D. Rodrigo de Meneses. *Diario da Camara dos Deputados*, 1 de Abril de 1856, Acta n.º 1, p. 12.
[52] Alves Martins. *Diario da Camara dos Deputados*, 6 de Junho de 1854, Acta n.º 121, p. 83.
[53] Sobretudo na Linha de Leste que, sendo uma linha internacional, apenas deveria ligar o porto de Lisboa a Espanha.
[54] José Estêvão dizia que caso se tivesse inventado o caminho-de-ferro antes das estradas, não haveria estradas, mas só caminhos-de-ferro, enquanto que Lobo de Ávila alvitrava que primeiramente se deviam construir caminhos-de-ferro e só depois as estradas para ele convergentes.
[55] *Diario da Camara dos Deputados*, 18 de Abril de 1856, Acta n.º 15, p. 239.

A mudança de Governo em 1856 e sobretudo o Discurso da Coroa de 1857 traz definitivamente à Câmara a questão da construção de estradas de acesso às estações. A partir desta data, a necessidade de estabelecer aquelas vias de comunicação, paulatinamente, passou a ser tomada em maior consideração, embora continuassem a coexistir com estradas concorrentes ao caminho-de-ferro.

5.7. O financiamento

Na visão dos regeneradores, o crédito aplicado aos melhoramentos na viação acelerada deveria aumentar a riqueza pública e daí a matéria tributável, permitindo assim pagá-los, prevendo também o recurso aos impostos para pagamento dos seus juros. O sacrifício seria assim espaçado no tempo, não incidindo apenas sobre as gerações presentes mas também sobre as gerações futuras, da mesma forma que os algarvios eram onerados pelos melhoramentos no Alentejo e vice-versa: "*o imposto* (…) *é antes um adiamento, um emprestimo que a nação faz a si mesma, e de que ella há de vir a tirar em pouco tempo sobejamente para pagamento de um grande juro e amortisação do capital*"[56]. Era, assim, um investimento produtivo que se pagava a si próprio.

Neste campo, a oposição sentia-se mais à vontade para discutir do que propriamente na área técnica dos caminhos-de-ferro. António José de Ávila tinha sido ministro da Fazenda na década de 1840 e falava com maior conhecimento de causa. Contudo, muito do seu discurso era exequível na oposição, mas não no Governo. A oposição duvidava da eficácia de contrair empréstimos para os melhoramentos materiais, preferindo as *economias* (os cortes orçamentais)[57] ou as reformas; a reorganização da Fazenda; o equilíbrio orçamental (que aumentaria o crédito português); e a melhoria da fiscalidade e da máquina do Estado tornando-a mais produtiva e menos dispendiosa. A este propósito, retorquia Fontes a Macedo Pinto: "*o nobre deputado entende, que, porque ha* deficit*, não se deve fazer o caminho de ferro; eu entendo, que, porque ha* deficit*, é que se deve fazer*"[58]. Os históricos chegaram a adiantar que o Estado podia construir caminhos-de-ferro por si, o que na altura era um argumento quimérico, atendendo à falta de conhecimentos, capitais e experiência para levar a efeito caminhos-de-ferro por conta exclusiva do Tesouro[59]. Parecia muito mais prudente (aliás era o que se fazia, *grosso modo*, em toda a Europa) conceder subsídios ao concessionário para construir ou explorar o caminho-de-ferro. Criticava-se também a origem dos capitais (o estrangeiro) e as consequências da sua angariação: para os regeneradores, os impostos eram um mal necessário[60], o que era negado inicialmente pelos seus opositores[61]. Contudo, estes acabariam por dar a mão à palmatória, mas quando o fizeram, porém, a *abjuração de doutrinas erróneas* não era suficiente para satisfazer a oposição[62].

O caminho-de-ferro não era visto como serviço público, mas como um investimento estatal do qual se esperava obter lucro: "*Se se calcular que o rendimento de um caminho de ferro é inferior á despeza que o estado faça com elle, esse caminho de ferro não convém*"[63], diria Carlos Bento. Assim se explica o facto de só se proporem caminhos-de-ferro para as regiões tidas como ricas (Alentejo, litoral). Porém, considerava-se que entregar perpetuamente os caminhos-de-ferro aos privados (como em Inglaterra) não era o ideal porque a linha-férrea possuía uma utilidade pública que fazia deles propriedade nacional: "*Eu entendo que os caminhos de ferro são de utilidade particular e de utilidade publica; como elementos de utilidade publica eu considero-os propriedade nacional, e considerando-os assim, entendo que não será conveniente nem vantajoso nunca aliena-los*"[64]. À medida que o tempo corria, os contratos não iam sendo cumpridos e o interesse dos privados se ia esmorecendo,

[56] Nogueira Soares. *Diario da Camara dos Deputados*, 12 de Fevereiro de 1857, Acta n.º 9, publicado a p. 182.

[57] Sendo que os caminhos-de-ferro eram também uma grande economia, na medida em que eram um investimento produtivo.

[58] *Diario da Camara dos Deputados*, 30 de Junho de 1855, Acta n.º 22, p. 403. O caminho-de-ferro chegou a ser usado várias vezes como argumento nos debates sobre a Fazenda.

[59] Também José Estêvão e Oliveira Marreca chegaram a propor a construção pelo Governo. Mas as suas proposta revelavam mais entusiasmo pelo caminho-de-ferro e desilusão face à iniciativa privada, respectivamente, que propriamente vontade de fazer oposição. De qualquer modo a ideia seria amplamente rejeitada e relegada para um expediente ao qual o Estado devia recorrer em último caso.

[60] Além disso, a organização da Fazenda era uma realização administrativa que não se *via*. Os caminhos-de-ferro viam-se e impressionavam os interlocutores dos deputados.

[61] Uma das razões pelas quais a Linha do Norte foi escolhida em prejuízo da Linha de Leste foi o facto de aquela prometer maiores rendimentos (à companhia, logo ao Estado) que tornava desnecessário o levantamento de impostos.

[62] E mesmo dentro do Partido Histórico havia vozes dissonantes em relação a esta posição do Governo.

[63] *Diario da Camara dos Deputados*, 11 de Julho de 1854, Acta n.º 146, p. 204.

[64] Martens Ferrão. *Diario da Camara dos Deputados*, 11 de Abril de 1856, Acta n.º 10, p. 160.

começou-se a admitir que o investimento beneficiaria o País, mesmo que a empresa concessionária não retirasse do caminho-de-ferro uma grande rendibilidade, o que era uma hipótese cada vez mais plausível, principalmente entre os deputados das oposições. De facto, estes (fossem regeneradores, históricos ou cartistas) eram sempre menos optimistas que os governamentais, como vimos. A verdade é que as esperanças de retorno do investimento a curto prazo eram cada vez mais ténues, como o prova o facto de a garantia de juro ser completamente posta de parte pelos deputados após o contrato com a Peninsular e ser uma das responsáveis pela recusa das alterações ao contrato com Sir Samuel Morton Peto. Desse modo, pensava-se *obrigar* o concessionário a uma boa construção para depois executar uma boa operação da linha. Era impensável que os empresários apenas pretendessem lucrar com a construção, desobrigando-se da exploração.

5.8. Por fim…

A aposta no desenvolvimento do transporte foi encarada como algo que iria mudar a face do País para sempre. Nessa aposta, os caminhos-de-ferro ocupavam um lugar de destaque. No entanto, nem só os caminhos-de-ferro teriam esse condão: barcos a vapor, ligação entre portos e estradas também teriam o seu papel, se bem que secundário. Pelo menos, foi o que esta investigação ao nível dos debates parlamentares permitiu descobrir.

No final, tenho consciência que a investigação foi muito mais difícil do que à partida se afigurava. De facto, iniciar-me nas lides da historiografia por uma análise tão subjectiva quanto esta não terá sido a melhor escolha, pois em algumas partes do trabalho quase redundou numa mera transposição para discurso indirecto das intervenções dos deputados – algo a corrigir num eventual futuro próximo.

Quanto à fonte utilizada, Rui Marques referiu no seu estudo[65] que esta havia sido uma desilusão. Não partilho, de todo, da mesma opinião. Embora o assunto tratado tenha sido totalmente díspar, encontrei no *Diario da Camara dos Deputados* uma fiel base de apoio para a investigação, a qual não terá sido mais profícua por falta de experiência. Naturalmente, as fontes não têm respostas para aquilo que não sabem responder e de acordo com as temáticas investigadas serão mais ou menos úteis. No que diz respeito ao suporte da fonte, a versão digital será de uma enorme utilidade quando estiver totalmente funcional: com todas as páginas inseridas no servidor (inclusive os índices, se possível com hiperligações) e devidamente corrigidas. Até lá, o recurso à versão em papel deverá ser encarada prioritariamente – algo que não foi seguido neste estudo, mas que agora entendo ter sido um erro.

Finalmente, uma última palavra para a própria investigação. Apesar de tratar uma realidade passada há mais de 150 anos, não deixa de ser uma pesquisa muito actual, numa altura em que Portugal discute novamente caminhos-de-ferro, a ligação por Alta Velocidade à Europa, a sua utilidade, potencialidades e necessidade. Esperemos, pois, que os governantes e as oposições confrontem a História e não repitam os mesmos erros do passado.

[65] **Rui Marques** – *A questão do Ultramar no discurso da Câmara dos Deputados de 1870 a 1873*.

6. ANEXOS

Anexo I – Reis portugueses (1822-1861)

REINADOS	DATAS LIMITE	MONARCA	OBSERVAÇÕES
1816-1826	20 de Março de 1816 a 10 de Março de 1826	D. João VI, o Clemente	-
1826	20 de Março de 1826 a 2 de Maio de 1826	D. Pedro IV, o Rei-Soldado	-
1826-1828	2 de Maio de 1826 a 7 de Julho de 1828	D. Maria II, a Educadora	-
1828-1834	7 de Julho de 1828 a 26 de Maio de 1834	D. Miguel, o Rei Absoluto	-
1834-1853	26 de Maio de 1834 a 15 de Novembro de 1853	D. Maria II, a Educadora	Apesar de menor de idade (16 anos), torna-se rainha por disposição das Cortes.
1853-1861	15 de Novembro de 1853 a 11 de Novembro de 1861	D. Pedro V, o Bem-Amado	Regência de D. Fernando II (marido de D. Maria II e pai de D. Pedro V) até que D. Pedro completasse 18 anos de idade (16 de Setembro de 1855).

Anexo II – Datas dos trabalhos parlamentares (1822-1861)

Da primeira reunião da Câmara dos Deputados à Regeneração

LEGISLATURA	SESSÃO	INÍCIO	FIM	CONSTITUIÇÃO
-	Ordinária de 1822-1823	15 de Novembro de 1822	31 de Março de 1823	Constituição de 1822
-	Extraordinária de 1823	15 de Maio de 1823	2 de Junho de 1823[1]	

Regresso ao Absolutismo

-	Extraordinária de 1826	30 de Outubro de 1826	22 de Dezembro de 1826	Carta Constitucional
-	Ordinária de 1827	2 de Janeiro de 1827	31 de Março de 1827	
-	Ordinária de 1828	2 de Janeiro de 1828	14 de Março de 1828[2]	

Miguelismo e Guerra Civil

1834-1836	Extraordinária (1834)	15 de Agosto de 1834	19 de Dezembro de 1834	Carta Constitucional
	Ordinária (1835)	2 de Janeiro de 1835	3 de Janeiro de 1835	
		20 de Janeiro de 1835	20 de Abril de 1835	
	Ordinária (1836)	2 de Janeiro de 1836	28 de Março de 1836	
		6 de Abril de 1836	10 de Abril de 1836	
-	Extraordinária (1836)	29 de Maio de 1836	4 de Junho de 1836[3]	
-	Extraordinária (1837-1838)	18 de Janeiro de 1837	4 de Abril de 1838	Constituição de 1822
1838-1840	Ordinária (1838)	9 de Dezembro de 1838	31 de Dezembro de 1838	Constituição de 1838
	Ordinária (1839)	2 de Janeiro de 1839	21 de Julho de 1839	
	Ordinária (1840)	2 de Janeiro de 1840	25 de Fevereiro de 1840[4]	
1840-1842	Ordinária (1840)	25 de Maio de 1840	30 de Novembro de 1840	
	Ordinária (1841)	2 de Janeiro de 1841	27 de Fevereiro de 1841	
		25 de Maio de 1841	18 de Novembro de 1841	

[1] Dissolução da Câmara.
[2] Dissolução da Câmara.
[3] Dissolução da Câmara.
[4] Dissolução da Câmara.

LEGISLATURA	SESSÃO	INÍCIO	FIM	CONSTITUIÇÃO
1842-1845	Ordinária (1842)	2 de Janeiro de 1842	10 de Fevereiro de 1842[5]	Constituição de 1838
	Extraordinária (1842)	10 de Julho de 1842	15 de Setembro de 1842	Carta Constitucional
		1 de Dezembro de 1842	29 de Dezembro de 1842	
	Ordinária (1843)	2 de Janeiro de 1843	30 de Junho de 1843	
		15 de Novembro de 1843	20 de Dezembro de 1843	
	Ordinária (1844)	2 de Janeiro de 1844	7 de Fevereiro de 1844	
		21 de Fevereiro de 1844	23 de Fevereiro de 1844	
		30 de Setembro de 1844	14 de Dezembro de 1844	
	Ordinária (1845)	2 de Janeiro de 1845	20 de Abril de 1845	
1846	Ordinária (1846)	2 de Janeiro de 1846	23 de Maio de 1846[6]	
1848-1851	Ordinária (1848)	2 de Janeiro de 1848	15 de Agosto de 1848	
	Ordinária (1849)	2 de Janeiro de 1849	7 de Julho de 1849	
	Ordinária (1850)	2 de Janeiro de 1850	20 de Julho de 1850	
	Ordinária (1851)	2 de Janeiro de 1851	9 de Abril de 1851[7]	

Os dez primeiros anos da Regeneração

LEGISLATURA	SESSÃO	INÍCIO	FIM	CONSTITUIÇÃO
1851-1852	Extraordinária (1851-1852)	15 de Dezembro de 1851	2 de Janeiro de 1852	Carta Constitucional[8]
	Extraordinária (1852)	2 de Janeiro de 1852	31 de Março de 1852	
		20 de Maio de 1852	26 de Julho de 1852[9]	
1853-1856	Ordinária (1853)	2 de Janeiro de 1853	13 de Agosto de 1853	Carta Constitucional e Acto Adicional de 1852
		15 de Dezembro de 1853	31 de Dezembro de 1853	
	Ordinária (1854)	2 de Janeiro de 1854	3 de Agosto de 1854	
	Ordinária (1855)	2 de Janeiro de 1855	14 de Julho de 1855	
		16 de Setembro de 1855	20 de Setembro de 1855	
	Ordinária (1856)	2 de Janeiro de 1856	9 de Janeiro de 1856	
		19 de Janeiro de 1856	19 de Julho de 1856	

[5] Golpe cabralista e restauração da Carta Constitucional.
[6] Dissolução da Câmara (Revolta da Maria da Fonte).
[7] Dissolução da Câmara.
[8] O Acto Adicional foi promulgado em 5 de Julho de 1852. Para facilidade de desenho da tabela, considerou-se que a sua vigência só se iniciou na legislatura de 1853-1856.
[9] Dissolução da Câmara.

LEGISLATURA	SESSÃO	INÍCIO	FIM	CONSTITUIÇÃO
1857-1858	Ordinária (1857)	2 de Janeiro de 1857	11 de Julho de 1857	
	Ordinária (1857-1858)	4 de Novembro de 1857	7 de Novembro de 1857	
		9 de Dezembro de 1857	26 de Março de 1858[10]	
1858-1859	Ordinária (1858)	7 de Junho de 1858	16 de Agosto de 1858	
		11 de Outubro de 1858	12 de Outubro de 1858	
	Ordinária (1858-1859)	4 de Novembro de 1858	28 de Maio de 1859	
	Ordinária (1859)	4 de Novembro de 1859	24 de Novembro de 1859[11]	
1860-1861	Ordinária (1860)	26 de Janeiro de 1860	4 de Agosto de 1860	
	Ordinária (1860-1861)	4 de Novembro de 1860	6 de Novembro de 1860	
		7 de Janeiro de 1861	27 de Março de 1861[12]	

[10] Dissolução da Câmara.
[11] Dissolução da Câmara.
[12] Dissolução da Câmara.

Anexo III – Lista de governos do Liberalismo português (1842-1851)

ANOS	DATAS LIMITE	CHEFE DO GOVERNO	BASE POLÍTICA
1842-1846	9 de Fevereiro de 1842 a 20 de Maio de 1846	Duque da Terceira[13]	Conservadores radicais
1846	20 de Maio a 6 de Outubro de 1846	Duque de Palmela[14]	Progressistas e conservadores ordeiros
1846-1847	6 de Outubro de 1846 a 28 de Abril de 1847	Marquês/Duque de Saldanha[15]	Conservadores radicais
1847	28 de Abril a 22 de Agosto de 1847	Francisco Tavares de Almeida Proença[16]	-
1847	22 de Agosto a 18 de Dezembro de 1847	António de Azevedo Melo e Carvalho[17]	-
1847-1849	18 de Dezembro de 1847 a 18 de Junho de 1849	Duque de Saldanha	Conservadores radicais
1849-1851	18 de Junho de 1849 a 26 de Abril de 1851	Conde de Tomar[18]	Conservadores radicais
1851	26 de Abril a 1 de Maio de 1851	Duque da Terceira[19]	Conservadores radicais

[13] António José de Sousa Manoel e Meneses Severim de Noronha. Governo formado na sequência do golpe de Costa Cabral.
[14] Pedro de Sousa Holstein. Governo formado na sequência da Revolta da Maria da Fonte.
[15] João Carlos Gregório Domingos Vicente Francisco de Saldanha de Oliveira e Daun.
[16] Ministro do Reino.
[17] Ministro do Reino.
[18] António Bernardo da Costa Cabral
[19] Governo de transição.

Anexo IV – Lista de governos da Regeneração (1851-1860)

Anos	Datas Limite	Conotação Política	Presidente do Conselho de Ministros	Actos Eleitorais	% deputados[20]		Lei(s) e Decreto(s) Eleitoral(is)
					Gov.	Op.	
1851	1 de Maio a 15 de Dezembro de 1851	Progressista	Duque de Saldanha	-	-	-	-
1851-1852	15 de Dezembro de 1851 a 26 de Julho de 1852	Progressista Regenerador	Duque de Saldanha	16 de Novembro de 1851	87,4	12,6	20 de Junho e 26 de Julho de 1851
1852-1856	26 de Julho de 1852 a 6 de Junho de 1859	Progressista Regenerador[21]	Duque de Saldanha	12 de Dezembro de 1852	88,5	11,5	30 de Setembro de 1852
1856-1857	6 de Junho de 1856 a 2 de Janeiro de 1857	Independente[22]	Marquês de Loulé[23]	-	-	-	-
1857	2 de Janeiro a 14 de Março de 1857	Progressista Histórico	Marquês de Loulé	9 de Novembro de 1856	76,6	23,4	30 de Setembro de 1852 e 29 de Setembro de 1856
1857-1858	14 de Março de 1857 a 7 de Junho de 1858	Historico-avilista	Marquês de Loulé	-	76,6	23,4	-
1858-1859	7 de Junho de 1858 a 16 de Março de 1859	Histórico	Marquês de Loulé	2 de Maio de 1858	85,2	14,8	30 de Setembro de 1852 e 29 de Setembro de 1856
1859-1860	16 de Março de 1859 a 26 de Janeiro de 1860	Regenerador	Duque da Terceira	-	-	-	-
1860	26 de Janeiro a 4 de Julho de 1860	Regenerador	Duque da Terceira[24]	1 de Janeiro de 1860	91,6	8,4	30 de Setembro de 1852 e 23 de Novembro de 1859

[20] Fonte: *Portugal e a Regeneração (1851-1900)*. Coordenação de Fernando de Sousa, A. H. de Oliveira Marques, p. 221.
[21] Progressistas governamentais, na expressão de José Miguel Sardica (*A Regeneração sob o signo do Consenso*, p. 165).
[22] Nas palavras de José Miguel Sardica, "*o governo não era de ninguém – por isso, podia ser de todos*" (**José Miguel Sardica** – *A Regeneração sob o signo…*, p. 194).
[23] Nuno José Severo de Mendonça Rolim de Moura Barreto.
[24] Substituído por Joaquim António de Aguiar após a sua morte em 26 de Abril de 1860.

Anexo V – Lista de Ministros/Secretários de Estado dos Negócios da Fazenda (1842-1851)

ANOS	DATAS LIMITE	TITULAR
1842	9 a 24 de Fevereiro de 1842	José Jorge Loureiro
1842-1846	24 de Fevereiro de 1842 a 20 de Maio de 1846	Barão do Tojal[25]
1846	20 de Maio a 19 de Julho de 1846	Duque de Palmela
1846	19 de Julho a 6 de Outubro de 1846	Júlio Gomes da Silva Sanches
1846	6 a 13 de Outubro de 1846	Visconde de Oliveira[26]
1846-1847	13 de Outubro de 1846 a 20 de Fevereiro de 1847	Visconde de Algés[27]
1847	20 de Fevereiro a 22 de Agosto de 1847	Conde do Tojal
1847	22 de Agosto a 18 de Dezembro de 1847	Marino Miguel Franzini
1847-1849	18 de Dezembro de 1847 a 29 de Janeiro de 1849	Joaquim José Falcão
1849	29 de Janeiro a 18 de Junho de 1849	António Roberto de Oliveira Lopes Branco
1849-1851	18 de Junho de 1849 a 1 de Maio de 1851	António José de Ávila

[25] João Gualberto de Oliveira.
[26] Marcelino Máximo de Azevedo e Melo. Interino.
[27] José António Maria de Sousa Azevedo. Interino.

Anexo VI – Lista de Ministros da Fazenda (1851-1860)

ANOS	DATAS LIMITE	PARTIDO DO GOVERNO	MINISTRO DA FAZENDA
1851	1 de Maio a 7 de Julho de 1851	Regenerador	Marino Miguel Franzini
1851	7 de Julho a 21 de Agosto de 1851	Regenerador	Francisco António Fernandes da Silva Ferrão
1851-1855	21 de Agosto de 1851 a 8 de Novembro de 1855	Regenerador	António Maria Fontes Pereira de Melo
1855-1856	8 de Novembro de 1855 a 3 de Março de 1856	Regenerador	Frederico Guilherme da Silva Pereira[28]
1856	3 de Março a 6 de Junho de 1856	Regenerador	António Maria Fontes Pereira de Melo
1856-1857	6 de Junho de 1856 a 23 de Janeiro de 1857	Histórico	José Jorge Loureiro
1857	23 de Janeiro a 14 de Março de 1857	Histórico	Júlio Gomes da Silva Sanches
1857-1859	14 de Março de 1857 a 16 de Março de 1859	Histórico	António José de Ávila
1859-1860	16 de Março de 1859 a 4 de Julho de 1860	Regenerador	José Maria do Casal Ribeiro

[28] Interino durante a estada de Fontes Pereira de Melo em Paris e Londres.

Anexo VII – Lista de Ministros das Obras Públicas (1851-1860)

ANOS	DATAS LIMITE	PARTIDO DO GOVERNO	MINISTRO DAS OBRAS PÚBLICAS
1852-1855	30 de Agosto de 1852 a 8 de Novembro de 1855	Regenerador	António Maria Fontes Pereira de Melo
1855-1856	8 de Novembro de 1855 a 3 de Janeiro de 1856	Regenerador	Rodrigo da Fonseca Magalhães[29]
1856	3 de Janeiro a 6 de Junho de 1856	Regenerador	António Maria Fontes Pereira de Melo
1856	6 a 25 de Junho de 1856	Histórico	Visconde de Sá da Bandeira[30]
1856-1857	25 de Junho de 1856 a 14 de Março de 1857	Histórico	Marquês de Loulé
1857-1859	14 de Março de 1857 a 16 de Março de 1859	Histórico	Carlos Bento da Silva
1859-1860	16 de Março de 1859 a 4 de Julho de 1860	Regenerador	António de Serpa Pimentel

[29] Interino durante a estada de Fontes Pereira de Melo em Paris e Londres.
[30] Bernardo de Sá Nogueira e Figueiredo.

Anexo VIII – Comissões de Fazenda (1853-1860)

1853[31]	
COMISSÁRIO	CONOTAÇÃO POLÍTICA
António dos Santos Monteiro	Regenerador
João Damásio Roussado Gorjão	Regenerador
José Maria do Casal Ribeiro	Regenerador
Francisco Joaquim Maia	Independente (gov.)
Justino António de Freitas	Independente (gov.)
Augusto Xavier Palmeirim	Independente (gov.?)
Tomás de Aquino de Carvalho	Indeterminada
Visconde da Junqueira[32]	Indeterminada
António José de Ávila	Avilista

1854	
COMISSÁRIO	CONOTAÇÃO POLÍTICA
António dos Santos Monteiro	Regenerador
Carlos Cirilo Machado	Regenerador
João Damásio Roussado Gorjão	Regenerador
Joaquim Tomás Lobo de Ávila	Regenerador
José Maria do Casal Ribeiro	Regenerador
Francisco Joaquim Maia	Independente (gov.)
Justino António de Freitas	Independente (gov.)
Augusto Xavier Palmeirim	Independente (gov.?)
Visconde da Junqueira	Indeterminada

1855	
COMISSÁRIO	CONOTAÇÃO POLÍTICA
António dos Santos Monteiro	Regenerador
Carlos Cirilo Machado	Regenerador
João Damásio Roussado Gorjão	Regenerador
Joaquim Tomás Lobo de Ávila	Regenerador
José Maria do Casal Ribeiro	Regenerador
Justino António de Freitas	Independente (gov.)
Augusto Xavier Palmeirim	Independente (gov.?)
Visconde da Junqueira	Indeterminada

1856	
COMISSÁRIO	CONOTAÇÃO POLÍTICA
António dos Santos Monteiro	Regenerador
António Maria Fontes Pereira de Melo[33]	Regenerador
Carlos Cirilo Machado	Regenerador
João Damásio Roussado Gorjão	Regenerador
Joaquim Tomás Lobo de Ávila	Regenerador
José Maria do Casal Ribeiro	Regenerador
Justino António de Freitas	Independente (gov.)
Augusto Xavier Palmeirim	Independente (gov.?)
Manuel da Silva Passos	Indeterminada
Visconde da Junqueira	Indeterminada
António José de Ávila	Avilista
Augusto Xavier da Silva[34]	Cartista

[31] Sem dados de eleição.
[32] José Dias Leite Sampaio.
[33] Integrado em data posterior à eleição.
[34] Integrado em data posterior à eleição.

1857	
COMISSÁRIO	CONOTAÇÃO POLÍTICA
António José de Ávila	Histórico
Carlos Bento da Silva	Histórico
Faustino da Gama	Histórico
Joaquim Honorato Ferreira	Histórico
José da Silva Passos	Histórico
José Jorge Loureiro	Histórico
José Silvestre Ribeiro[36]	Histórico
Luís Augusto Rebelo da Silva[37]	Histórico
Augusto Xavier da Silva	Cartista
António de Serpa Pimentel[38]	Independente (gov.)
Barão de Almeirim	Indeterminada (gov.)
Manuel da Silva Passos	Indeterminada
António Maria Fontes Pereira de Melo	Regenerador
José Maria do Casal Ribeiro	Regenerador
António Cabral de Sá Nogueira[40]	Indeterminada (op.)

1857-1858[35]	
COMISSÁRIO	CONOTAÇÃO POLÍTICA
Faustino da Gama	Histórico
Gaspar Pereira da Silva	Histórico
José da Silva Passos	Histórico
José Silvestre Ribeiro	Histórico
Luís Augusto Rebelo da Silva	Histórico
António de Serpa Pimentel	Independente (gov.)
Barão de Almeirim	Indeterminada (gov.)
António Ferreira Girão	Independente
António José Coelho Lousada	Indeterminada
José Ferreira de Macedo Pinto	Indeterminada
Manuel da Silva Passos	Indeterminada
António José de Barros e Sá	Regenerador
António Maria Fontes Pereira de Melo	Regenerador
Augusto Sebastião de Castro Guedes[39]	Regenerador
José Maria de Abreu	Regenerador
José Maria do Casal Ribeiro	Regenerador
Rodrigo Nogueira Soares Vieira	Regenerador
António Cabral de Sá Nogueira	Indeterminada (op.)

[35] Sem registos da eleição.
[36] Integrado em data posterior à eleição.
[37] Integrado em data posterior à eleição.
[38] Integrado em data posterior à eleição.
[39] Como delegado da Comissão de Marinha.
[40] Integrado em data posterior à eleição.

1858	
COMISSÁRIO	CONOTAÇÃO POLÍTICA
Anselmo José Braamcamp	Histórico
Faustino da Gama	Histórico
Gaspar Pereira da Silva	Histórico
Joaquim José da Costa e Simas	Histórico
José da Silva Passos	Histórico
Augusto Xavier da Silva	Cartista
António de Serpa Pimentel	Independente (gov.)
Barão de Almeirim	Indeterminada (gov.)
José Lourenço da Luz Gomes	Indeterminada

1858-1859[41]	
COMISSÁRIO	CONOTAÇÃO POLÍTICA
Anselmo José Braamcamp	Histórico
Faustino da Gama	Histórico
Gaspar Pereira da Silva	Histórico
Joaquim José da Costa e Simas	Histórico
José da Silva Passos	Histórico
Augusto Xavier da Silva	Cartista
António de Serpa Pimentel	Independente (gov.)
Barão de Almeirim	Indeterminada (gov.)
José Lourenço da Luz Gomes	Indeterminada

1859[42]	
COMISSÁRIO	CONOTAÇÃO POLÍTICA
José Lourenço da Luz Gomes	Indeterminada
Anselmo José Braamcamp	Histórico
António José de Ávila	Histórico
Carlos Bento da Silva	Histórico
Faustino da Gama	Histórico
Gaspar Pereira da Silva	Histórico
Joaquim José da Costa Simas	Histórico
Sebastião José de Carvalho	Histórico
Augusto Xavier da Silva	Cartista

1860	
COMISSÁRIO	CONOTAÇÃO POLÍTICA
António Rodrigues Sampaio	Regenerador
Augusto Xavier Palmeirim	Regenerador
Carlos Cirilo Machado	Regenerador
Joaquim Gonçalves Mamede	Regenerador
Rodrigo Nogueira Soares Vieira	Regenerador
Justino António de Freitas	Independente (gov.)
Augusto Xavier da Silva	Cartista
Tomás de Carvalho	Cartista
Francisco José da Costa Lobo	Indeterminada
António José de Ávila	Histórico
Joaquim Tomas Lobo de Ávila	Histórico

[41] Não há registo de eleição desta comissão. É provável que tenha transitado da legislatura anterior. A partir de 1859, o Barão de Almeirim deixa de assinar pareceres. Relembre-se que faleceu em Junho desse ano. A partir de Março, também Serpa Pimentel (que entretanto aceitara a pasta das Obras Públicas) deixa de assinar pareceres.

[42] Eleição em Novembro de 1859. Governo regenerador-cartista, mas maioria histórica na Câmara.

Anexo IX – Comissões de Obras Públicas (1852-1860)

1853	
COMISSÁRIO	CONOTAÇÃO POLÍTICA
António Ladislau da Costa Camarate	Regenerador
Hermenegildo Gomes da Palma	Regenerador
José Estêvão Coelho de Magalhães	Regenerador
José Maria do Casal Ribeiro	Regenerador
Plácido António da Cunha Abreu	Independente (gov.)
Alexandre José Botelho de Vasconcelos e Sá	Indeterminada
António César de Vasconcelos Correia	Indeterminada
Vicente Ferreira Novais	Indeterminada

1854	
COMISSÁRIO	CONOTAÇÃO POLÍTICA
António Bonifácio Júlio Guerra	Regenerador
António Ladislau da Costa Camarate	Regenerador
Joaquim Gonçalves Mamede	Regenerador
Joaquim Tomás Lobo de Ávila	Regenerador
José Estêvão Coelho de Magalhães	Regenerador
Júlio Máximo de Oliveira Pimentel	Regenerador
D. Rodrigo de Menezes	Independente

1855	
COMISSÁRIO	CONOTAÇÃO POLÍTICA
António Ladislau da Costa Camarate	Regenerador
Hermenegildo Gomes da Palma	Regenerador
Joaquim Gonçalves Mamede	Regenerador
Joaquim Tomás Lobo de Ávila	Regenerador
José Estêvão Coelho de Magalhães	Regenerador
Júlio Máximo de Oliveira Pimentel	Regenerador
D. Rodrigo de Menezes	Independente
Alexandre José Botelho de Vasconcelos e Sá	Indeterminada
José Silvestre Ribeiro	Avilista

1856	
COMISSÁRIO	CONOTAÇÃO POLÍTICA
António Ladislau da Costa Camarate	Regenerador
Hermenegildo Gomes da Palma	Regenerador
Joaquim Tomás Lobo de Ávila	Regenerador
José Estêvão Coelho de Magalhães	Regenerador
José Maria Latino Coelho[43]	Regenerador
Júlio Máximo de Oliveira Pimentel	Regenerador
Plácido António da Cunha Abreu	Independente (gov.)
D. Rodrigo de Menezes	Independente
Alexandre José Botelho de Vasconcelos e Sá	Indeterminada
José Maria Delorme Collaço	Indeterminada

[43] Integrado em data posterior à eleição.

1857	
COMISSÁRIO	CONOTAÇÃO POLÍTICA
Carlos Bento da Silva	Histórico
Conde de Samodães[44]	Histórico
Albino Francisco de Figueiredo e Almeida	Indeterminada (gov.)
António de Azevedo e Cunha	Indeterminada
Manuel Firmino da Trindade Sardinha	Indeterminada
António Maria Fontes Pereira de Melo	Regenerador
Augusto Pacheco Leite de Bettencourt[45]	Regenerador
Joaquim Gonçalves Mamede	Regenerador
José Maria Latino Coelho[46]	Regenerador
Rodrigo Nogueira Soares Vieira	Regenerador
Plácido António da Cunha Abreu	Independente (op.)

1857-1858	
COMISSÁRIO	CONOTAÇÃO POLÍTICA
Conde de Samodães	Histórico
Albino Francisco de Figueiredo e Almeida	Indeterminada (gov.)
Manuel Firmino da Trindade Sardinha	Indeterminada
Agostinho Pacheco Leite de Bettencourt	Regenerador
Joaquim Gonçalves Mamede	Regenerador

1858	
COMISSÁRIO	CONOTAÇÃO POLÍTICA
Augusto Machado de Faria e Maia	Histórico
Tiago Augusto Veloso da Horta	Histórico
António de Serpa Pimentel	Independente (gov.)
Albino Francisco de Figueiredo e Almeida	Indeterminada (gov.)
Fernando Luís Mouzinho de Albuquerque	Regenerador
Joaquim Tomás Lobo de Ávila	Regenerador
António Cabral de Sá Nogueira	Indeterminada (op.)

1858-1859[47]	
COMISSÁRIO	CONOTAÇÃO POLÍTICA
Augusto Machado de Faria e Maia	Histórico
Belchior José Garcez	Histórico
Tiago Augusto Veloso da Horta	Histórico
António de Serpa Pimentel	Independente (gov.)
Albino Francisco de Figueiredo e Almeida	Indeterminada (gov.)
Fernando Luís Mouzinho de Albuquerque	Indeterminada
Hermenegildo Gomes de Palma	Regenerador
Joaquim Tomás Lobo de Ávila	Regenerador (oposição)
António Cabral de Sá Nogueira	Indeterminada (op.)

[44] Francisco de Azeredo Teixeira de Aguilar.
[45] Integrado em data posterior à eleição.
[46] Integrado em data posterior à eleição.
[47] Não há registo de eleição desta comissão. É provável que tenha transitado da legislatura anterior, à excepção de Belchior José Garcez (desde Novembro de 1858, após a morte de Albino de Figueiredo) e de Hermenegildo Gomes da Palma (pelo menos desde Março). António de Serpa Pimentel deixa de assinar os pareceres a partir de Março (quando toma posse da pasta das Obras Públicas).

1859	
COMISSÁRIO	CONOTAÇÃO POLÍTICA
António de Azevedo e Cunha	Indeterminada
Fernando Luís Mouzinho de Albuquerque	Indeterminada
Manuel José Júlio Guerra	Indeterminada
Augusto Machado de Faria e Maia	Histórico
Belchior José Garcez	Histórico
Carlos Bento da Silva	Histórico
Tiago Augusto Veloso da Horta	Histórico

1860	
COMISSÁRIO	CONOTAÇÃO POLÍTICA
Fernando Luís Mouzinho de Albuquerque	Regenerador
Hermenegildo Gomes da Palma	Regenerador
José Estêvão Coelho de Magalhães	Regenerador
António de Carvalho Coutinho de Vasconcelos	Indeterminada
José Maria da Ponte e Horta	Indeterminada
Joaquim Tomás Lobo de Ávila	Histórico
Tiago Augusto Veloso da Horta	Histórico

Anexo X – Lista de biografias

ABOIM, Lourenço Correia Manuel de Carvalho (1812-?) – Nasceu em Lisboa em 1812. Deputado por Sintra em 1857-1858 e Mafra em 1860-1861. Como grande proprietário da Estremadura, as suas intervenções ligaram-se a aspectos agrícolas e de transporte e comunicações.

ABRANCHES Castelo Branco, ARISTIDES RIBEIRO (1805-1884) – Nasceu em Arganil a 26 de Novembro de 1805 e morreu em Outubro de 1884. Formou-se em Direito pela Universidade de Coimbra em 1826. Foi deputado nas legislaturas de 1851-1852 (por Arganil) e 1853-1856 (Lousã), demonstrando apoio ao Governo regenerador. Interveio várias vezes sobre obras públicas pedindo melhoramentos viários em nome de Câmaras Municipais ou em nome próprio. Na legislatura de 1857-1858 (por Chaves) continuou a apoiar o Governo, renovando os pedidos de melhoramentos viários na zona Centro do País, tal como o fez na legislatura seguinte, para a qual foi eleito por Penacova.

ABREU, JOSÉ MARIA DE (1811-1871) – Nasceu a 15 de Setembro de 1811 em Coimbra, onde veio a morrer em 14 de Dezembro de 1871. Doutorou-se em Filosofia na Universidade de Coimbra em 31 de Julho de 1840. Na política, associou-se ao Partido Regenerador e a Fontes Pereira de Melo, destacando-se sobretudo no campo da Instrução Pública. Desempenhou as funções de deputado em quatro legislaturas: 1853-1856, 1857-1858, 1860-1861 e 1861-1864, sempre por Coimbra.

ABREU, PLÁCIDO António da Cunha (1809-1895) – Nasceu em Arcos de Valdevez em 1809 e morreu em 28 de Novembro de 1895. Ingressou em 1835 na Universidade de Coimbra, obtendo a formatura de bacharel em Filosofia e Matemática em 1840. Depois de Coimbra, integrou o Corpo de Engenharia do Exército, onde desenvolveu vários projectos no sector das obras públicas. Foi director das Obras Públicas de vários distritos, a saber: Castelo Branco, Porto, Braga e Viana do Castelo. Em 1858 torna-se vogal do Conselho de Obras Públicas. Foi deputado em 11 legislaturas entre 1848 e 1878 (por Viana do Castelo, Monção e Arcos de Valdevez), em nove das quais foi também membro da Comissão de Obras Públicas da Câmara dos Deputados. Politicamente, foi inconstante: cartista convicto, afirmava-se como um homem do centro. Nunca se assumiu explicitamente como um regenerador, chegando a apoiar os históricos quando Lobo de Ávila (*vide infra*) ingressou nesse partido. No campo das obras públicas dedicou-se sobretudo às obras hidráulicas. Sendo um grande entusiasta da necessidade de ligar Portugal ao mundo através da ciência, defendia a primazia da ligação ferroviária a Espanha sobre as linhas internas.

ALBANO da Silveira Pinto, AGOSTINHO (1785-1852) – Nasceu no Porto a 17 de Junho de 1785 e morreu na Maia a 18 de Outubro de 1852. Doutorou-se em 1806 em Filosofia pela Universidade de Coimbra. Mais tarde concluiu Medicina e Matemática, tendo ainda cursado algumas cadeiras de Direito. Foi deputado entre 1834 e 1852, (excepto em 1837--1838) representando círculos do Minho, Douro e Trás-os-Montes. Apoiou o Governo de Costa Cabral, definindo-se como cartista e adepto das reformas da Fazenda.

ALBUQUERQUE, Fernando Luís MOUZINHO DE (1817-1890) – Nasceu a 19 de Julho de 1817, no Fundão e morreu em Lisboa a 14 de Dezembro de 1890. Cursou Matemática em Coimbra. Aderiu aos princípios dos regeneradores, mas em 1859 já se declarava histórico, embora por vezes votasse contra o Governo de Loulé. Foi eleito por Leiria nas legislaturas de 1858-1859 e 1860-61 (fazendo parte da Comissão de Obras Públicas entre 1859 e 1861). Nas suas intervenções falava várias vezes de caminhos-de-ferro e de melhoramentos na viação do distrito de Leiria.

ALBUQUERQUE, Luís da Silva MOUZINHO DE (1792-1846) – Nasceu em Lisboa a 16 de Junho de 1792 e morreu a 27 de Dezembro de 1846. A sua formação incluía estudos de Matemática (Academia da Marinha), Física e Química (Paris). Inicialmente opôs-se ao Setembrismo mas viria a jurar a Constituição de 1838, sendo depois designado para a Inspecção das Obras Públicas da Divisão do Centro como engenheiro. Fez parte da oposição cartista a Costa Cabral. Desempenhou funções como deputado e como ministro.

ALMEIDA, José de Morais PINTO DE (?-?) – Nasceu em Coimbra, onde frequentou e concluiu o curso jurídico em 1839. Foi eleito dez vezes seguidas (Lousã, Montemor-o-Velho, Arganil e Figueira da Foz) para a Câmara dos Deputados entre 1853 e 1870. Era um acérrimo defensor das *economias*, contudo apoiou algumas medidas aplicadas à sua região.

ALMEIDA, SIMÃO Maria DE (?-?) – Nasceu em Coimbra. Formou-se em Direito (Coimbra) em 1842. Foi deputado por Mirandela em 1860-1861 e 1861-1864.

AMARAL, Francisco COELHO DO (1808-1876) – Nasceu em 1808 em Nelas e morreu em 1876 em Canas de Senhorim. Frequentou o Real Colégio das Artes, não concluindo os seus estudos por causa da Guerra Civil. Foi deputado entre 1857 e 1870, eleito por Viseu e Carregal do Sal. Defendeu os interesses viários da sua região de origem.

AMORIM, João Carlos PESSOA DE (1835-?) – Nasceu a 20 de Fevereiro de 1835 em Lisboa. Formou-se em Direito em Coimbra no ano de 1857, sendo deputado uma única vez em 1858-1859, eleito pelo círculo de Viana do Castelo, defendendo na Câmara os interesses dos seus representantes.

ARROBAS, António Maria Barreiro (1825-1888) – Nasceu em Lisboa em 1825 e morreu 63 anos depois no dia 20 de Maio. A sua formação passou pela Escola do Exército, Colégio Militar e Escola Politécnica, onde viria a obter a formação e Engenharia. Foi eleito em 11 legislaturas entre 1851 e 1888, nas quais discursava assiduamente sobre administração colonial ou sobre a marinha portuguesa. Só a partir de 1870 apoiou incondicionalmente os regeneradores.

ÁVILA, António José de (1807-1881) – Nasceu na Horta a 8 de Março de 1807 e morreu em Lisboa a 3 de Maio de 1881. Obteve o grau de bacharel em Filosofia em 1826 na Universidade de Coimbra, depois de cursar o primeiro ano de Medicina. Estreou-se nas lides parlamentares em 1834, apenas se retirando em 1861. Adepto do Cartismo moderado, opôs-se ao Setembrismo, mas também ao golpe de Costa Cabral, transitando para as fileiras dos anticabralistas. Reconciliou-se, porém, com o Conde de Tomar no final da década de 1840, aceitando tornar-se seu Ministro da Fazenda. Com a Regeneração, afasta-se do Cabralismo (de modo a tentar relançar a sua carreira política) e apresenta-se como guardião de um Cartismo independente (Avilismo), assumindo a chefia da oposição sobretudo após a dissolução de 1852. Com a queda do Governo de Saldanha em 1856, colou-se aos históricos (apoiantes do Governo empossado por D. Pedro V), em detrimento dos cartistas, entrando no Governo presidido pelo Marquês de Loulé de 1857--1859. A imagem que fica de Ávila é a de um não-alinhado que se mexia na política conforme as circunstâncias e que dispunha de uma rara capacidade retórica e de profundos conhecimentos de finanças, administração e estatística (campos aos quais não se limitava, intervindo sobre quase todos os assuntos que vinham à Câmara). Foi deputado em 1834-1836 (Açores) e ininterruptamente entre 1838 e 1864.

ÁVILA, Joaquim Tomás LOBO DE (1819-1901) – Nasceu em Santarém em 1819 e morreu em Lisboa a 1 de Fevereiro de 1901. Frequentou a Escola Politécnica antes de fugir para França (após a falhada revolta setembrista contra Costa Cabral) onde seguiu os cursos de Economia e Direito Administrativo e ingressou na prestigiada *École Imperiale des Ponts et Chaussées* (Escola Imperial de Pontes e Calçadas). Em 1849 (ano em que é admitido no serviço de Obras Públicas do Governo cabralista), já acreditava que a felicidade dos povos se conseguia não nas barricadas mas através do fomento. Em 1851 leccionava a 5.ª cadeira auxiliar – Estradas de Caminhos-de-ferro – da Escola do Exército. Com a Regeneração, torna-se secretário do Conselho de Obras Públicas e um dos maiores apoiantes da política ferroviária de Fontes Pereira de Melo (*vide infra*), militando por isso de início do lado dos regeneradores. Deles se viria a afastar a partir de 1860 em benefício dos históricos, por não lhe ter sido atribuído nenhum cargo de relevo. Foi deputado entre 1852 e 1874 (eleito por Setúbal, Beja, Lisboa, Santarém, Tavira e Faro), intervindo frequentemente na Câmara, quer na qualidade de deputado quer na de relator da Comissão de Obras Públicas, que, invariavelmente, detinha.

AZEVEDO, António DIAS DE (1804-1878) – Nasceu na Lousã em 22 de Março de 1804, falecendo em 29 de Junho de 1878. Formou-se em Cânones pela Universidade de Coimbra onde também concluiu o primeiro ano de Matemática. Foi eleito para as legislaturas de 1842-1845 (Beira Alta), 1846 (Beira Baixa), 1858-1859 (Viseu) e 1860-1861 (Barquinha). As suas intervenções centravam-se nas questões económicas e financeiras, mas chegou a intervir em discussões sobre estradas.

AZEVEDO, José António Maria de SOUSA (1796-1865) – Nasceu a 18 de Agosto de 1796 e faleceu a 3 de Março de 1865. Formou-se em Direito em Coimbra. Militando entre cartistas, mereceu a confiança de Costa Cabral, tornando-se titular da Fazenda em 1846-47.

BANHA, José Jacinto do AMARAL (?-?) – Nasceu em Évora, cidade pela qual foi eleito para a legislatura de 1857-1858. No entanto a sua participação nos trabalhos foi muito modesta, limitando-se à apresentação de requerimentos.

BARÃO DA TORRE, Coutinho, João Feio de Magalhães (1804-1885) – Nasceu a 28 de Agosto de 1804 em Braga e morreu e 11 de Março de 1885. Combateu ao lado de D. Miguel antes de se passar para os apoiantes de D. Maria em 1834. Era proprietário rural, pelo que a sua área de experiência era a agricultura. Fez parte dos corpos legislativos de 1846, 1848-1851, 1857-1858, 1858-1859, 1860-1861 e 1861-1864.

BARÃO DAS LAJES, Mesquita, Zeferino Teixeira Cabral de (1818-1896) – Nasceu em Penafiel a 24 de Junho de 1818 e ali morreu em Março de 1896. Era um abastado vitivinicultor. Formou-se em Direito em Coimbra no ano de 1842. Apoiou o pronunciamento cartista de 1842, mas após 1851 transitou para a área do futuro Partido Regenerador, embora se mantivesse independente. Foi deputado entre 1848 e 1864, sempre por Penafiel (à excepção da legislatura de 1848-1851, sendo eleito pela província do Douro).

BARÃO DE ALMEIRIM, Rocha, Manuel Nunes Freire da (1806-1859) – Nasceu a 28 de Outubro de 1806 em Santarém e morreu a 16 de Julho de 1859. No plano político, alinhou com o Setembrismo e na oposição aos regeneradores. Foi eleito deputado em 1851, 1852, 1856 e 1858, sempre por Santarém.

BETTENCOURT, AGOSTINHO Pacheco Leite (1829-1899) – Nasceu em Ponta Delgada a 9 de Abril de 1829 e morreu em Lisboa a 21 de Abril de 1899. Pertencia ao Corpo de Engenharia Militar e foi director de Obras Públicas em vários distritos. Ligado ao Partido Regenerador, foi deputado na legislatura de 1857-1858 e 1860-1861. As suas intervenções debruçavam-se sobre obras públicas e assuntos relativos aos Açores.

BIVAR, Francisco de Almeida Coelho (1823-1890) – Nasceu a 9 de Janeiro de 1823 em Portimão e morreu a 2 de Janeiro de 1890 em Lisboa. Bacharel em Direito pela Universidade de Coimbra em 1845. Foi deputado em sete legislaturas entre 1853 e 1868 por Lagos e Portimão. As suas intervenções centraram-se nos problemas do Algarve. Militava no Partido Regenerador.

BLANC, Hermenegildo Augusto de Faria (1809-1882) – Nasceu na Vila da Feira a 23 de Setembro em 1809 e morreu em Lisboa a 14 de Janeiro de 1882. Formou-se em Direito (Coimbra) em 1842. Estreou-se no parlamento na legislatura de 1860-1861 em representação de Alcobaça. Até Julho de 1860 revelou possuir um alinhamento político indefinido. Era um especialista em finanças, contabilidade e obras públicas.

BRAAMCAMP, Anselmo José (1817-1885) – Nasceu a 23 de Outubro de 1817 em Lisboa, onde viria a morrer em 12 de Novembro de 1885. Opôs-se aos governos cartistas de Saldanha e Costa Cabral. Com a Regeneração e após a dissolução parlamentar de 1852, passou a alinhar pela dissidência progressista histórica, vindo a ser um dos fundadores do Partido Histórico em 1854. Preferia o trabalho das comissões à actividade oratória.

BRANCO, António Roberto de Oliveira LOPES (1808-1889) – Nasceu a 27 de Março de 1817 em Lisboa, onde viria a falecer a 20 de Novembro de 1889. Opositor a Costa Cabral, foi Ministro da Fazenda imediatamente antes do regresso daquele ao poder. Após a Regeneração, colocou-se na órbita de António José de Ávila (*vide supra*). Ao não conseguir ser eleito nas eleições de Novembro de 1856, afastou-se de Ávila e aproximou-se dos regeneradores.

BRANDÃO, António EMÍLIO Correia de Sá (1821-1909) – Nasceu no Porto a 21 de Janeiro de 1821 e morreu no Estoril em 1909. Bacharelou-se em Direito pela Universidade de Coimbra em 1840. Afecto ao Cabralismo (foi governador civil de Viana e Porto e deputado nas listas cabralistas), continuou na Câmara dos Deputados em todas as legislaturas da década de 1850 (pelo Porto, por Moçambique e por Barcelos), afirmando-se como militante do Partido Cartista.

BROWNE, Manuel CLAMOUSE (1817-1862) – Nasceu a 13 de Abril de 1817 e morreu em 1862. Pertencia à elite do Porto. Foi eleito para as legislaturas de 1857-1858 e 1858 e 1859 pelo Porto. A sua presença na Câmara foi pouco notada, ficando Clamouse Browne mais conhecido por *dandy* do que por político.

CABRAL, João REBELO da Costa (1804?-1881) – Nasceu a 11 de Maio de 1804 (ou 1805) em Fornos de Algodres e morreu em 4 de Outubro de 1881. Era irmão de Costa Cabral e Silva Cabral (*vide infra*). Formou-se em Cânones em Coimbra (1824). Tal como Silva Cabral, foi deputado ao longo de toda a década de 40 (Guarda, Beira Baixa e Estremadura), durante a qual fez parte de várias Comissões de Fazenda, sendo um incondicional apoiante de Costa Cabral. Regressaria ao hemiciclo mais cedo que o seu irmão Silva Cabral, em 1857, para a legislatura de 1857-1858 (pela Guarda). Também esteve presente nas legislaturas de 1858-1859 (Guarda) e 1860-1861 (Seia), sendo eleito para algumas comissões, graças aos seus profundos conhecimentos jurídicos. Se inicialmente votava com os históricos, rapidamente começou a afastar-se deles e a aproximar-se do campo político dos regeneradores.

CABRAL, José Bernardo da SILVA (1801-1869) – Irmão de Costa Cabral, nasceu em Fornos de Algodres em 27 de Julho de 1801 e morreu em Lisboa em 25 de Março de 1869. Era formado em Direito pela Universidade de Coimbra. Foi deputado durante toda a década de 1840 e até à Regeneração (por Guimarães, Porto e Braga). Depois só voltou a entrar no Parlamento em 1860 (por Odemira), mas sem a fogosidade de outrora. Cartista convicto, apoiou o irmão até 1845, mas desentendimentos afastaram-nos de tal modo que em 1851, Silva Cabral oferece a sua ajuda ao golpe de Saldanha.

CALDEIRA, António José Marques CORREIA (1815-1876) – Nasceu em Ponte de Lima em 19 de Outubro de 1815 e morreu em Lisboa em 2 de Outubro de 1876. Doutorou-se em Direito na Universidade de Coimbra em 1842, exercendo a função de lente universitário a par da de deputado da Nação. Iniciou-se na vida política na década de 1840 ao lado de Costa Cabral. Na legislatura de 1848-1851 (primeira como deputado, eleito pelo Minho), tinha como patrono Silva Cabral (*vide supra*). Após a Regeneração, apoiou António José de Ávila (*vide supra*), nas legislaturas de 1851-1852 e 1853-1856 (eleito por Beja). No final da década de 1850, reaproximava-se do Cartismo ortodoxo (embora cada vez interviesse menos na Câmara, para a qual foi eleito em 1857-1858 e 1860-1861, por Beja, Monção e Ponte de Lima), e na década seguinte juntava-se ao Partido Regenerador.

CALDEIRA, LUÍS Arsénio Marques CORREIA (1826-1859) – Nasceu em Ponte de Lima em 1826 e morreu em 8 de Agosto de 1859. Frequentou Matemática e Filosofia em Coimbra. Apenas foi deputado numa legislatura (1858-1859, eleito por Torres Vedras), durante a qual insistiu no desenvolvimento viária da zona por que fora eleito.

CALDEIRA de Pina Castelo Branco, Manuel António VELEZ (1791-1868) – Nasceu em Lisboa a 16 de Junho de 1791 e morreu na mesma cidade a 10 de Junho de 1868. Frequentou os estudos jurídicos em Coimbra a partir de 1804, seguindo depois a carreira da magistratura. Alinhou pela ala esquerda do Liberalismo português após a Guerra Civil. Como setembrista, opôs-se a Costa Cabral. Após a Regeneração destacou-se na área da esquerda histórica, sobretudo após a dissolução parlamentar de 1852. Esteve presente como deputado na Câmara ininterruptamente entre 1851 e 1864 (por Lisboa). Em 1856, destacou-se na oposição aos projectos financeiros de Fontes Pereira de Melo.

CAMARATE, António Ladislau da Costa (1814-1891) – Nasceu em Lisboa em 1814 e aí morreu em 20 de Maio de 1891. Cursou Matemática na Academia da Marinha e depois Engenharia na Escola do Exército e Física e Química na Escola Politécnica. Foi deputado uma única vez (1853-1856, por Barcelos) nas listas dos regeneradores, tomando parte na Comissão de Obras Públicas e na Comissão das Tarifas Ferroviárias. No final da legislatura defenderia os projectos financeiros de Fontes.

CANTO e Castro Pacheco e Sampaio, MIGUEL DO (1814-1888) – Nasceu nos Açores em Abril de 1814 e morreu no Porto em 14 de Outubro de 1888. Foi deputado nas legislaturas de 1853-1856 (oposição ao Governo) e 1857-1858 (Partido Histórico).

CARNEIRO, António Tibúrcio PINTO (1826-1881) – Nasceu a 10 de Julho de 1826 em Vila Real, onde morreu em Setembro de 1881. Formou-se em Direito em Coimbra (1848). Foi deputado por Vila Real nas legislaturas de 1858-1859, 1860-1861, 1865-1868 e 1868-1869. As suas intervenções reflectiam a sua preocupação pelo Douro.

CARVALHO, Alberto António de MORAIS (1801-1878) – Nasceu em Vouzela em 22 de Novembro de 1801 e morreu em Lisboa a 15 de Abril de 1878. Formou-se em Cânones, na Universidade de Coimbra, em 1823. Foi deputado nas legislaturas de 1853-1856 e 1857-1858, por Lisboa, e nas de 1860-1861 e 1861-1864, por S. Pedro do Sul e Pinhel. Próximo dos históricos, seria ministro de Loulé nos anos de 1860.

CARVALHO, Custódio REBELO DE (1805-1883) – Nasceu a 30 de Setembro de 1805 em Felgueiras e morreu em 18 de Junho de 1883 em Lisboa. Bacharelou-se em Leis em 1828 em Coimbra. Foi deputado nas legislaturas de 1837-1838 (Portalegre), 1838-1840 (Castelo Branco), 1851-1852 (Amarante), 1853-1856 (Penafiel), 1857-1858 (Felgueiras), 1858-1859 (Penafiel), 1860-1861 (Felgueiras) e 1861-1864 (Felgueiras).

CARVALHO, Francisco ASSIS DE (1798-1851) – Nasceu a 5 de Outubro de 1798 em Faro e morreu a 24 de Fevereiro de 1851. Obteve o grau de bacharel em Coimbra. Foi deputado na legislatura de 1848-1851 (integrando a Comissão de Estradas). Não se definia politicamente para lá da sua própria consciência, apresentando-se como conservador.

CARVALHO, SEBASTIÃO JOSÉ Coelho DE (?-?) – Natural de Faro, onde era um grande proprietário. Era bacharel em Direito pela Universidade de Coimbra (desde 1846). Militou no Partido Histórico. Deputado com modesta participação nas legislaturas de 1851-1852, 1857-1858, 1858-1859 (e mais duas na década de 1860).

CARVALHO, TOMÁS DE (1819-1897) – Nasceu no Porto em 14 de Dezembro de 1819 e morreu em 3 de Junho de 1897. Terminou o curso de Medicina na Escola Médico-Cirúrgica de Lisboa em 1840. Depois, rumou a França onde se doutorou em Medicina em Paris (1847). Conservador cartista, foi eleito deputado em 1857-1858 (por Torres Novas), 1858--1859 (Porto), 1860-1861 (Alenquer) e em mais quatro legislaturas na década de 1860.

CARVALHO e Lemos, TOMÁS DE AQUINO José DE (1789-1862) – Nasceu na Figueira da Foz em 19 de Janeiro de 1789 e morreu em Coimbra a 22 de Fevereiro de 1862. Doutorado em Matemática pela Universidade de Coimbra (1815). Foi deputado em 1822-1823, 1840-1842, 1851-1852 e 1853-1856 sempre por Coimbra. Em 1853 deixou de ser deputado para se ir sentar na Câmara dos Pares.

CASTELO BRANCO, Pedro Augusto MONTEIRO (1822-1903) – Nasceu em 11 de Outubro de 1822 em Oliveira do Hospital e morreu em 1903 em Coimbra. Doutorou-se em Direito em 1842. Estreou-se como deputado em 1860-1861, servindo ainda em mais cinco legislaturas, sempre por Oliveira do Hospital. Era um grande defensor da construção de estradas, as quais preferia aos caminhos-de-ferro.

CASTRO, AFONSO DE (1824-1885) – Nasceu em Lamego a 11 de Janeiro de 1824 e morreu em Leiria a 3 de Maio de 1885. Completou o curso do Colégio Militar. Na Patuleia combateu do lado dos revoltosos. Aderiu ao golpe de Saldanha e aos regeneradores. Foi deputado em 1853-1856, 1857-1858 e 1858-1859 (por Solor e Timor). Nestas legislaturas, defendeu sobretudo os interesses do Ultramar.

CASTRO, João António GOMES DE (1834-1896) – O 2.º Conde de Castro nasceu a 13 de Agosto de 1834 e morreu a 27 de Setembro de 1896. Formou-se em Direito em 1855 (Coimbra). Foi eleito por sete vezes deputado sempre nas fileiras dos históricos entre 1858 e 1879, demonstrando o seu apoio à construção de caminhos-de-ferro (a qual deveria estar a cargo de companhias privadas, sob fiscalização do Estado).

CASTRO, José Joaquim GOMES DE (1794-1878) – O 1.º Conde de Castro nasceu no Porto em 13 de Dezembro de 1794 e morreu em Lisboa em 8 de Outubro de 1878. Desenvolveu a sua actividade parlamentar como deputado nas décadas de 1830 e 1840. Tomou parte nos executivos de Costa Cabral como ministro de diversas pastas.

CASTRO Pereira Corte Real, José LUCIANO DE (1834-1914) – Nasceu a 14 de Dezembro de 1834 em Aveiro e morreu a 9 de Março de 1914 em Anadia. Era bacharel em Direito (1854). Foi eleito pela primeira vez em 1854 (eleição suplementar), marcando presença em todas as legislaturas até 1887, por círculos da Beira Litoral, Douro e Minho. Alinhou pelos regeneradores até 1859, quando se incompatibiliza com Fontes Pereira de Melo (*vide infra*), mas só em 1861 passa para o Partido Histórico.

CHAMIÇO, Francisco de Oliveira (1820-1888) – Nasceu no Porto em 1820 e faleceu em Lisboa em 20 de Março de 1888. Herdou o espírito comercial e financeiro da família. Esteve envolvido em várias companhias, incluindo a da construção de troços do Caminho-de-ferro do Norte (foi administrador da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses). Na política, alinhou nas fileiras do Partido Histórico, pelo qual foi eleito em 1854 (Porto), 1857 (Viana do Castelo), 1858, 1860 e 1861 (Porto), mas conseguiu manter-se acima das fidelidades partidárias, em nome dos seus próprios princípios. Fez parte de diversas comissões: Fazenda, Inquérito aos caminhos-de-ferro, Vinhos, etc. Foi o autor de várias propostas de melhoramentos materiais do País.

COELHO, Carlos Zeferino PINTO (1819-1893) – Nasceu em Beja em 26 de Agosto de 1819 e morreu em Lisboa em 24 de Fevereiro de 1893. Formou-se em Direito na Universidade de Coimbra em 1843. Entre 1858 e 1868 foi deputado pelas cores do Partido Legitimista, eleito por Viana do Castelo, Póvoa de Lanhoso e Braga.

COELHO, José da ENCARNAÇÃO (1815-1866) – Nasceu a 28 de Setembro de 1815 e morreu em 1 de Janeiro de 1866 em Leiria. Doutorou-se em Teologia em 1845, tendo cursado também Direito. Foi deputado unicamente na legislatura de 1860-1861 por Figueiró dos Vinhos, defendendo os interesses dessa região.

COELHO, José Maria LATINO (1825-1891) – Nasceu a 29 de Novembro de 1825 em Lisboa e morreu a 29 de Agosto de 1891 em Sintra. Estudou na Escola Politécnica e na Escola do Exército, onde seguiu o curso de Engenharia Militar. Começou a sua carreira parlamentar nos regeneradores, aproximando-se dos históricos a partir de 1861. Foi eleito pela primeira vez nas eleições suplementares de 1854 (Lisboa), marcando também presença na legislatura seguinte (em eleição suplementar, pela Horta) e em 1860-1861. A sua carreira parlamentar só terminaria em 1890.

COLAÇO, José Maria DELORME (c. 1815-1863) – Nasceu por volta de 1815 e morreu em 1863. Militar de carreira, frequentou o Colégio Militar. Na Patuleia esteve do lado dos revoltosos. Foi também director de Obras Públicas de Bragança (1855). Foi deputado nas legislaturas de 1853-1856 (Coimbra) e 1857-1858 (Bragança), nas quais defendeu os interesses dos seus camaradas militares.

CONDE DE SAMODÃES, Aguilar, Francisco de Azeredo Teixeira de (1828-1918) – Nasceu a 16 de Agosto de 1828 em Vila Nova de Gaia e morreu a 6 de Outubro de 1918. Cursou Matemática e Filosofia em Coimbra, só terminando os estudos depois da Patuleia (durante a qual combateu ao lado de Saldanha), em 1849. De seguida inscreveu-se em Engenharia Militar na Escola do Exército ao mesmo tempo que frequentava a Escola Politécnica. Opôs-se ao golpe militar da Regeneração e mais tarde ao Governo regenerador. Apoiava Ávila (*vide infra*). Foi eleito por Lamego nas legislaturas de 1851-1852 e de 1857-1858, intervindo frequentemente. Fez parte da Comissão de Obras Públicas.

CORDEIRO, António Xavier RODRIGUES (1819-1896) – Nasceu a 23 de Dezembro de 1819 em Leiria e morreu a 11 de Dezembro de 1896 em Lisboa. Iniciou o curso de Direito em 1841, mas só o concluiria em 1847, devido à Patuleia (na qual lutou do lado da oposição a Costa Cabral). Foi eleito por Leiria para as legislaturas de 1851-1852 e 1857-1858, nas quais alinhou sempre a favor dos regeneradores.

COSTA, António ABÍLIO Gomes da (?-?) – Natural de Arganil. Matriculou-se em Coimbra em Matemática e Filosofia (1822), Direito (1823) e Medicina (1825), mas só terminou este último curso (1831). Foi eleito pela Lousã para as legislaturas de 1853-1856 e 1857-1858 e por Penacova para as de 1861-1864 e 1865. Frequentemente representava os interesses viários de concelhos da zona pela qual foi eleito. Era favorável à construção ferroviária, embora considerasse que só o caminho-de-ferro não resolveria todos os problemas de Portugal.

COSTA de Sousa de Macedo, D. ANTÓNIO DA (1824-1892) – Nasceu em Lisboa a 24 de Novembro de 1824 e morreu também em Lisboa a 24 de Janeiro de 1892. Estudou Direito em Coimbra, formando-se em 1848. Parente de Saldanha, lutou contra si na Patuleia. No entanto, aderiu à Regeneração e à sua política de melhoramentos materiais. Eleito em 1857-1858, manteve-se, porém, como deputado independente, tanto votando com o Governo como com a oposição.

CUNHA, António de AZEVEDO E (1810-1883) – Nasceu a 8 de Maio de 1810 e morreu a 26 de Maio de 1883. Frequentou o curso de Engenharia Militar, mas não o concluiu por motivos políticos. Foi eleito deputados nas três legislaturas entre 1857 e 1861 pelo círculo de Damão e Diu, chegando a integrar a Comissão de Obras Públicas (1857 a 1859). Opôs-se desde o início à assinatura do contrato Peto.

DAVID, António Venâncio (?-?) – Nasceu em Pedrógão Grande. Matriculou-se na Faculdade de Matemática de Coimbra em 1841. Foi eleito por Leiria em 1858-1859, defendendo a melhoria das vias de comunicação dessa área.

ESTÊVÃO Coelho de Magalhães, JOSÉ (1809-1862) – Nasceu a 26 de Dezembro de 1809 e morreu a 4 de Novembro de 1862. Estudou Latim, Lógica e Retórica antes de ingressar na Universidade. No entanto, a Guerra Civil adiou o regresso aos estudos de Direito até 1834. Eleito para todas as legislaturas entre 1837 e 1845 e entre 1851 e 1864, na sua maioria por Aveiro. No início da sua carreira política afirmava a sua lealdade à Constituição de 1822. Na década de 1840, opôs-se a Costa Cabral. Em 1851, aderiu ao ideal da Regeneração, tornando-se um fiel apoiante dos regeneradores, pelo menos até 1859 (altura em que se empenhara na formação de um novo partido reformista). Tinha fama de falar por amor à verdade, mas na sua carreira parlamentar nem sempre se mostrou fiel a este princípio.

FERRÃO, Francisco António Fernandes da SILVA (1789-1874) – Nasceu em Coimbra em 23 de Julho de 1789 e morreu em Lisboa a 5 de Março de 1874. Formou-se em Cânones em 1820 na Universidade de Coimbra. Apoiante de Saldanha, fez parte da sua equipa ministerial por duas ocasiões (1847 e 1851). Foi deputado nas legislaturas de 1842-1845 e 1846 (durante as quais integrou a Comissão de Fazenda).

FERRÃO de Carvalho MARTENS, João Baptista da Silva (1824-1895) – Martens Ferrão (como ficaria conhecido parlamentarmente) nasceu em Lisboa a 28 de Janeiro de 1824 e morreu em Florença a 15 de Novembro de 1895. Doutorou-se em Direito em 1854 na Universidade de Coimbra, onde chegou a leccionar Economia Política e Estatística de Fazenda. Sempre ligado ao Partido Regenerador, foi eleito pela primeira vez para a Câmara em 1854 (nessa legislatura, finda em 1856, fez parte da Comissão de Inquérito ao Caminho de Ferro). Fez também parte das legislaturas de 1857-1858, 1858-1859 e 1860-1861 (sempre por Barcelos).

FERRAZ, Flórido Rodrigues Pereira (1790-1862) – Nasceu a 13 de Janeiro de 1790 no Porto, onde faleceu em 17 de Dezembro de 1862. A sua carreira parlamentar desenrola-se na primeira metade do século XIX (legislaturas de 1834-1836, 1840-1842, 1842-1845, 1846 e 1848-1851), fazendo parte de várias comissões. Foi também Ministro da Fazenda.

FERREIRA, JOAQUIM HONORATO (1799-1867) – Lisboeta, nasceu a 22 de Setembro de 1799 e morreu a 12 de Janeiro de 1867. Mais financeiro que político, a sua actividade parlamentar pautou-se pela discrição entre 1846 e 1858. Apoiou o golpe da Regeneração, mas após a dissolução de 1852 juntou-se à dissidência progressista histórica.

FERREIRA, JÚLIO Augusto (1831-1874) – Nasceu a 11 de Julho de 1831 em Lisboa e morreu a 26 de Maio de 1874 em Berna. Foi deputado por Viana do Castelo na legislatura de 1858-1859. Na Câmara, interveio sobretudo em defesa dos interesses da região que representava.

FERRER Neto Paiva, VICENTE (1798-1886) – Nasceu na Lousã a 27 de Junho de 1798, onde morreu a 11 de Janeiro de 1886. Cursou o Colégio das Artes e doutorou-se em Coimbra em Direito em 1821. Pertenceu ao Partido Cartista, mas a partir de 1852 aproxima-se da dissidência progressista histórica. Foi deputado entre 1838 e 1842, em 1851-1852 e entre 1857 e 1862 (quando ascendeu a Par do Reino).

FIGUEIREDO e Almeida, ALBINO Francisco DE (1803-1858) – Nasceu a 4 de Outubro de 1803 em Gouveia e morreu em 5 de Novembro de 1858 em Lisboa. Bacharelou-se na Universidade de Coimbra em 1823 em Filosofia e Matemática tendo estudado ainda Engenharia Civil em França entre 1846 e 1848. Foi lente da Escola Politécnica de Lisboa, tenente-coronel graduado de engenharia e vogal do Conselho das Obras Públicas. Foi deputado em duas legislaturas consecutivas em 1857 e 1858 (pertencendo também à Comissão de Obras Públicas), durante as quais apoiou o Governo do Marquês de Loulé. Era um entusiasta dos caminhos-de-ferro, defendendo várias medidas para os concretizar (a criação de uma lei geral para a sua construção, a criação de um fundo especial para obras públicas, a criação de uma escola de Engenharia Civil e a aplicação de militares aos projectos de obras públicas), embora não limitasse a organização dos transportes em Portugal à construção de vias-férreas.

FIGUEIREDO, PAIS E – (sem informação)

FREITAS, JUSTINO António DE (1804-1865) – Nasceu no Funchal em 17 de Setembro de 1804 e morreu em Lisboa a 28 de Novembro de 1865. Licenciou-se em Leis em 1837 depois de ter cursado Filosofia (em Coimbra). Apoiou o movimento da Regeneração e Saldanha, embora nem sempre votasse ao lado dos regeneradores. Foi eleito deputado em 1836, 1851-1852 e 1860, fazendo parte das comissões de Fazenda, Resposta ao Discurso da Coroa, entre outras.

GAMA, FAUSTINO DA (1798-1865) – Nasceu em Peniche a 30 de Janeiro de 1798 e faleceu em Lisboa a 31 de Janeiro de 1865. Foi um importante industrial, comerciante e proprietário que viveu em Inglaterra durante 23 anos (entre 1812 e 1835). Foi deputado por Lisboa em 1837-1838 e 1842-1845 (durante a qual se opôs ao Governo cabralista), por Leiria para as legislaturas entre 1851-1852 e 1858-1859 e por Pombal para as de 1860-1861 e 1861-1864. Membro do Partido Histórico, demonstrou frequentemente a sua oposição à Regeneração, elogiando o trabalho financeiro dos setembristas em 1837.

GARCEZ, BELCHIOR José (1808-1874) – Nasceu em Lisboa em 24 de Março de 1808 e morreu em Trancoso a 21 de Janeiro de 1874. A sua formação passou pela Academia Real de Fortificação, Artilharia e Desenho. Esteve exilado em França onde ganhou experiência em obras públicas. Regressado a Portugal, concluiu o curso de Engenharia (1837), integrando várias comissões nas Obras Públicas. Aderiu à Patuleia. Foi deputado em 1858-1859 (Feira) e 1860-1861 (Trancoso), entre outras, fazendo frequentemente parte da Comissão de Obras Públicas. Intervinha frequentemente em questões sobre Obras Públicas, criticando a desorganização do serviço nos vários governos ou aspectos técnicos e financeiros de estradas e caminhos-de-ferro, no que revelava conhecimento de causa. Definia-se como progressista, próximo dos históricos.

GARCEZ, Caetano Francisco PEREIRA (?-1867) – Nasceu em Goa, a qual representou na Câmara dos Deputados entre 1853 e 1858. A maioria das suas intervenções diziam respeito aos interesses do Ultramar, embora também tenha discursado sobre a questão das comunicações internas. Apoiou o contrato com Morton Peto. Morreu em 1867.

GARRETT, João Baptista da Silva Leitão de ALMEIDA (1799-1854) – Nasceu no Porto a 4 de Fevereiro de 1799 e morreu em Lisboa a 9 de Dezembro. Formou-se em Leis em 1822. Foi deputado entre 1837 e 1846 e em 1851-1852. Durante a Revolução de Setembro, colocou-se numa situação política entre o Setembrismo e o Cartismo. Anos depois apoiou a Regeneração. Contudo, antes de morrer, afastar-se-ia dos regeneradores.

GAVICHO Tavares de Carvalho, Francisco Lopes (1828-1885) – Nasceu a 17 de Maio de 1828 em Condeixa e faleceu a 2 de Junho de 1885. Em 1849 formou-se em Direito. Ligou-se ao Partido Histórico, pelo qual foi eleito em 1856, 1858 (por Lamego), 1860 (Tabuaço) e em outras eleições ao longo da década de 1860. Intervinha frequentemente na discussão de assuntos de interesse nacional. Era adepto da livre iniciativa em todos os sectores de actividade, incluindo o sector ferroviário.

GIÃO, António Clemente de SOUSA (?-?) – Deputado nas legislaturas de 1834-1836 (Minho) e de 1857-1858. Próximo de Saldanha.

GIRÃO, António Lobo de Barbosa Ferreira Teixeira (1785-1863) – Nasceu em Vila Real a 5 de Novembro de 1785 e morreu em Lisboa a 17 de Março de 1863. Fez parte das Cortes Constituintes e das Cortes Ordinárias seguintes, embora em 1827 assinasse uma proposta de lei sobre novos inventos.

GIRÃO, António Luís Ferreira Carneiro de Vasconcelos Teixeira (1823-1876) – Nasceu em Vila Real a 13 de Julho de 1823 e morreu em Famalicão a 2 de Agosto de 1876. Ingressou na Universidade de Coimbra (Ideologia, Gramática Geral e Lógica), no entanto, só concluiria a sua formação em Matemática e Filosofia em 1852 e 1855, respectivamente. Durante a Maria da Fontes, combateu ao lado dos insurrectos. Foi eleito deputado por Vila Real em 1856 para a Câmara de 1857-1858. Procurou manter-se sempre independente na Câmara e nessa independência votou contra o contrato Peto.

GOMES, CUSTÓDIO Manuel (1810-1881) – Nasceu em Lisboa a 22 de Junho de 1810 e morreu em 31 de Janeiro de 1881. Formou-se em Matemática e Medicina pela Universidade de Coimbra. Foi deputados nas legislaturas de 1848-1851 (Goa), 1851-1852 e 1853-1856, nas quais se pautou pela independência de consciência no momento do voto.

GORJÃO, João Damásio ROUSSADO (1777-1856) – Nasceu em Mafra em 30 de Abril de 1777 e morreu em Lisboa a 18 de Novembro de 1856. Durante a Regeneração, apoiou o Governo saldanhista (dele se afastando, porém, no fim da sessão de 1856) e as suas medidas financeiras, tal como havia apoiado anteriormente as medidas financeiras de Costa Cabral. Foi deputados nas legislaturas de 1848-1851 (pelo Algarve) e 1853-1856 (Porto – Santo Ovídio).

GRANDE, JOSÉ MARIA (1799-1857) – Nasceu em Portalegre em 13 de Abril de 1799 e morreu a 15 de Dezembro de 1857. Bacharelou-se em Medicina em 1823 na Universidade de Coimbra, obtendo o grau de doutor em Lovaina em 1838. Participou no movimento de restauração da Carta de 1837. Em 1842, apoia Costa Cabral, dele se afastando em 1844 (sendo um dos porta-estandartes da oposição ao Conde de Tomar). Em 1851, aderiu ao movimento da Regeneração, sendo um apoiante do Governo saldanhista. Foi deputado em 1838-1840 (Portalegre), 1840-1842 (Portalegre), 1842-1845 (Alentejo), 1846 (Évora) e 1851-1852 (Portalegre).

GUEDES, Augusto Sebastião de CASTRO (1819-1886) – Nasceu e morreu em Lisboa em 24 de Abril de 1819 e 28 de Abril de 1886, respectivamente. Cursou a Escola Politécnica, onde concluiu os estudos de Engenharia em 1844. Em 1850, bacharelou-se em Matemática em Coimbra. Foi deputado eleito pelos regeneradores entre 1853 e 1859.

GUERRA, António Bonifácio Júlio (1803-1858) – Nasceu em Setúbal em 1803 e morreu em 25 de Setembro de 1858. Chegou a Major graduado do Exército. Foi eleito para a legislatura de 1853-1856 nas listas dos regeneradores.

GUERRA, Manuel José Júlio (1801-1869) – Nasceu a 12 de Março de 1801 em Setúbal e morreu a 23 de Janeiro de 1869. Formado em Engenharia. Foi eleito em 1858-1859 (Lisboa) e em mais duas legislaturas na década de 1860.

HORTA, JOSÉ Maria da Ponte e (1824-1892) – Nasceu em Faro em 1824 e morreu em Lisboa a 9 de Março de 1892. A sua formação passou pela Escola Politécnica e Escola do Exército (arma de artilharia). Fez estudos geológicos e sobre a máquina a vapor e leccionou Matemática na Escola Politécnica. Foi deputado na legislatura de 1860-1861 (por Vila Real de Sto. António), fazendo parte da Comissão de Obras Públicas (que aprovou o contrato Salamanca). Defendeu as comunicações entre o Algarve (de onde era natural) e a capital, os caminhos-de-ferro e a instrução.

HORTA, TIAGO AUGUSTO VELOSO DA (1819-1863) – Nasceu na Guarda a 7 de Março de 1819 e morreu em Coimbra a 19 de Dezembro de 1863. Militar de artilharia. Eleito para a Câmara em 1858-1859 (por Abrantes) e 1860-1861 (Sardoal), desenvolveu a sua actividade ao lado dos históricos, fazendo parte da Comissão de Obras Públicas.

LEAL Júnior, José da Silva MENDES (1820-1886) – Nasceu em Lisboa a 20 de Outubro de 1820 e morreu em Sintra a 22 de Agosto de 1886. Cursou Humanidades no Convento de S. Vicente de Fora, acumulando com a frequência na Academia da Marinha e na Aula de Comércio. Nos anos de 1840 foi introduzido nas hostes cabralistas. Mais tarde acompanhou José Bernardo (*vide supra*), opondo-se ao Conde de Tomar, voltando a apoiar António Bernardo a partir de 1849. Com a Regeneração, tornou-se oposição ao lado do Partido Cartista, ligando-se a Ávila (*vide supra*). Já em 1858, alinharia do lado do Partido Histórico. Foi deputado nas legislaturas de 1851-1852 (Beja) e 1858-1859 (Feira).

LEAL, Sebastião Frederico RODRIGUES (?-?) – Nasceu na Madeira. Formou-se em Direito (Coimbra) em 1846. Foi eleito uma única vez em 1857-1858 (pelo Funchal), opondo-se ao contrato Peto.

LEMOS, Francisco de Paula CASTRO E (?-?) – Natural de Beja. Completou o curso de Direito de Coimbra em 1823. Foi eleito para a legislatura de 1853-1856 (Beja) nas listas do Partido Cartista e para a legislatura de 1858-1859 (também por Beja). Na Câmara lutou pelos melhoramentos materiais no Alentejo. Foi um dos angariadores de assinaturas contra os projectos financeiros de Fontes (*vide infra*) de 1856.

LIMA, José Joaquim LOPES DE (c. 1796/1798-1852) – Nasceu no Porto entre 1796 e 1798 e morreu ao largo de Jacarta em 1852. Participou na tentativa de restauração da Carta de 1837. Estava ligado ao Partido Cartista desde 1834, sendo um apoiante incondicional de Costa Cabral. Foi deputado em 1834-1836, 1846 e 1848-1851.

LOBO, Francisco José da COSTA (1811-1865) – Nasceu em Lamego em 1811 e morreu em Lisboa a 8 de Dezembro de 1865. Estudou em Coimbra, mas não chegou a concluir os estudos. Contudo desempenhou funções de direcção no Banco Comercial do Porto e na Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro. Foi eleito deputado nas legislaturas de 1846 (Douro), 1848-1851 (Douro e Trás-os-Montes), 1851-1852 (Lamego, não tomando posse), 1858-1859 (Porto), 1860-1861 e 1861-1864 (Pesqueira).

LOUREIRO, José JORGE (1791-1860) – Nasceu a 23 de Abril de 1791 em Lisboa, onde morreu no primeiro de Junho de 1860. Ingressou no curso de Direito em Coimbra, não o terminando por causa das Invasões Francesas. Por ter aderido ao movimento liberal, foi forçado a exilar-se. Durante o exílio, frequentou cursos de ciências naturais, económicas e históricas. Cartista, opôs-se ao Setembrismo. Apoiou Costa Cabral (do qual foi ministro) até 1844, quando passa para a oposição. Com a Regeneração, passa a militar no Partido Histórico. Foi deputado nas legislaturas de 1834-1836, 1840-1842 e 1857-1858.

LOUSADA, António José Coelho (?-?) – Natural do Porto. Possuía os cursos de Direito (1824) e de Cânones e Leis (1825). Foi deputado entre 1851 e 1859.

LUZ Gomes, José LOURENÇO DA (1800-1882) – Nasceu em Lisboa em 8 de Setembro de 1800 e morreu em Paço de Arcos a 13 de Julho de 1882. Não frequentou a Universidade, mas estudou Física e Química na Casa da Moeda, tornando-se mais tarde médico e professor de Medicina. Apoiante dos Cabrais na década de 1840, afastou-se do Conde de Tomar em benefício de José Bernardo da Silva Cabral (*vide supra*). Em 1851, participou no golpe da Regeneração. Foi eleito para as Câmaras de 1842-1845, 1846, 1848-1851 e 1858-1859.

MACHADO, Carlos CIRILO (1817-1869) – Nasceu a 3 de Janeiro de 1817 em Lisboa, cidade onde morreu a 3 de Setembro de 1869. Frequentou a Academia de Marinha e concluiu o curso da Aula de Comercio. Aderiu ao movimento da Regeneração, colocando-se ao lado dos regeneradores, pelos quais foi eleito em 1852 (Porto), 1856 (Porto) e 1860 (Santo Tirso).

MAGALHÃES, Joaquim PINTO DE (1819-1892) – Nasceu em Alijó em 6 de Julho de 1819 e morreu em Lisboa em 17 de Dezembro de 1892. Formou-se em Direito em 1840, pela Universidade de Coimbra. Filiado no Partido Regenerador, era amigo pessoal dos seus líderes. Foi deputado entre 1853 e 1884 (quase sempre por Moçambique).

MAGALHÃES, RODRIGO DA FONSECA (1787-1858) – Nasceu a 24 de Julho de 1787 em Condeixa-a-Nova e morreu a 11 de Maio de 1858 em Lisboa. Frequentou o Colégio das Artes e os estudos de Filosofia, Teologia e Matemática na Universidade de Coimbra Deputado nas legislaturas de 1834-1836, 1838-1840, 1840-1842, 1842-1845 e 1846. Conciliador nato, aderiu ao movimento da Regeneração, sendo Ministro do Reino entre 1851 e 1856.

MAIA, Augusto Machado de FARIA E (?-1903) – Nasceu em Ponta Delgada na década de 1830 e morreu em Moçambique em 1903. Formou-se em Engenharia Militar na Escola do Exército, chegando a ser empreiteiro de caminhos-de-ferro. Politicamente, alinhava pelos históricos, pelos quais foi eleito para a legislatura de 1857-1858.

MAIA, FRANCISCO JOAQUIM (1791-1854) – Nasceu em 1791 no Porto, onde morreu em 26 de Junho de 1854. Frequentou a Academia Real de Marinha e Comércio da Cidade do Porto. Foi um apoiante da Regeneração, mas não abdicou de uma postura crítica em relação ao Governo, terminando os seus dias como independente. Foi deputado em 1826, 1840-1842, 1851-1852 e 1853-1854.

MAMEDE, Joaquim Gonçalves (1818-1880) – Nasceu a 18 de Abril de 1818 no Porto e morreu a 17 de Dezembro de 1880. Doutorou-se em Matemática na Universidade de Coimbra em 1840. Eleito em cinco legislaturas sempre pelo Partido Regenerador (1853-1856 e 1857-1858 pelo Porto; 1860-1861 por Gondomar; e 1871-1874 e 1875-1878 por Coimbra), pertencendo a várias comissões.

MARRECA, António de OLIVEIRA (1805-1889) – Nasceu a 26 de Março de 1805 em Santarém e morreu a 9 de Março de 1889 em Lisboa. Dedicou-se ao estudo de economia política. Aderiu ao Setembrismo em 1836 e combateu o Cabralismo. Foi eleito deputado para os hemiciclos de 1838-1840 (Viseu), 1840-1842 (Viseu), 1851-1852 (Oliveira de Azeméis) e 1858-1859 (Lisboa).

MARTINS, D. António ALVES (1808-1882) – O Bispo de Viseu nasceu em Granja do Alijó em 18 de Fevereiro de 1808. Cursou Filosofia no Colégio do Espírito Santo e Matemática, Filosofia e Teologia no Colégio das Artes, ambos em Coimbra. Em 1837, doutora-se em Teologia na Universidade de Coimbra. Apoiou o pronunciamento cartista de Costa Cabral, mas rapidamente passou para a oposição ao Conde de Tomar, alinhando ao lado dos patuleias na Guerra Civil de 1846-1847. Na década de 1850 torna-se uma das figuras carismáticas do radicalismo. Deputado nas legislaturas de 1842-1845, 1851-1852, 1853-1856, 1858-1859, 1860-1861 e 1861-1864.

MÁRTIRES Dias e Sousa, BARTOLOMEU DOS (1806-1882) – Nasceu a 27 de Julho de 1806 em Santarém e morreu a 7 de Janeiro de 1882 em Lisboa. Bacharel em Direito Canónico. Foi eleito deputado para as legislaturas de 1842-1845, 1846 (Madeira), 1851-1852 (Castelo Branco), 1853-1856, 1857-1858, 1858-1859 e 1860-1861 (Abrantes). Normalmente alinhava pela maioria presente na Câmara.

MELO, António Maria FONTES PEREIRA DE (1819-1887) – Nasceu em 8 de Setembro de 1819 em Lisboa, onde morreu em 1887. Formou-se em Matemática na Academia da Marinha. Seguidamente, matriculou-se na Academia de Fortificações, Artilharia e Desenho, tendo ainda cursado Mecânica na Escola Politécnica e Astronomia. Definia-se como um progressista: ao Estado cabia promover o bem-estar do povo (através do fomento) para evitar que este recorresse à violência para obter aquilo a que tinha direito. Chegou pela primeira vez ao Parlamento em 1848, como apoiante de Saldanha, o então Presidente do Conselho de Ministros. Com a chegada de Costa Cabral ao poder torna-se oposição, sendo chamado ao poder com o golpe que daria início à Regeneração. Na primeira legislatura após o golpe torna-se Ministro das Obras Públicas e da Fazenda. O que mais lhe interessava era tornar Portugal num país verdadeiramente europeu. Entendia que o desenvolvimento do País assentava sobremaneira numa política de melhoramentos materiais, a qual, porém, exigia um aumento temporário das receitas fiscais do Estado. Fiel a estes princípios, caiu, em 1856, para os bancos da oposição, só regressando ao Governo em 1859. Tornou-se uma das maiores figuras do Partido Regenerador.

MELO, António Vaz da FONSECA E (?-?) – Natural de Tomar. Formado em Direito (1830). Pertencia ao Partido Progressista. Foi deputado em 1851-1852, em 1858-1859 (ambos por Faro) e em 1860-1861 (por Loulé). A sua carreira parlamentar caracteriza-se por uma tendência pró-governamental em 1851-1852 e sobretudo por defender os interesses dos círculos pelos quais foi eleito.

MELO, FORTUNATO Frederico DE (?-?) – Natural de Mértola. Bacharelou-se em Direito em 1852 na Universidade de Coimbra. Deputado entre 1858 e 1871, eleito ou por Beja ou por Mértola. No Parlamento, andava de par em par com Infante Pessanha (*vide infra*), defendendo o desenvolvimento da rede de comunicações no Alentejo. Manifestou-se contra a dissolução da Câmara de 1859 pedida pelo Governo regenerador.

MELO, Jerónimo José de (1792-1867) – Nasceu na Guarda em 6 de Janeiro de 1792 e morreu em Coimbra a 25 de Fevereiro de 1867. Doutorou-se em Medicina na Universidade de Coimbra em 1835. Foi eleito para as Cortes de 1821, para a legislatura de 1836 (Estremadura), 1846 (Douro), 1848-1851 (Douro) e 1858-1859 (Coimbra). Em 1846, dizia-se apoiante de Costa Cabral, mas em 1848 afirmava-se afastado daquele estadista e ligado ao Partido Conservador (Cartista).

MENEZES, D. RODRIGO Teixeira – (sem informação).

MENEZES Ferreira de Eça, D. RODRIGO José DE (1813-1881) – Nasceu a 13 de Maio de 1813 e morreu a 23 de Maio de 1881 na mesma cidade. Começou os seus estudos no Exército e frequentou Matemática na Real Academia de Marinha, mas não completou o curso. Combateu ao lado dos patuleias durante a Guerra Civil. Durante a Regeneração tanto apoiava os regeneradores como os históricos, mas em 1858, contudo, era um deputado já em viagem para o Partido Regenerador, depois de se declarar na oposição ao Governo. Marcou presença nas câmaras de 1851-1852, 1853-1856 (Leiria), 1857-1858 (Porto), 1858-1859 e 1860-1861 (Guimarães)

MONIZ, Lourenço José (1789-1857) – Nasceu no Funchal em 10 de Agosto de 1789 e morreu em Lisboa a de Dezembro de 1857. Doutorou-se em Medicina na Universidade de Edimburgo em 1815. Esteve exilado nos Estados Unidos da América entre 1828 e 1833. Foi deputado entre 1834 e 1842, 1846 e entre 1848 e 1856, sempre por círculos madeirenses. Fez parte da Comissão de Fazenda em diversas legislaturas. Intervinha sobretudo sobre assuntos relativos à Madeira. Chegou a demonstrar o seu apoio ao Governo regenerador em 1856.

MONTEIRO, António dos SANTOS (1801-1893) – Nasceu em 21 de Janeiro de 1801 em Lisboa, onde faleceu a 7 de Maio de 1893. Jornalista de profissão, notabilizou-se no jornal cabralista *A Lei*. Mais tarde seguiu Silva Cabral (*vide supra*) em detrimento de Costa Cabral. A partir de 1851, tornou-se um acérrimo defensor do ministério regenerador, ingressando mais tarde no Partido Regenerador. Foi deputado em 1853-1856, eleito por Faro.

MONTEIRO, António Maria do COUTO (1821-1896) – Nasceu em 1821 em Coimbra onde viria a morrer em 1 de Março de 1896. Formou-se em Direito na Universidade de Coimbra em 1845. Foi deputado por Torres Vedras na legislatura de 1860-1861.

MONTEIRO, José VAZ (1820-1890) – Nasceu em 1820 na Golegã e morreu em Lisboa a 21 de Julho de 1890. Formou-se em Medicina na Escola Médico-Cirúrgica de Lisboa. Foi deputado em 1858-1859, eleito por Abrantes.

MORAIS, Luís Albano de Andrade (1819-1888) – Nasceu a 3 de Agosto de 1819 em Viseu e morreu a 22 de Maio de 1888. Na Universidade de Coimbra, formou-se em Filosofia, Matemática e Medicina. Foi deputado por Oliveira de Frades na legislatura de 1860-1861.

NEUTEL, Joaquim Mendes (1796-1886) – Nasceu na Guarda a 13 de Dezembro de 1796 e morreu em S. Bartolomeu de Messines a 13 de Junho de 1886. Bacharelou-se em Coimbra, em Matemática, em 1820. Nos anos seguintes continuou os estudos na Academia de Fortificações. Opôs-se à restauração da Carta por Costa Cabral. Foi eleito deputado para as legislaturas de 1838-1840 (por Faro, colocando-se ao lado dos setembristas) e entre 1860 e 1868 (por Silves, conotando-se com o Partido Histórico).

NOGUEIRA, António Cabral de SÁ (1799-1879) – Nasceu a 7 de Janeiro de 1799 em Santarém e morreu em 1879. Era irmão do Marquês de Sá da Bandeira. Formou-se em Matemática em 1828, tendo também frequentado Filosofia e Direito Canónico. Deputado entre 1834 e 1845, entre 1857 e 1859 e entre 1861 e 1871. Durante a sua carreira sustentava posições da minoria parlamentar.

NOVAIS, Vicente Ferreira de (?-1883) – Natural do Porto, morreu em 24 de Novembro de 1883. Formou-se em Leis na Universidade de Coimbra em 1824. Foi deputado entre 1840 e 1846 e em 1853-1856.

OLIVEIRA, José Álvares (?-?) – Natural de Guimarães. Cursou Matemática, Filosofia e Medicina em Coimbra. Eleito por Faro para a legislatura de 1858-1859, defendeu os interesses daquela região.

OSÓRIO, António de Gouveia (1825-?) – Nasceu a 25 de Julho de 1825 em Penalva do Castelo. Formou-se em Direito pela Universidade de Coimbra em 1848. Foi eleito deputado nas legislaturas entre 1857 e 1864 (Viseu e Penalva do Castelo). Na Câmara, preocupou-se com a situação viária da Beira.

OSÓRIO, MAXIMIANO – (sem informação).

OSÓRIO Cabral de Castro, MIGUEL (1830-1890) – Nasceu a 18 de Julho de 1830 em Coimbra, onde morreu a 19 de Julho de 1890. Bacharel em Matemática e formado em Filosofia na Universidade de Coimbra (1853). Militou no Partido Histórico.

PALHA de Faria Lacerda, ESTÊVÃO José Pereira (?-?) – Proprietário agrícola alentejano. Foi um dos deis deputados legitimistas eleitos para a legislatura de 1858-1859, a par de Carlos Zeferino Pinto Coelho (*vide supra*). Fez oposição ao Governo, excepto às medidas tendentes a melhorar a situação viária do Alentejo.

PALMA, Hermenegildo Gomes da (1816-1899) – Nasceu em Tavira em 13 de Abril de 1816 e morreu em Lisboa a 25 de Agosto de 1899. Militar de carreira (arma de Engenharia Militar), cursou a Escola Politécnica nas especialidades de Mineralogia, Economia Política e Desenho. Foi director das Obras Públicas de Faro. Foi deputado em 1853-1856 (Faro), 1858-1859 (Faro, nas listas regeneradoras), 1860-61 (Tavira) e noutras legislaturas até à década de 1880. Fez parte da Comissão de Obras Públicas (a sua grande especialidade) em várias legislaturas.

PALMEIRIM, Augusto Xavier (1808-1890) – Nasceu em 1808 e morreu em Lisboa a 14 de Novembro de 1890. Ingressou na Academia de Marinha em 1822, mas só concluiria os estudos em 1841. Deputado conservador, punha os interesses dos militares acima dos interesses partidários, o que não o impediu de no fim da década de 1850 ter integrado listas eleitorais regeneradores. Foi eleito para as legislaturas de 1848-1851 (Minho), 1853-1856 (Braga), 1860-1861 e 1861-1864 (ambas por Melgaço).

PASSOS, JOSÉ da Silva (1802-1863) – Nasceu em Bouças a 18 de Novembro de 1802 e morreu em 12 de Novembro de 1863 no Porto. Concluiu os cursos de Cânones e Leis em Coimbra. Deputado entre 1834 e 1840, e 1851-1852 e entre 1857 e 1859. Politicamente, serviu sempre a causa do radicalismo (extrema esquerda). Apoiou a Revolução de Setembro, integrou a *coalizão* contra os Cabrais, lutou ao lado dos revoltosos durante a Patuleia e apoiou Saldanha no pronunciamento da Regeneração.

PASSOS, MANUEL da Silva (1801-1862) – Nasceu a 5 de Janeiro de 1801 em Bouças e morreu em 17 de Janeiro de 1862. Formado em Leis em Coimbra. Deputado entre 1834 e 1840, 1842 e 1846 e entre 1851 e 1859. Após a Guerra Civil entre liberais e absolutistas, opõe-se ao Cartismo. Assumiu a chefia da Revolução de Setembro, no entanto tinha uma visão moderada do Setembrismo, o que lhe granjeou diversos inimigos dentro do movimento, sem contudo garantir apoios na direita. Na campanha para as eleições de 1846, demonstrou mais uma vez a sua moderação política. Em 1851, saudou a reforma constitucional da Regeneração, mas no parlamento colocou-se no lado esquerdo, embora isso não o impedisse de votar com o Governo em certas ocasiões. Até ao fim da sua carreira parlamentar, oscilou entre a esquerda e a direita.

PEGADO, Guilherme José António Dias Teixeira (1803-1885) – Nasceu em Macau a 23 de Junho de 1803 e morreu em Lisboa a 22 de Outubro de 1885. Formou-se em Filosofia (1825) e doutorou-se em Matemática (1826) na Universidade de Coimbra. Leccionou na Escola Politécnica. Foi deputado, sempre por Macau, em 1842-1845 e entre 1851 e 1859. Politicamente, juntou-se aos regeneradores.

PERES, Domingos GARCIA (?-?) – Deputado, sempre eleito por Setúbal, entre 1853 e 1861. Filiado na dissidência histórica, lutou no parlamento pelos interesses da zona sadina.

PESSANHA, João Pedro de Almeida (1804-1863) – Nasceu na Figueira da Foz em 1804 e morreu em a 11 de Fevereiro de 1863 em Lisboa. Formou-se em Leis em Coimbra em 1835. Foi eleito entre 1840 e 1846 e entre 1851 e 1864, sempre por círculos de Trás-os-Montes. As suas intervenções no hemiciclo versaram sobre vários assuntos entre os quais o desenvolvimento da rede viária na província transmontana.

PESSANHA, José Carlos da Fonseca INFANTE (?-1891) – Nasceu em Beja, aí morrendo em 3 de Outubro de 1891. Bacharelou-se em Direito em 1850 (Coimbra). Foi deputado em 1858-1859 (Beja), 1860-1861 (Vidigueira) e nas restantes até 1870, apoiando o Partido Histórico e as medidas de desenvolvimento do Alentejo.

PESSOA, ELIAS DA CUNHA (1801-1860) – Nasceu em Tomar a 4 de Julho de 1801 e morreu em Lisboa a 1 de Dezembro de 1860. Formou-se em Direito em Coimbra. Foi deputado em 1851-1852 (Tomar), 1853-1856 (Abrantes), 1857-1858 (Abrantes e Porto). Cedo se opôs às políticas financeiras de Fontes, chegando a ser ministro no Governo de Loulé.

PIMENTEL, António de SERPA (1825-1900) – Nasceu a 20 de Novembro de 1825 em Coimbra e faleceu a 2 de Março de 1900 em Lisboa. Estudou no Colégio das Artes, doutorou-se em Coimbra em Matemática (1846) e depois seguiu a carreira militar, chegando a cursar Engenharia na Escola do Exército (não concluindo o curso). Foi eleito em 1856 (Oliveira de Azeméis) sem conotação política, embora mostrasse o seu apoio ao gabinete do Duque de Loulé. Em 1858, opôs-se às medidas financeiras dos históricos, passando para a oposição. Em 1859, torna-se Ministro das Obras Públicas do Governo regenerador. Foi novamente eleito em 1858-1859 (Oliveira de Azeméis) e 1860-1861 (Almeida e Moimenta da Beira) e para outras legislaturas até 1865.

PIMENTEL, JÚLIO Máximo de Oliveira (1809-1884) – Nasceu em Moncorvo a 5 de Outubro de 1809 e morreu em Coimbra a 20 de Outubro de 1884. Ingressou nas faculdades de Matemática e Filosofia de Coimbra em 1826, completando o primeiro curso em 1837. Leccionou na Escola Politécnica. Foi deputado ministerial nas legislaturas de 1851-1852 e 1853-1856.

PINTO, José Ferreira de MACEDO (1814-1895) – Nasceu a 15 de Julho de 1814 em Lamego e morreu a 13 de Julho de 1895. Doutorou-se em Medicina na Universidade de Coimbra em 1844. Foi eleito deputado para a legislatura de 1857-1858 por Lamego.

PITA, Rodrigo de Castro MENEZES (?-1883) – Formado em Direito. Foi deputado entre 1840 e 1845 (por Castelo Branco) e entre 1857 e 1864 (por Caminha e Arcos de Valdevez). Foi nomeado Par do Reino por um Governo histórico, tendo na Câmara criticado os governos regeneradores.

PULIDO, Francisco Martins (1815-1876) – Nasceu em Beja em 3 de Março de 1815 e morreu em 1876. Era médico pela Universidade de Montpellier (1839). Foi deputado nas legislaturas entre 1857 e 1864 por Beja e Moura. Na Câmara preocupou-se com a situação ferroviária e rodoviária do Alentejo.

REBOCHO Freire de Andrade e Albuquerque, Pedro Augusto (1828-1880) – Nasceu em Viseu a 21 de Março de 1828 e morreu em Aveiro a 15 de Janeiro de 1880. Terminou o curso de Direito de Coimbra em 1851. Foi eleito em 1857-1858 e 1858-1859 por Lamego, defendendo os interesses dessa região.

RIBEIRO, José Maria Caldeira do CASAL (1825-1896) – Nasceu em Lisboa a 18 de Abril de 1825 e morreu em Madrid a 14 de Junho de 1896. Matriculou-se em Direito na Universidade de Coimbra em 1842, completando o curso em 1848. Durante a Guerra Civil, alistou-se na esquerda patuleia. Em 1850, era um dos ferozes opositores ao Cartismo cabralista. Em 1851, declarou-se favorável ao golpe da Regeneração e ao Governo de Saldanha e aos melhoramentos materiais dos regeneradores (embora se tenha oposto à dissolução de 1852). Com o passar do tempo, afasta-se da esquerda e torna-se um dos favoritos de Fontes Pereira de Melo. Era um especialista em contabilidade e finanças públicas. Foi deputado entre 1851 e 1865. A sua fidelidade ao Partido Regenerador levou a que a sua eleição fosse dificultada pelos governos historico-avilistas.

RIBEIRO, José SILVESTRE (1807-1891) – Nasceu em Idanha-a-Nova a 3 de Dezembro de 1807 e morreu a 9 de Março de 1891. Bacharelou-se em Cânones em 1834. Foi deputado em 1846 (Angra do Heroísmo), 1848-1851, 1853-1856 e 1857-1858 (Funchal) e 1858-1859 (de novo por Angra). Destacou-se por defender os interesses dos círculos por que era eleito e por se opor aos governos regeneradores. Politicamente, era um cartista que orbitou em torno de Ávila (*vide supra*).

RODRIGUES, Augusto Zeferino (1825-1887) – Nasceu em Lisboa a 22 de Agosto de 1825 e morreu em 9 de Agosto de 1887. Formou-se em Coimbra em Direito em 1850. Foi deputado em 1860-1861 (Cadaval) e noutras legislaturas até 1884.

ROMA, Carlos Morato (1798-1862) – Nasceu a 3 de Novembro de 1798 em Lisboa, onde faleceu a 6 de Julho de 1862. Estudou na Aula do Comércio fazendo carreira na burocracia do Ministério da Fazenda. A partir de 1836, destaca-se como financeiro (foi um dos fundadores da Companhia das Obras Públicas de Portugal). Foi deputado nas legislaturas de 1838-1840, 1840-1842, 1842-1845, 1846 e 1848-1851. Foi um crítico moderado do Governo de Costa Cabral, apoiando o golpe de Saldanha de 1846. Em 1851, pertencia ao Centro Cartista do Duque da Terceira que rejeitava o exclusivismo da bandeira dos Cabrais.

ROMEIRO da Fonseca, PAULO (1823-1859) – Nasceu em Óbidos a 7 de Abril de 1823 e morreu em Alcoentre em 24 de Setembro de 1859. Lavrador, comerciante e jornalista, desempenhou funções parlamentares entre 1856 e 1859 sempre representando o círculo eleitoral de Leiria. Apesar de muito faltoso (por questões de saúde; morreria de tuberculose), intervinha frequentemente com palavra fácil e ironia sobre os mais diversos aspectos, entre os quais o caminho-de-ferro ou as comunicações da região que representava.

SÁ, Alexandre José Botelho de VASCONCELOS E (1807-1871) – Nasceu em 1807 e morreu em Mangualde em 18 de Setembro de 1871. Frequentou a Academia Real de Fortificação e Desenho entre 1826 e 1828, ingressando em 1834 no Real Corpo de Engenheiros. Foi director de Obras Públicas em Viseu e Guarda. Na Câmara foi eleito em 1853-1856, por Viseu, destacando-se no campo das obras públicas.

SÁ, António José de BARROS E (1823-1903) – Nasceu a 14 de Julho de 1823 em Montalegre e morreu a 28 de Julho em Lisboa. Formado em Direito (1845) em Coimbra. Na Patuleia alinhou do lado dos revoltosos, mas na Regeneração estava do lado de Fontes e de Saldanha, chegando a filiar-se no Partido Regenerador. Participou nas legislaturas de 1853-1856 (Faro), 1857-1858 (Chaves), 1858-1859 (Chaves) e 1860-1861 (Montalegre), sendo ainda eleito em 1864, 1865, 1868 e 1871.

SÁ, José de VASCONCELOS E (1775-1842) – Militar de carreira, nasceu a 19 de Março de 1775 e morreu a de Setembro de 1842. Foi deputado na legislatura de 1840-1842, colocando o seu voto ao serviço dos setembristas.

SAAVEDRA Teixeira, António SARMENTO de (?-?) – Natural do Brasil. Bacharelou-se em Direito em Coimbra em 1825. Apoiante da Regeneração e do Governo de 1851-1856, foi deputado nessas legislaturas (por Lamego).

SAMORA, Joaquim Pedro Júdice de Sequeira (?-?) – Natural de Albufeira. Formou-se em Leis em Coimbra (1825). Deputado em 1837-1838 (Faro e Beja), 1838-1840 (Algarve), 1857-1858 e 1858-1859 (Lagos).

SAMPAIO, António RODRIGUES (1806-1882) – Nasceu em Esposende a 25 de Julho de 1806 e morreu em Sintra a 13 de Setembro de 1882. Durante o Cabralismo, destacou-se na imprensa contrária ao Conde de Tomar. Em 1851, aderiu ao movimento da Regeneração, servindo-o a partir do jornal *A Revolução de Setembro* e também na Câmara. Foi eleito em 1851, 1852 (Barcelos e Lisboa), 1856 (Lisboa), 1858 (Goa), 1860 (Aldeia Galega), entre outras.

SANTANA E VASCONCELOS Moniz de Bettencourt, Jacinto Augusto de (1824-1888) – Nasceu no Funchal em 1824 e morreu em Washington a 24 de Janeiro de 1888. Cursou Matemática. Politicamente, destacou-se pela oposição feita a Costa Cabral. Fundou o jornal *O Portuguez*, conotado com o Partido Histórico. Próximo de Anselmo José

Braamcamp, foi um dos notáveis dos históricos. Estreou-se na Câmara dos Deputados na legislatura de 1857-1858 (por Viseu), sendo também deputado na seguinte (Funchal) e ainda em mais quatro legislaturas.

SARDINHA, Manuel Firmino TRINDADE (1829-?) – Nasceu em Abrantes em 23 de Junho de 1829. Bacharelou-se em Matemática pela Universidade de Coimbra em 1850. Foi eleito deputado por Portalegre para a legislatura de 1857-1858, fazendo parte da Comissão de Obras Públicas.

SEABRA, António Luís de (1798-1895) – Nasceu a 2 de Dezembro de 1798 algures no Oceano Atlântico e morreu em Mogofores a 29 de Janeiro de 1895. Frequentou o Colégio das Artes e completou o curso de Direito de Coimbra em 1820. Serviu do lado dos patuleias na Guerra Civil. Com a Regeneração, tornou-se ministro de Saldanha, mas em 1857 encontrámo-lo a apoiar Loulé. Foi deputado em 1834-1836, 1838-1840, 1851-1852, 1857-1858, 1858-1859 e 1861-1862.

SECO, António Luís de Sousa HENRIQUES (1822-1892) – Nasceu a 22 de Janeiro de 1822 em Coimbra, onde morreu em 4 de Dezembro de 1892. Frequentou o Colégio das Artes e doutorou-se em Direito em Coimbra (1843). Adverso a Costa Cabral, juntou-se ao Partido Histórico na segunda metade do século XIX. Foi eleito pela primeira vez deputado numa eleição suplementar em 1854. Marcou também presença nas legislaturas seguintes até 1860, sempre por Coimbra (defendo na Câmara os seus interesses de viação).

SILVA, Augusto XAVIER DA (1806-1866) – Nasceu em Lisboa a 20 de Dezembro de 1806 e faleceu a 1 de Março de 1866. Formou-se em Direito em Coimbra. Foi deputado entre 1840 e 1862 (excepto na legislatura de 1851-1852) por várias regiões do País. Durante os anos de 1840 apoiou Costa Cabral e depois Silva Cabral (*vide supra*). Após o golpe de 1851 (o qual ajudou a financiar), manteve-se na direita da Câmara. Foi elevado a Par do Reino por proposta do Duque de Loulé, contra a oposição dos regeneradores.

SILVA, CARLOS BENTO DA (1812-1891) – Nasceu a 21 de Março de 1812 em Lisboa, onde morreu em 16 de Dezembro de 1891. Em 1833, entra para o Ministério da Fazenda como amanuense. Foi eleito deputado em 1842-1845 (Douro), 1846 (Douro), 1848-1851 (Beira Alta), 1851-1852 (Viana do Castelo), 1853-1856 (Viana do Castelo), 1857-1858 (Feira), 1858-1859 (Viana do Castelo), 1860-1861 (Figueira da Foz) e em mais oito legislaturas. Ingressou na política pela mão de Costa Cabral, sendo um seu apoiante até 1846. Em 1849, já fazia forte oposição ao Conde de Tomar e a Ávila (*vide supra*). Com a Regeneração, indefiniu-se politicamente. Contudo, gradualmente foi-se opondo a Fontes Pereira de Melo. Em 1853, aliou-se ao homem que anos antes criticara: Ávila. A partir de 1856 torna-se um apoiante do ministério de Loulé.

SILVA, GASPAR PEREIRA DA (1801-1870) – Nasceu a 3 de Março de 1801 na Covilhã e morreu em Lisboa a 13 de Novembro de 1870. Formou-se em Cânones em Coimbra (1824). Alinhado pelo Partido Histórico, serviu na Câmara entre 1856 e 1864 e na legislatura iniciada em 1868. Era especialista em matérias jurídicas de carácter financeiro e empresarial. Defendeu os interesses da Beira (por onde era deputado), mas esteve longe de ser um deputado de *campanário*.

SILVA, José BARBOSA E (1828-1865) – Nasceu em Viana do Castelo em 30 de Outubro de 1828 e morreu na mesma cidade em 15 de Setembro de 1865. Pertencia ao Partido Histórico. Foi eleito para a legislatura de 1858-1859, 1865 e 1865-1868 (sempre por Viana de Castelo).

SILVA, Luís Augusto REBELO DA (1822-1871) – Nasceu a 2 de Abril de 1822 em Lisboa, onde morreu em 19 de Setembro de 1871. Cursou Humanidades e inscreveu-se em Filosofia na Universidade de Coimbra, não concluindo o curso, porém. Na legislatura de 1848-1851 apoiou o Governo de Saldanha e depois o do Conde de Tomar. Após a Regeneração, foi eleito pelos cartistas para a câmaras de 1851-1852 (Castelo Branco), 1857-1858 (Barcelos) e 1858-1859 (Feira), orbitando sempre em torno de Ávila (*vide supra*). Em Janeiro de 1860 (eleito por Águeda) já se encontrava do lado radical do Partido Histórico (a *unha negra*) liderado por Lobo de Ávila (*vide supra*).

SILVA, Manuel Joaquim da COSTA E (1825-?) – Nasceu em Évora a 24 de Julho de 1825. Frequentou Matemática e Filosofia na Universidade de Coimbra, mas seria em Medicina que se formaria em 1848. Foi deputado na legislatura de 1858-1859, eleito por Évora. Questionou várias vezes o Ministro das Obras Públicas (Carlos Bento da Silva – *vide supra*) sobre os interesses de viação do Alentejo.

SILVA Tomé, António ELEUTÉRIO Dias da (1827-?) – Nasceu a 20 de Fevereiro de 1827 em Lisboa. Formou-se em Direito em Coimbra em 1850. Foi um dos signatários das petições contra os projectos financeiros do Governo de 1856. Foi deputado por Tomar nas legislaturas de 1860-1861 e 1861-1864, intervindo sobre assuntos do interesse da sua região.

SIMAS, Joaquim José da Costa e (c. 1806-1871) – Nasceu por volta de 1806 em Lisboa e morreu a 21 de Janeiro de 1871. Formou-se em Direito em Coimbra em 1824. Foi deputado entre 1840 e 1846 (por Ponta Delgada) – apoiando Costa Cabral – em 1858-59 e em 1861-1864 (por Bragança). Em 1858, alinhava do lado do Partido Histórico.

SOARES, José PINTO (1797-?) – Nasceu no Porto em 1797. Foi eleito deputado em pleno Setembrismo (1836-1840) e mais tarde em 1857-1858 e 1858-1859 (pelo Porto).

SOARES e Vasconcelos, João de MELO (?-?) – Natural de S. Pedro do Sul. Bacharel em Direito pela Universidade de Coimbra desde 1817. Estreou-se na Câmara em 1851-1852, repetindo a presença em 1853-1856, 1857-1858, 1858-1859 (sempre por Viseu), 1860-1861 (Castro Daire) e 1865-1868 (Oliveira de Frades). Entusiasta da política de melhoramentos materiais, apoiou o Governo saldanhista, mas manteve o apoio ao Governo de Loulé após a mudança governamental de 1856.

SOARES Vieira, Rodrigo NOGUEIRA (1817-1863) – Nasceu a 25 de Janeiro de 1817 em Marco de Canaveses e morreu em Lisboa a 12 de Setembro de 1863. Cursou Matemática, Filosofia e Direito em Coimbra, doutorando-se em Direito em 1842. Aderiu à Regeneração, apoiando os regeneradores nas legislaturas entre 1851 e 1863.

SOTTOMAYOR Gomes Ribeiro de Azevedo e Melo, António da CUNHA (1813-1894) – Nasceu no Rio de Janeiro a 18 de Novembro de 1813 e morreu em Estocolmo a 20 de Janeiro de 1894. Matriculou-se em Direito na Universidade de Coimbra em 1829, não chegando a concluir o curso. Era tido como politicamente inconstante (com tendência para posições oposicionistas independentemente do Governo) e na sua vida privada como um *dandy*. Combateu o Miguelismo (1834-1836) e o Cabralismo (1844 e 1846). Contudo, escorraçado pelos patuleias, ingressaria no Partido Cartista. Em 1849, já militava na ala mais extremista do Cartismo representada por José Bernardo (*vide supra*), depois de se ter afastado do Conde de Tomar. Nesse ano, declara-se opositor moderado a Costa Cabral, mas depressa se opõe a tudo e a todos. Com a Regeneração, regressa ao Partido Cartista, aliando-se a Ávila (*vide supra*), por não gostar nem de Saldanha nem de Rodrigo da Fonseca Magalhães. Até 1856 seria um opositor acirrado e cáustico aos seus pares até ser despachado para o lugar de Ministro de Portugal na Suécia e Dinamarca. Foi deputado em 1848-1851 (Algarve), 1851-1852 e 1853-1856 (Beja)

SOURE, Joaquim Filipe de (1805-1882) – Nasceu em Évora a 10 de Fevereiro de 1805 e morreu a 17 de Julho de 1882. Era formado em Direito (por Coimbra). Foi deputado em 1834-1836 (Alentejo), 1838-1840, 1840-1842, 1846, 1851-1852, 1857-1858 (sempre por Évora) e 1858-1859 (Lisboa). Opositor a Costa Cabral, abraçou o movimento saldanhista, mas a viragem à direita do ministério encaminhou-o para a dissidência histórica.

SOUSA JÚNIOR, Manuel José de (1827-1887) – Nasceu em 23 de Março de 1827 na Figueira da Foz e morreu em 21 de Agosto de 1887. Formou-se em Direito em Coimbra em 1848. Foi deputado na legislatura de 1858-1859 (Figueira) e de mais três na década de 1860. As suas intervenções revelam preocupação pela área por que foi eleito.

TAVARES Cabral, LEONEL (1790-1853) – Nasceu a 9 de Fevereiro de 1790 em Coimbra e morreu a 2 de Agosto de 1853. Em Coimbra, formou-se em Leis em 1819. Era tido como radical após 1834 e nem com a Regeneração (cujo golpe saudou) abdicou dos seus princípios setembristas, tornando-se um opositor à governação dos regeneradores. Foi deputado nas legislaturas de 1826-1828 (Açores), 1834-1836 (Porto), 1837-1838 (Lisboa), 1838-1840 (Porto) e 1851-1852 (Lisboa).

TEIXEIRA, João SEPÚLVEDA (1817-?) – Nasceu em Condeixa-a-Nova em 1817. Formou-se em Medicina por Coimbra em 1843. Foi deputado por Leiria entre 1857 e 1859, tendo também desempenhado essa função entre 1861 e 1868 (por Proença-a-Nova). As suas intervenções reflectem a sua preocupação com os interesses do círculo por que foi eleito, nomeadamente no campo das obras públicas.

TOMÁS, Roque Joaquim FERNANDES (1807-1871) – Nasceu a 11 de Fevereiro de 1807 na Figueira da Foz e morreu a 4 de Maio de 1871 em Lisboa. Doutorado em Filosofia pela Universidade de Coimbra em 1835. Foi deputado em 1834-1836, 1837-1838, entre 1851 e 1859 e entre 1861 e 1866 (quando foi nomeado Par do Reino). Na Câmara destacou-se por atacar o Governo dos regeneradores e defender as posições dos históricos.

VARGAS, José Marcelino de Sá (1802-1876) – Nasceu em Bragança a 14 de Agosto de 1802 e morreu em Lisboa a 26 de Agosto de 1876. Doutor em Direito desde 1822 (Coimbra). Foi deputado em 1834-1836 (Trás-os-Montes), 1840-1842 (Bragança), 1848-1851 (Trás-os-Montes), 1857-1858 (Moncorvo) e 1860-1861 (Bragança). Assumido cabralista, manteve-se nas fileiras dos cartistas durante a Regeneração.

VASCONCELOS, António de Carvalho COUTINHO E (1827-?) – Nasceu em Coimbra em 29 de Março de 1827. Formou-se em Direito em 1849 (Coimbra), chegando a cursar, mas a não concluir, Filosofia. Foi deputado em 1860-1861, eleito por Cantanhede. Defendeu os interesses rodoviários da região por onde foi eleito.

VASCONCELOS, José Joaquim dos REIS E (1804-1884) – Nasceu em Penacova a 1 de Março de 1804 e morreu em Lisboa a 7 de Fevereiro de 1884. Foi deputado entre 1834 e 1842 e depois em 1858-1859 (Lousã). Distinguiu-se pela sua inimizade para com Costa Cabral. Com a Regeneração, apoiou o Duque de Loulé. Na última legislatura, pautou a sua actuação pela defesa dos interesses da região por que fora eleito.

VASCONCELOS Correia, António CÉSAR DE (1797-1865) – Nasceu a 9 de Fevereiro de 1797 em Torres Novas e faleceu a 11 de Novembro de 1865 em Lisboa. Na primeira metade do século XIX lutou contra os miguelistas e mais tarde apoiou os setembristas. Eleito deputado para as legislaturas de 1834-1836 (Estremadura), 1837-1838 (Estremadura), 1838-1840 (Santarém), 1840-1842 (Santarém), 1842-1845 (Lisboa), 1851-1852 (Santarém), 1853-1856 (Santarém) e 1858-1859 (Santarém).

VIDAL Silveira, Antonino José Rodrigues (1808-1879) – Nasceu em Anadia a 5 de Setembro de 1808 e morreu na Bairrada a 18 de Novembro de 1879. Cursou Matemática, Filosofia e Medicina em Coimbra, concluindo os dois últimos cursos em 1837 e 1836, respectivamente. Durante a Maria da Fonte lutou ao lado dos revoltosos. Foi deputado sempre pela ala mais radical do Partido Histórico em 1857-1858, 1858-1859, 1861-1864 e 1865.

VISCONDE DA JUNQUEIRA, Sampaio, José Dias Leite (1804-1870) – Nasceu a 4 de Janeiro de 1804 e morreu em 23 de Dezembro de 1870. Foi negociante e militar de carreira. Foi eleito deputado por Abrantes em 1853-1856.

VISCONDE DE PORTO COVO DA BANDEIRA, Bandeira, Félix Bernardino da Costa Lobo (1816-1883) – Nasceu em 5 de Maio de 1816 e morreu a 12 de Maio de 1883. Bacharel em Direito pela Universidade de Coimbra. Deputado em 1858-1859 pelo círculo de Arcos de Valdevez.

Anexo XI – Exploração de caminhos-de-ferro em alguns países

PAÍS	DATA DE ABERTURA	KM EM 1856	KM EM 1860	KM EM 1870
Inglaterra	1825	12 318	-	-
Estados Unidos da América	1827	-	-	-
França	1828	5 852	-	-
Alemanha	1835	8 617	-	-
Áustria	1837	-	-	-
Bélgica	1838	-	-	-
Rússia	1838	-	1 600	10 700
Itália	1839	1 360	2 400	6 400
Holanda	1839	-	-	-
Dinamarca	1844	-	100	800
Suíça	1847	-	-	-
Espanha	1848	489	1 900	7 500
Suécia	1851	-	500	1 700
Noruega	1853	-	-	400
Portugal	1856	37	69	766

Anexo XII – Projectos de caminhos-de-ferro na primeira metade do século XIX

ANO	PROPONENTE	DESCRIÇÃO
1835	Bento Guilherme Hlingloefer em nome de uma companhia inglesa[48]	Da margem do Tejo a Alenquer.
1835	José Maria O'Neill e João Alvarez Mendizabal	Proposta para estabelecer comunicação entre os rios Sado, Tejo e Guadiana através de canais e caminhos-de-ferro.
1845	Jacinto Reis(?) Ruas(?) Damazo	De Évora a Alcácer do Sal e Aldeia Galega com ligação fluvial até Lisboa.
1845	António Cabral de Sá Nogueira e Benjamin de Oliveira em nome da Companhia das Vias Férreas Transtaganas	De Cacilhas a Setúbal, Évora, Estremoz e fronteira com ramais até Beja e Portalegre.
1845	António Cabral de Sá Nogueira e Benjamin de Oliveira em nome da Companhia das Vias Férreas do Norte	De Lisboa a Santarém e Tomar.
1845	M. Huguin (director da linha Paris-Estrasburgo) e Nuno Augusto Garvelle	De Lisboa ao Porto com ramal até Bragança e fronteira.
1845	Samuel Clegg, William Law, José Street d'Arriaga e Cunha, Fernando de Souza Botelho	Do Porto à Régua e daqui à fronteira (absorvida pela proposta seguinte).
1845	Alto Douro Railway	Do Porto, junto ao Douro, até Salamanca[49] ou Torre de Moncorvo[50].
1845	General Bacon em nome de uma companhia composta por Lord Uxbridge (Duque de Guiche), Conde de Coursay e Thomas Duncombe	De Lisboa a Madrid, junto ao Tejo, com linhas até ao Porto, Évora, Mértola e Beja (ligando-se à projectada linha até Sevilha) e ramais até Estremoz e Elvas.
1846	Luís Augusto Pinto Soveral (Secretário da embaixada em Londres e futuro embaixador)	Do Porto à Régua através do Douro (a prolongar para Espanha para servir as áreas cerealíferas de Castela).
1846	Companhia das Obras Públicas de Portugal	De Lisboa à fronteira.
s/d	Brigadeiro António Barroso em nome de uma companhia inglesa	Caminhos-de-ferro no Norte e Sul de Portugal até à fronteira.
s/d	Hardy Hislop	De Lisboa a Sintra e do Porto a Valença.
s/d	Jean Charles Jucqeau	De Lisboa ao Porto com ramal até Bragança e fronteira (extensão para Oeste da linha entre Valhadolid e França).
s/d	George Knox. William Law, Edward Carrer, Samuel Clegg, Sir William Young Joseph Brown, William Feckney Black e outros em nome da Companhia do Caminho de Ferro de Lisboa e Porto	De Lisboa ao Porto.
s/d	Benjamin de Oliveira e outros em nome da Alentejo Railway Company	De Lisboa à fronteira com secção entre Évora e Alcácer do Sal.

[48] Proposta adiantada por Artur Teodoro de Matos, que, contudo não é sustentada por nenhuma citação de fonte nem por nenhum outro autor.
[49] António Lopes Vieira (*The role of Britain…*).
[50] Artur Teodoro de Matos (*Transportes e Comunicações…*).

Anexo XIII – Propostas de Du Pré para a Linha de Leste (1846)[51]

[51] Fonte: **Alegria** – *A organização dos transportes*…, p. 243 (adaptado).

Anexo XIV – Propostas de Thomas Rumball para a Linha de Leste (1852-1853)[52]

[52] Fonte: **Alegria** – *A organização dos transportes*..., p. 246 (adaptado)

Anexo XV – Propostas de Watier para as linhas de Leste e do Norte (1856)[53]

[53] Fonte: **Alegria** – *A organização dos transportes…*, p. 251 (adaptado). A opção número 2 apresentava as vantagens de entroncar as duas linhas numa cidade e de tornar a travessia do Tejo mais fácil; contudo, o tronco comum às linhas do Leste e do Norte era mais reduzida. A opção número 3 foi preterida pela dificuldade de travessia do Tejo naquele ponto e também pela reduzida extensão do tronco comum àquelas duas linhas.

Anexo XVI – Extensão das estradas nacionais construídas no período em estudo

Anos	Quilómetros construídos	Total acumulado
1849-1850	167,6	167,6
1850-1851	33,9	201,5
1851-1852	4,7	206,2
1852-1853	12,2	218,4
1853-1854	204,1	422,5
1854-1855	53,1	475,6
1855-1856	199,9	675,5
1856-1857	118,1	793,6
1857-1858	133,7	927,3
1858-1859	155,4	1082,7
1859-1860	120	1202,7
1860-1861	134,9	1337,6

Anexo XVII – Extensão de caminhos-de-ferro explorados no período em estudo

ANOS	QUILÓMETROS ABERTOS À EXPLORAÇÃO	TOTAL ACUMULADO
1856	37	37
1857	14	51
1858	18	69
1859	0	69
1860	0	69

Anexo XVIII – Comparação entre a extensão de caminhos-de-ferro e estradas construída anualmente no período em estudo

ANOS	CAMINHOS-DE-FERRO	ESTRADAS
1856	37	159
1857	14	125,9
1858	18	144,6
1859	0	137,7
1860	0	127,5

Anexo XIX – Estradas e caminhos-de-ferro em Portugal (1863)[54]

[54] Fonte: **Alegria** – *A organização dos transportes*..., p. 113 (adaptado).

Anexo XX – Caminhos-de-ferro e áreas de maior densidade de estradas (1884)[55]

[55] Fonte: **Alegria** – *A organização dos transportes*..., p. 161 (adaptado).

Anexo XXI – Cronologia

ANO	DATA	ACONTECIMENTO
1827	**6 de Março**	Primeira referência a caminhos-de-ferro na Câmara dos Deputados.
1843	**--**	Plano geral de transportes.
1844	**19 de Dezembro**	Aprovação dos estatutos e criação da Companhia das Obras Públicas de Portugal.
1845	**19 de Abril**	Carta de lei que incumbe a Companhia das Obras Públicas de construir um caminho-de-ferro entre Lisboa e Espanha.
	1 de Maio	Aprovação do contrato entre o Governo e a Companhia das Obras Públicas para a construção de um caminho-de-ferro entre Lisboa e Espanha
1846	**Fevereiro-Abril**	Primeiros estudos da Linha de Leste, elaborados por Du Pré.
	1 de Maio	Lei que aprova o contrato entre a Companhia das Obras Públicas e o Governo para a construção de um caminho-de-ferro entre Lisboa e Espanha.
1848	**--**	Falência e dissolução da Companhia das Obras Públicas de Portugal.
1850	**--**	Relatório sobre caminhos-de-ferro da autoria de Albino Francisco de Figueiredo e Almeida.
1851	**1 de Maio**	Início da Regeneração.
	18 de Julho	Apresentação de proposta para construção da Linha de Leste por Hardy Hislop. Nomeação de uma comissão governamental para estudo dessa proposta.
	20 de Outubro	Elaboração do concurso para construção da Linha de Leste até Santarém.
1852	**17 de Fevereiro**	Apresentação por parte do Governo de uma proposta de lei para a construção de uma linha-férrea de Lisboa à fronteira passando por Santarém.
	26 de Fevereiro	Nomeação de uma comissão para estudar a proposta anterior.
	12 de Março	Projecto de lei para a construção de um caminho-de-ferro entre Lisboa e Santarém.
	6 de Maio	Abertura do concurso para a construção da Linha de Leste até Santarém.
	16 de Julho	Apresentação de uma proposta para construção de um caminho-de-ferro entre o Porto e Vila Nova da Rainha.
	10 de Agosto	Adjudicação provisória da construção a Hardy Hislop, representante da Companhia Central Peninsular.
	30 de Agosto	Criação do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria. Fontes Pereira de Melo torna-se o primeiro Ministro das Obras Públicas.
		Decreto que autoriza o Governo a construir um caminho-de-ferro entre o Porto e a linha-férrea de Lisboa à fronteira de Espanha, denominado Caminho de Ferro do Norte.
	9 de Novembro	Publicação das instruções para a comissão encarregada do estudo da directriz do Caminho-de-ferro do Norte.
	7 de Dezembro	Conclusão dos estudos sobre o Caminho-de-ferro de Leste (de Lisboa a Santarém) da autoria de Thomas Rumball.
	9 de Dezembro	Apresentação dos estudos sobre o Caminho-de-ferro de Leste da autoria de Thomas Rumball.
1853	**3 de Fevereiro**	Aprovação da directriz da Linha de Leste até Santarém adiantada por Thomas Rumball.
	7 de Fevereiro	O Governo concede um prazo extra de 40 dias para a constituição da companhia de Hislop.
	17 de Março	O Governo é autorizado a aplicar 1 200 contos (do Fundo de Amortização) para o Caminho-de-ferro de Leste.
	28 de Março	Fixação definitiva da directriz e ponto inicial do Caminho-de-ferro de Leste e dos direitos e deveres de ambas as partes.
	6 de Maio	Apresentação de proposta de lei para a realização de expropriações de terrenos relativas ao Caminho-de-ferro de Leste.
	7 de Maio	Inauguração oficial dos trabalhos na Linha de Leste.
	10 de Maio	Aprovação dos estatutos da Companhia Central Peninsular.

1853	**11 de Maio**	Assinatura do contrato definitivo entre o Governo português e a Companhia Central Peninsular.
	14 de Maio	Proposta de lei para a assinatura do contrato definitivo para a construção da Linha de Leste.
	6 de Junho	Aprovação da construção do caminho-de-ferro até Santarém.
	21 de Julho	Apresentação à Câmara do projecto de lei das comissões de Obras Públicas e Fazenda sobre o contrato assinado com Hardy Hislop, representante da Peninsular.
	17 de Agosto	Carta de lei que autoriza o Governo a subscrever o capital da Companhia Central Peninsular.
		Lei que autoriza a aplicação ao Caminho-de-ferro de Leste das somas destinadas ao Caminho-de-ferro do Norte para subscrição do capital da Companhia Central Peninsular.
	18 de Agosto	Lei que ratifica a assinatura do contrato com a Peninsular.
	20 de Agosto	Autorização para emissão de títulos da dívida pública para satisfazer os encargos do contrato com a Peninsular.
	5 de Setembro	Decreto legislando as normas de fiscalização da obra.
	17 de Setembro	Hislop vende a concessão a uma outra empresa com o mesmo nome, dirigida por portugueses.
		Início dos trabalhos de construção da Linha de Leste.
1854	**--**	Proposta para a construção de uma via-férrea na Beira Baixa.
	28 de Fevereiro	Apresentação de proposta de lei sobre o sistema geral de comunicações do Reino
	19 de Abril	Consulta do Conselho de Obras Públicas sobre a proposta apresentada pelo Marquês de Ficalho e José Maria Eugénio de Almeida para construção de um caminho-de-ferro entre Aldeia Galega e Vendas Novas.
	24 de Julho	Apresentação da proposta e contrato de construção de um caminho-de-ferro entre Aldeia Galega e Vendas Novas proposto pelo Marquês de Ficalho e por José Maria de Eugénio Almeida.
	29 de Julho	Apresentação do projecto de lei para a construção de um caminho-de-ferro entre Aldeia Galega e Vendas Novas.
	7 de Agosto	Carta de lei que aprova o contrato de 24 de Julho de 1854.
	26 de Agosto	Abertura do concurso para atribuição da concessão do caminho-de-ferro do Barreiro às Vendas Novas.
		Contrato adicional entre o Governo e a companhia representada pelo Marquês de Ficalho e por José Maria de Eugénio e Almeida para ligar o Tejo (Barreiro) ao Sado (Setúbal).
	9 de Setembro	Aprovação do Regulamento da Companhia Central Peninsular.
	30 de Setembro	Contrato entre o Governo e Claranges Lucotte para a construção de um caminho-de-ferro de Lisboa até Sintra.
	6 de Novembro	Nomeação da comissão para definir o local de encontro da Linha de Leste com a rede ferroviária espanhola.
	13 de Novembro	Reunião das comissões portuguesa e espanhola em Elvas para a definição do local fronteiriço por onde deveria passar o Caminho-de-ferro de Leste.
	22 de Novembro	Portaria que intima os empreiteiros da Linha de Leste a cumprir fielmente as condições do contrato.
	6 de Dezembro	Atribuição da construção da linha entre o Barreiro e Vendas Novas a Tomás da Costa Ramos, João Pedro da Costa Coimbra, Francisco Melo de Soares Freitas, Jorge Gonçalves Franco e António Gomes Brandão.
1855	**6 de Fevereiro**	Aprovação dos estatutos da Companhia dos Caminhos de Ferro ao Sul do Tejo, para construção e exploração da linha Barreiro – Vendas Novas.
	30 de Abril	Lei que autoriza a emissão de títulos de dívida interna para pagamento do subsídio ao concessionário da Linha do Sul.
	5 de Maio	Apresentação de proposta de lei para a construção de um caminho-de-ferro desde Lisboa até Sintra.
	25 de Junho	Apresentação ao poder legislativo do contrato para a construção de uma via-férrea entre Lisboa e Sintra.
	16 de Julho	Lei que autoriza o Governo a iniciar no Cais dos Soldados o caminho-de-ferro de Lisboa à fronteira.

1855	**26 de Julho**	Publicação da lei que aprovava o contrato com Claranges Lucotte para a construção da Linha de Sintra.
		Portaria que aprova o traçado do caminho-de-ferro do Barreiro às Vendas Novas e a Setúbal
	Agosto	Apresentação por Thomas Rumball à Central Peninsular do plano geral do Caminho-de-ferro de Leste (de Santarém à fronteira).
	5 de Setembro	Os construtores *Shaw & Waring Brothers* suspendem unilateralmente as obras.
	6 de Setembro	O Governo chama a si a administração dos trabalhos na Linha de Leste.
	Outubro	Início das obras na Linha de Sintra.
	15 de Dezembro	Acordo de Fontes Pereira de Melo com a *Shaw & Waring Brothers* para rescisão do contrato de empreitada com a Companhia Central Peninsular (parte do acordo geral estabelecido com Richard Thornton, representante dos credores da dívida externa nacional).
	25 de Dezembro	Acordo provisório entre Fontes Pereira de Melo e o *Crédit Mobilier* dos Pereire.
1856	**25 de Janeiro**	Chegada de Watier a Portugal.
	7 de Fevereiro	O Governo comete a administração dos trabalhos ao engenheiro Watier, assistido pelos engenheiros portugueses Francisco Joaquim Margiochi e José Anselmo Gromicho Couceiro, aos quais também se entregava o estudo da Linha do Norte.
	Maio	Apresentação das propostas de Watier.
	9 de Maio	Nomeação de comissão parlamentar de inquérito à Companhia Central Peninsular.
	17 de Maio	Apresentação da proposta de Prost ao Governo.
	11 de Julho	Aprovação do Regulamento geral de Polícia e Exploração de caminhos-de-ferro.
	15 de Julho	Lei que autoriza a emissão de 1 500 contos de reis em *bonds* para despesas de caminhos-de-ferro.
	17 de Julho	Aprovação parlamentar da entrega de 459 contos à Peninsular e prorrogação do prazo até Setembro de 1857 para entrega do caminho-de--ferro até Santarém
	28 de Julho	Portaria que devolve à Central Peninsular os trabalhos da linha de Lisboa a Santarém.
	Agosto	Apresentação de proposta para a construção de um caminho-de-ferro entre o pinhal de Leiria e o Porto de S. Martinho.
	13 de Agosto	Decreto que prorroga o prazo de entrega dos trabalhos pela Peninsular até Setembro de 1857.
	23 de Setembro	Regulamento de Polícia para os caminhos-de-ferro em Portugal.
	10 de Outubro	Aprovação de regulamentação vária.
	23 de Outubro	Publicação do Regulamento geral de Polícia e Exploração de caminhos-de-ferro.
	28 de Outubro	Viagem inaugural no troço entre Lisboa e o Carregado na Linha de Leste.
	29 de Outubro	Início do serviço público de caminhos-de-ferro em Portugal (somente transporte de passageiros).
	27 de Novembro	O Governo insiste com a Peninsular para dinamizar os trabalhos.
	2 de Dezembro	O Governo nomeia uma comissão de inquérito aos incidentes ocorridos na viagem inaugural do caminho-de-ferro.
1857	**18 de Março**	Apresentação de um projecto de organização geral dos transportes (de Albino de Figueiredo).
	8 de Abril	Assinatura de contrato provisório entre o Governo e Sir Morton Peto para a construção da Linha do Norte.
	18 de Abril	Apresentação de um projecto de organização geral dos transportes (de Tibério Blanc).
	25 de Abril	Apresentação à Câmara da proposta para entregar a construção da Linha do Norte a Morton Peto.
	4 de Junho	Carta de lei que autoriza o Governo a contratar com Sir Morton Peto a construção do Caminho-de-ferro do Norte, a rescindir o contrato com a Central Peninsular e a emitir os títulos de dívida interna e externa necessários para pagamento das indemnizações.
	9 de Julho	Rescisão do contrato entre o Governo e a Central Peninsular. Dissolução desta empresa. Entrega dos trabalhos de exploração e construção a João Crisóstomo de Abreu e Sousa.

1857	**31 de Julho**	O tronco comum das linhas do Norte e de Leste chega às Virtudes (inaugurado por portaria do dia anterior; a exploração iniciava-se no dia seguinte).
	9 de Agosto	Rescisão com a Peninsular.
	18 de Agosto	Celebração do contrato definitivo com Peto.
	28 de Agosto	Decreto autorizando a formação de uma companhia para a construção de vias-férreas americanas em Angola
	29 de Agosto	Decreto que aprova o contrato definitivo entre Sir Morton Peto e o Governo português para a construção da Linha do Norte.
		Lei que aprova a emissão de *bonds* para fazer face aos custos do Caminho-de-ferro do Norte.
	9 de Setembro	Proposta apresentada pelo Conde de Reus para construção de um caminho-de-ferro que partindo de Santarém entroncasse com a linha espanhola do Mediterrâneo.
	15 de Setembro	Início do transporte de mercadorias em grande velocidade.
	25 de Outubro	Relatório sobre o reconhecimento das margens do Tejo para a possível construção de uma linha-férrea, elaborado por Joaquim Nunes de Aguiar.
1858	**5 de Março**	Lei que autoriza a emissão de inscrições para pagamento futuro da subvenção a Peto.
	5 de Abril[56]	Lei que autoriza o Governo a continuar à sua custa as obras do caminho-de-ferro até Santarém.
	13 de Abril	Portaria que prorroga o prazo concedido a Peto para a constituição da companhia até 31 de Maio de 1859.
	28 de Abril[57]	Inauguração do troço entre Virtudes e Ponte de Santana. Abertura à exploração no dia seguinte.
	31 de Maio	Chega da via-férrea a Bombel.
	29 de Junho	Inauguração do troço entre Ponte de Santana e Ponte de Asseca. Abertura ao público no dia seguinte.
	27 de Julho	A Comissão de Obras Públicas dá parecer favorável à proposta do Governo para prolongar o caminho-de-ferro de Vendas Novas até Évora e Beja.
	28 de Julho	Peto apresenta novas propostas.
	5 de Agosto	Abreu e Sousa é suspenso da administração geral do Caminho-de-ferro de Leste. É nomeada uma comissão composta pelos engenheiros José Vitorino Damásio, José Anselmo Gromicho Couceiro e Sebastião de Canto e Castro Mascarenhas.
	6 de Agosto	Apresentação à Câmara dos Deputados da proposta para prolongamento do caminho-de-ferro de Vendas Novas a Évora.
	10 de Agosto	Apresentação à Comissão de Fazenda de alterações sobre o contrato original do Caminho-de-ferro do Norte.
	20 de Outubro	Peto apresenta ainda outras propostas.
	1 de Novembro	Início do transporte de mercadorias em pequena velocidade.
	23 de Dezembro	Aprovação do primeiro sistema de tarifas gerais da autoria de João Crisóstomo de Abreu e Sousa (com entrada em vigor a 1 de Janeiro seguinte).
1859	**3 de Janeiro**	Apresentação de proposta para a construção de um caminho-de-ferro entre o pinhal de Leiria e o porto de S. Martinho.
	3 de Fevereiro	Assinatura de contrato provisório entre o Governo e Bartolomeu Aquiles Déjante para a construção de um americano entre Alenquer e o Carregado.
	21 de Fevereiro	Proposta de Lobo de Ávila para a rescisão do contrato com Peto.
	28 de Fevereiro	Apresentação das modificações ao contrato com Peto à Câmara dos Deputados.
	10 de Março	Parecer das comissões reunidas de Obras Públicas e Fazenda

[56] Ou Março.
[57] Ou 29 de Abril, segundo Frederico de Quadros Abragão (*Caminhos de ferro portugueses…*).

1859	**22 de Março**	O Governo ameaça Peto com a rescisão do contrato, caso não constitua uma companhia e inicie as obras em dois meses.
	11 de Abril	Rejeição das alterações propostas por Peto.
	13 de Abril	Ultimato a Peto: por portaria, o inglês tinha até 31 de Maio de 1859 para constituir a companhia sob pena de rescisão do contrato.
	23 de Maio	Apresentação de contrato para a construção de um caminho-de-ferro americano entre Alenquer e o Carregado.
	25 de Maio	Apresentação das alterações propostas pelos Pares do Reino ao projecto de prolongamento do caminho-de-ferro das Vendas Novas.
	6 de Junho	Rescisão do contrato com Peto.
	6 de Julho	Abreu e Sousa é substituído por Joaquim Nunes de Aguiar como Administrador Geral do Caminho-de-ferro de Leste.
	8 de Julho	Carta de lei que aprova a abertura de concurso para prolongamento do caminho-de-ferro de Vendas Novas a Évora e Beja.
	16 de Julho	O Conselho de Obras Públicas apresenta ao Governo o programa de concurso para a construção da linha-férrea de Vendas Novas a Évora e Beja.
	30 de Julho	Abertura de concurso para a adjudicação da construção das linhas do Norte e Leste. Contrato provisório com D. José de Salamanca.
	8 de Agosto	Abertura de concurso para adjudicação do prolongamento das linha-férrea de Vendas Novas a Évora e Beja. O concurso fica vago.
	12 de Setembro	A concessão provisória a Salamanca torna-se definitiva.
	14 de Setembro	Assinatura do contrato provisório entre o Governo e José de Salamanca para construção e exploração dos caminhos-de-ferro do Norte e de Leste.
	23 de Novembro	Decreto aprovando os estatutos da Companhia denominada Sociedade Anónima dos Caminhos de Ferro e Docas de Lisboa (Linha de Sintra).
	15 de Dezembro	Publicação dos estatutos da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses. É atribuída a posse da Linha de Leste então construída a D. José de Salamanca
	19 de Dezembro	Lavrada a escritura de constituição da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses.
	22 de Dezembro	Aprovação dos estatutos da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses.
1860	**3 de Janeiro**	Assinatura do contrato provisório entre o Governo e um grupo de ingleses representado por John Sutherland Valentine para a continuação do caminho-de-ferro de Vendas Novas a Évora e Beja.
	14 de Fevereiro	Apresentação de propostas e contratos para a construção das linhas de Leste e Norte, do prolongamento da Linha do Sul e de um caminho-de-ferro entre as Minas de S. Domingos de Mértola e o Guadiana.
	16 de Março	Início da discussão parlamentar do contrato Salamanca.
	4 de Abril	Discussão e aprovação de contrato para caminho-de-ferro entre a mina de S. Domingos de Mértola e o Guadiana.
	25 de Abril	Início da discussão parlamentar do contrato para prolongamento do caminho-de-ferro de Vendas Novas até Évora e Beja.
	5 de Maio	Aprovação parlamentar do contrato definitivo entre o Governo e Salamanca.
	11 de Maio	Realização da primeira Assembleia-geral de accionistas da Companhia Real, em Paris.
	12 de Maio	A *Société Générale de Crédit Industrielle et Comerciale* é nomeada pela Companhia Real para funcionar como banco da mesma.
	19 de Maio	Assinatura do contrato definitivo com John Sutherland Valentine.
	Junho	Constituição da *South Eastern of Portugal Railway Company*.
	13 de Junho	Salamanca cede os seus direitos à Companhia Real
	20 de Junho	Decreto declarando constituída a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses.
	22 de Junho[58]	Portaria nomeando António Augusto de Melo Archer como comissário do Governo junto da Companhia Real.

[58] Ou 20 de Maio segundo Frederico Quadros Abragão (*Caminhos de ferro Portugueses*…).

FONTES E BIBLIOGRAFIA

Fontes

COLLECÇÃO Official da Legislação Portugueza. Lisboa: Imprensa Nacional, vários números entre 1845 e 1860.

DIARIO do Governo. Lisboa: Imprensa Nacional, vários números entre 1845-1860.

PORTUGAL. Câmara dos Deputados – *Diario da Camara dos Deputados*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1835-1860.

PORTUGAL. Câmara dos Deputados – *Diario da Camara dos Senhores Deputados da Nação Portugueza*. Lisboa: Impressão Régia, [1821]-1828.

Bibliografia

A EUROPA e nós: uma polémica de 1853. Organização e prefácio de Maria Filomena Mónica. Lisboa: ICS/Quetzal Editores, 1996. ISBN 972-564-191-4.

ABRAGÃO, Frederico de Quadros – *Caminhos de ferro portugueses. Esboço da sua história*. [S.l.]: Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, 1956.

ALEGRIA, Maria Fernanda – *A organização dos transportes em Portugal 1850-1910: as vias e o tráfego*. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos, 1990.

—— *Análise geográfica do transporte de mercadorias nos caminhos de ferro portugueses no século XIX*. Análise Social. Lisboa: Gabinete de Investigações Sociais. ISSN 0003-2573. Vol. 24, n.os 2-3 (1988), pp. 769-803.

—— *Las comunicaciones ferroviarias entre Portugal y España en la segunda mitad del siglo XIX y su fracaso con Andalucía*. Separata de Actas III Colóquio Historia de Andalucía. Córdoba: Publicaciones del Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Cordoba, 1983. Tomo III, pp. 83-93.

—— *O caminho de ferro e a função de trânsito nas relações comerciais luso-espanholas na segunda metade do século XIX e início do século XX*. Separata de III Colóquio Ibérico de Geografía. Acta, ponencias y comunicaciones. Barcelona: Secció de Geografía. Facultat de Geografía i Història. Universitat de Barcelona, 1984, pp. 489-500.

—— *O desenvolvimento da rede ferroviária portuguesa e as relações com Espanha no século XIX*. Linha de Acção n.º 6 (Geografia Regional e Histórica), Relatório n.º 5. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos, Universidade de Lisboa, INIC, 1983.

—— *Política ferroviária do Fontismo. Aspectos da construção e do financiamento da rede*. Revista de História Económica e Social. Lisboa: Sá da Costa. ISSN 0870-6077. N.º 23 (Maio-Agosto 1988), pp. 43-63.

—— *Os transportes em Portugal antes do caminho-de-ferro (1750-1850)*. Finisterra. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos. ISSN 0430-5027. Vol. XVI, n.º 32 (1981), pp. 358-362.

ANTUNES, Luís Filipe Colaço – *Direito Eleitoral e Pensamento Político no Século XIX*. Economia e Sociologia. Évora: Gabinete de Investigação e Acção Social do Instituto Superior Económico e Social de Évora. N.º 31 (1981), pp. 69-102.

—— *Partido e Programa no Constitucionalismo Português (1820-1850)*. Economia e Sociologia. Évora: Gabinete de Investigação e Acção Social do Instituto Superior Económico e Social de Évora. N.º 29/30 (1980), pp. 71-90.

AS FINANÇAS públicas no Parlamento português. Estudos preliminares. Coordenação de Nuno Valério. Lisboa: Assembleia da República; Porto: Edições Afrontamento, 2001. ISBN 972-36-0555-4

BONIFÁCIO, Maria de Fátima – *História de um nado-morto: o primeiro ministério histórico (1856-1859)*. Análise Social. Lisboa: Gabinete de Investigações Sociais. ISSN 0003-2573. Vol. 35, n.º 157 (Inverno de 2001), pp. 989-1012.

CABRAL, Manuel Villaverde – *O desenvolvimento do capitalismo em Portugal no século XIX*. 3ª ed. rev. Lisboa: A Regra do Jogo, 1981.

CARDOSO, José Luís – *Debates Parlamentares sobre Economia e Finanças na Monarquia Constitucional (1821-1910): uma visão de conjunto*. Lisboa: Centro de Investigação sobre Economia Portuguesa, s/d [citado em 2008-03-04]. Disponível em: <http://cisep.iseg.utl.pt/dpef/docs/Sintese.pdf >.

CASTRO, Armando de – *As finanças públicas na economia portuguesa da primeira metade do século XIX*. In O Liberalismo na Península Ibérica na primeira metade do século XIX. Comunicações ao Colóquio organizado pelo Centro de Estudos de História Contemporânea Portuguesa. Coordenação de Miriam Halpern Pereira, Maria de Fátima Sá e Melo Ferreira e João Serra. Porto: Sá da Costa, 1981. Vol. 1, pp. 189-200.

CEM ANOS de caminho de ferro na literatura portuguesa. Compilação de Frederico de Quadros Abragão. Lisboa: Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, 1956.

CORREIA, António Vasconcelos – *Caminhos de ferro*. Lisboa: Sociedade Gráfica Editorial, 1930.

COUVREUR, Raul da Costa – *Inauguração dos caminhos de ferro em Portugal: uma data e um nome*. Lisboa: Academia Portuguesa da História, 1956.

DEBATES Parlamentares sobre Economia e Finanças na Monarquia Constitucional (1821-1910): uma visão de conjunto. Direcção de José Luís Cardoso. Lisboa: Centro de Investigação sobre Economia Portuguesa, s/d [citado em 2008-05-06]. Disponível em: <http://cisep.iseg.utl.pt/dpef/index.php?page=pa>.

DICIONÁRIO biográfico parlamentar: 1834-1910. Direcção de Maria Filomena Mónica. Lisboa: Assembleia da República; Imprensa de Ciências Sociais, 2004-2006. 3 vols. ISBN 972-671-120-7; 972-671-145-2; 972-671-167-3.

DOS SECRETÁRIOS de Estado dos Negócios da Fazenda aos Ministros das Finanças: 1788-2006: uma iconografia. Coordenação de Mário Pinho da Cruz. [Lisboa]: Secretaria-Geral do Ministério das Finanças e da Administração Pública, 2006. ISBN 978-972-9244-67-4.

FAITH, Nicholas – *The world the railways made*. Londres: The Bodley Head, 1990. ISBN 0-370-31299-6.

FERREIRA, João – *Históricos (partido político)*. In Dicionário de História de Portugal. Coordenação de Joel Serrão; António Barreto; Maria Filomena Mónica. Porto: Figueirinhas. 1999-2000. Vol. 3, pp. 218-221.

FERREIRA, José Fernando Coelho – *O caminho de ferro de Penafiel à Lixa e Entre-os-Rios*. 2ª ed. Penafiel: Câmara Municipal, 1993.

GODINHO, Vitorino Magalhães – *A estrutura da antiga sociedade portuguesa*. 3ª ed. Lisboa: Arcádia, 1977.

GOMES, Gilberto – *A construção das linhas do Leste e do Norte 1860/1865*. In O Caminho de ferro em Portugal de 1856 a 1996. O Caminho de ferro revisitado. Coordenação de Gilberto António Marques Guerreiro Gomes; Joel Serrão. [S.l]: Caminhos de Ferro Portugueses EP, 1996, pp. 14-23.

HISTÓRIA económica de Portugal, 1700-2000. Organização de Pedro Lains; Álvaro Ferreira da Silva. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais, 2005. 2º vol.: O século XIX. ISBN 972-671-139-8.

JUSTINO, David – *A formação do espaço económico nacional: Portugal 1810-1913*. Lisboa: Vega, [D. L. 1988-1989].

LAINS, Pedro – *Exportações portuguesas, 1850-1913: a tese da dependência revisitada*. Análise Social. Lisboa: Gabinete de Investigações Sociais. ISSN 0003-2573. Vol. 22, n.º 91 (1986), pp. 381-419.

LEVY, Maurício – *O primeiro comboio de Lisboa ao Carregado*. História. Lisboa, Publicações Projornal, Ld.ª. N.os 36-37 (Outubro – Novembro de 1981), pp. 2-27.

MACEDO, Jorge de – *O aparecimento em Portugal do conceito de programa político*. Revista de História Económica e Social. Lisboa: Sá da Costa. ISSN 0870-6077. Tomo XII, vol. II, 1971, pp. 375-413.

MAIA, Fernanda Paula Sousa – *O discurso parlamentar português e as relações Portugal-Brasil: a Câmara dos Deputados: 1826-1852*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2002. ISBN 972-31-0963-8. Tese de doutoramento.

MARQUES, Rui Manuel dos Reis e Silva – *A questão do Ultramar no discurso da Câmara dos Deputados de 1870 a 1873*. Porto: [Ed. Autor], 1999. Tese de mestrado.

MATA, Maria Eugénia – *A discussão parlamentar dos orçamentos da Regeneração à República* [online]. Lisboa: Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa, s/d [citado em 2008-02-16]. Disponível em: <www.ics.ul.pt/agenda/seminarioshistoria/pdf/mariaeugeniamata.pdf >.

—— *A Dívida Pública Externa Fundada de Portugal da Guerra Civil à Regeneração*. Revista de História Económica e Social. Lisboa: Sá da Costa. ISSN 0870-6077. N.º 18 (Julho-Dezembro 1986), pp. 75-90.

—— *As finanças públicas portuguesas da Regeneração à Primeira Guerra Mundial*. Lisboa: Banco de Portugal, 1993.

MATOS, Artur Teodoro de – *Transportes e comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*. Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1980.

MÓNICA, Maria Filomena – *Fontes Pereira de Melo*. Porto: Afrontamento, 1999. ISBN 972-36-0476-0.

—— *Um político, Fontes Pereira de Melo*. Análise Social. Lisboa: Gabinete de Investigações Sociais. ISSN 0003-2573. 4ª série. Vol. 32, n.os 143-144 (1997 – 4.º-5.º), pp. 731-746.

MOURA, Francisco Pereira – *Por onde vai a economia portuguesa?* 4ª ed. Lisboa: Seara Nova, imp. 1974.

O LIBERALISMO. Coordenação de Luís Reis Torgal; João Lourenço Roque. In História de Portugal. Direcção de José Mattoso. Lisboa: Editorial Estampa, [D. L. 1993]. ISBN 972-33-0935-1. Vol. 5.

OS CAMINHOS-DE-FERRO portugueses: 1856-2006. Lisboa: CP – Comboios de Portugal [etc.], 2006.

OS IMPOSTOS no Parlamento português. Coordenação de Nuno Valério. Lisboa: Assembleia da República, 2006. ISBN 978-972-20-2910-0

OS ORÇAMENTOS no Parlamento português. Coordenação de Nuno Valério. Lisboa: Assembleia da República, 2006. ISBN 972-202-911-8

PASSOS Manuel: intervenções parlamentares 1834-1836. Recolha e introdução de Madga Pinheiro. Lisboa: Assembleia da República, 2003. ISBN 972-556-315-8.

PEDREIRA, Jorge Miguel – *Caminhos-de-ferro em Portugal*. In PEREIRA, José Costa – Dicionário Ilustrado da História de Portugal. [S.l.]: Publicações Alfa, 1985. Vol. 1, pp. 95-96.

PIMENTEL, Frederico – *Apontamentos para a historia dos caminhos de ferro portuguezes*. Lisboa: Typographia Universal (Imprensa da Casa Real), 1892.

PINDELA, Visconde de – *Do interesse e das possibilidades ferroviárias no fomento agrícola*. Porto: [s.n.], 1931.

PINHEIRO, Magda – *A construção dos caminhos de ferro e a encomenda de produtos industriais em Portugal (1855-90)*. Análise Social. Lisboa: Gabinete de Investigações Sociais. ISSN 0003-2573. Vol. 24, n.os 2-3 (1988), pp. 745-767.

—— *Chemins de fer, structure financiere de l' État et dependance éxterieure au Portugal: 1850-1890*. [S.l.]: [s.n.], 1986. Tese de doutoramento.

—— *Investimentos estrangeiros, política financeira e caminhos-de-ferro em Portugal na segunda metade do século XIX*. Análise Social. Lisboa: Gabinete de Investigações Sociais. ISSN 0003-2573. Vol. 15, n.º 58 (1979 – 2º), pp. 265-286.

—— *Lisboa e a Rede Ferroviária Portuguesa: os caminhos de ferro da capital*. Ler História. Lisboa: Fim de Século Edições. ISSN 0870-6182. N.º 26 (1994), pp. 77-91.

—— *Portugal e Espanha: Integração e ruptura. Os caminhos-de-ferro (1850-1890)*. Ler História. Lisboa: Fim de Século Edições. ISSN 0870-6182. N.º 11 (1987), pp. 47-75.

PORTUGAL. Instituto Nacional de Estatística – *Estatísticas Históricas Portuguesas*. Coord. Nuno Valério. Lisboa: Instituto Nacional de Estatística, 2001.

PORTUGAL e a instauração do liberalismo. Coordenação de A. H. de Oliveira Marques. In Nova História de Portugal. Direcção de Joel Serrão e A. H. de Oliveira Marques. Lisboa: Editorial Presença. 2002. ISBN 972-23-2922-7. Vol. 9.

PORTUGAL e a Regeneração (1851-1900). Coordenação de Fernando de Sousa, A. H. de Oliveira Marques. In Nova História de Portugal. Direcção de Joel Serrão e A. H. de Oliveira Marques. Lisboa: Editorial Presença, 2004. ISBN 972-23-3257-0. Vol. 10.

RADICH, Maria Carlos – *Formas de organização política: sociedades patrióticas e clubes políticos. 1820-1836*. In O Liberalismo na Península Ibérica na primeira metade do século XIX. Comunicações ao Colóquio organizado pelo Centro de Estudos de História Contemporânea Portuguesa. Coordenação de Miriam Halpern Pereira, Maria de Fátima Sá e Melo Ferreira e João Serra. Porto: Sá da Costa, 1981. Vol. 1, pp. 117-142.

RAMOS, Paulo – *Os caminhos de ferro e o cais da europa*. In O Caminho de ferro em Portugal de 1856 a 1996. O Caminho de ferro revisitado. Coordenação de Gilberto António Marques Guerreiro Gomes e Joel Serrão. [S.l.]: Caminhos de Ferro Portugueses EP, 1996, pp. 24-33.

RAVARA, António Pinto – *Notas para a história dos partidos políticos em Portugal no período do «Ministério da Regeneração» (1851-1856)*. Clio. Lisboa: Instituto Nacional de Investigação Científica – Centro de História da Universidade de Lisboa. ISSN 0870-4104. Vol. 1 (1979), pp. 91-96.

—— *Os partidos políticos liberais na «primeira fase do rotativismo parlamentar» (1851-1865)*. Análise Social. Lisboa: Gabinete de Investigações Sociais. ISSN 0003-2573. Vol. 12, n.º 46 (1976 – – 2.º), pp. 363-367.

REIS, Jaime – *O atraso económico português em perspectiva histórica: estudos sobre a economia portuguesa na segunda metade do século XIX: 1850-1930*. Lisboa: Imprensa Nacional, Casa da Moeda, 1993. ISBN 972-27-0547-4

RODRIGUES de Freitas: Intervenções parlamentares (1870-1893). Recolha e introdução de Jorge Fernandes Alves. Lisboa: Assembleia da República, 1999. ISBN 972-36-0491-4

ROTEIRO de fontes para a história do Parlamento Português: Arquivo Histórico Parlamentar (1834-1836). Coordenação de A. H. de Oliveira Marques. Lisboa: Afrontamento, 2000. ISBN 972-36-0510-4.

SARDICA, José Miguel – *A Regeneração sob o signo do Consenso: a política e os partidos entre 1851 e 1861*. Lisboa: Instituto de Ciências Sociais, 2001. ISBN 972-671-073-1. Tese de mestrado.

—— *A vida partidária portuguesa nos primeiros anos da Regeneração*. Análise Social. Lisboa: Gabinete de Investigações Sociais. ISSN 0003-2573. 4ª série. Vol. 32, n.os 143-144 (1997 – 4.º-5.º), pp. 747-777.

—— *Duque de Ávila e Bolama. Biografia*. Lisboa: Dom Quixote, 2004. ISBN 972-20-2742-5.

—— *José Maria Eugénio de Almeida. Negócios, Política e Sociedade no Século XIX*. Lisboa: Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa, 2005 [citado em 2008-03-10]. Disponível em: <http://www.ics.ul.pt/agenda/seminarioshistoria/pdf/josesardica.pdf>.

—— *José Maria Eugénio de Almeida. Negócios, Política e Sociedade no Século XIX*. Lisboa: Quimera, 2005. ISBN 972-589-139-2

SERRÃO, Joel – *Breve introdução à história dos caminhos de ferro em Portugal.* In O Caminho de ferro em Portugal de 1856 a 1996. O Caminho de ferro revisitado. Coordenação de Gilberto António Marques Guerreiro Gomes e Joel Serrão. [S.l.]: Caminhos de Ferro Portugueses EP, 1996, pp. 8-13.

—— *Caminhos de ferro*. In Dicionário de História de Portugal. Coordenação de Joel Serrão; António Barreto; Maria Filomena Mónica. Porto: Figueirinhas, 1999-2000. Vol. 1, pp. 447-451.

—— *Regeneração*. In Dicionário de História de Portugal. Coordenação de Joel Serrão; António Barreto; Maria Filomena Mónica. Porto: Figueirinhas, 1999-2000. Vol. 5, pp. 251-256.

—— *Temas Oitocentistas II – Para a História de Portugal no século passado: ensaios.* Lisboa: Portugália Editora, 1962.

—— *Transportes*. In Dicionário de História de Portugal. Coordenação de Joel Serrão; António Barreto; Maria Filomena Mónica. Porto: Figueirinhas, 1999-2000. Vol. 6, pp. 192-206.

SERRÃO, Joel; MARTINS, Gabriela – *Da indústria portuguesa: do antigo regime ao capitalismo. Antologia*. Lisboa: Livros Horizonte, 1978.

SILVA, José Ribeiro da – *Os comboios em Portugal: do vapor a electricidade*. Queluz: Mensagem, 2004. ISBN 972-8730-24-1.

SOUSA, Fernando de – *A Salamancada e a Crise Bancária do Porto*. Nummus. Porto: [s.n.]. 2ª série, vol. I (1978), pp. 131-160.

TENGARRINHA, José Manuel – *A oratória política de 1820 a 1910*. In TENGARRINHA, José – Estudos de História Contemporânea de Portugal. Lisboa: Editorial Caminho, 1983, pp. 129-180.

—— *A via de transição do feudalismo para o capitalismo em Portugal: uma proposta*. In TENGARRINHA, José – Estudos de História Contemporânea de Portugal. Lisboa: Editorial Caminho, 1983, pp. 11-22.

—— *Reformismo*. In Dicionário de História de Portugal. Coordenação de Joel Serrão; António Barreto; Maria Filomena Mónica. Porto: Figueirinhas, 1999-2000. Vol. 5, pp. 244-248.

—— *Regenerador, Partido*. In Dicionário de História de Portugal, Coordenação de Joel Serrão; António Barreto; Maria Filomena Mónica. Porto: Figueirinhas, 1999-2000. Vol. 5, pp. 256-257.

—— *Regimes eleitorais da monarquia parlamentar*. In TENGARRINHA, José – Estudos de História Contemporânea de Portugal. Lisboa: Editorial Caminho, 1983, pp. 109-128

—— *Três temas de História Política da segunda metade do século XIX: rotativismo, reformismo, progressismo*. In TENGARRINHA, José – Estudos de História Contemporânea de Portugal. Lisboa: Editorial Caminho, 1983, pp. 85-108

TORRES, Carlos Manitto – *Caminhos de ferro*. Lisboa: [s.n.], imp. 1936.

VALÉRIO, Nuno – *The role of Britain and France in the finance of portuguese railways 1850-1890: a comparative study in speculation, corruption and inefficiency (recensão crítica)*. Revista de Histórica Económica e Social. Lisboa: Sá da Costa. ISSN 0870-6077. N.º 23 (Maio-Agosto 1988), pp. 137-140.

VALÉRIO, Nuno; MATA, Maria Eugénia – *O Fundo Especial de Amortização e o Caminho-de-ferro do Norte, 1846-1860*. Revista de Histórica Económica e Social. Lisboa: Sá da Costa. ISSN 0870-6077. N.º 24 (Setembro-Dezembro 1988), pp. 77-87.

VICENTE Ferrer Neto Paiva: discursos parlamentares (1839-1862). Introdução, recolha e selecção de A. Dias Oliveira. Lisboa: Assembleia da República, 2003. ISBN 972-36-0651-8.

VIEIRA, António Lopes – *A política de especulação: uma introdução aos investimentos britânicos e franceses nos caminhos-de-ferro portugueses*. Análise Social. Lisboa: Gabinete de Investigações Sociais. ISSN 0003-2573. Vol. 24, n.os 2-3 (1988), pp. 723-744.

—— *Os caminhos de ferro antes dos caminhos de ferro: a especulação ferroviária em Portugal em 1845-46*. Revista de Histórica Económica e Social. Lisboa: Sá da Costa. ISSN 0870-6077. N.º 15 (Janeiro-Junho 1985), pp. 123-134.

—— *The role of Britain and France in the finance of portuguese railways 1850-1890: a comparative study in speculation, corruption and inefficiency*. [S.l.]: [s.n.], 1983. Tese de doutoramento.

XAVIER, Alberto – *Os caracteres jurídicos especiais dos serviços públicos concedidos e as diversas fases do regime da concessão de caminhos de ferro à C. P.: Conferência*. Lisboa: [1948].

ÍNDICE

Agradecimentos..... 7
1. Introdução..... 9
1.1. Objecto de estudo..... 11
1.2. Estado da arte..... 12
1.3. Para uma crítica da fonte..... 16
1.3.1. Os condicionalismos externos na produção da fonte..... 17
1.3.2. A produção da fonte na Câmara dos Deputados..... 21
1.3.3. Metodologia..... 24
2. O Portugal do século XIX (1822-1860)..... 27
2.1. A economia nacional..... 29
2.1.1. O sector primário..... 30
2.1.2. A indústria..... 31
2.1.3. Comércio..... 33
2.1.4. Os Transportes..... 33
2.1.5. Finanças Públicas..... 38
2.2. Balanço..... 40
3. História dos Caminhos-de-ferro em Portugal..... 43
3.1. O período anterior à Regeneração..... 45
3.2. A Regeneração..... 47
3.2.1. Um nome: Fontes Pereira de Melo..... 48
3.2.2. O Ministério das Obras Públicas..... 49
3.2.3. O financiamento dos caminhos-de-ferro..... 51
3.3. Os caminhos-de-ferro..... 51
3.3.1. A Linha de Leste e a Linha do Norte..... 52
3.3.1.1. Companhia Central e Peninsular dos Caminhos de Ferro em Portugal..... 53
3.3.1.2. O Crédit Mobilier dos Pereire e o relatório Watier..... 55
3.3.1.3. O Crédit Mobilier de Adolphe Prost..... 57
3.3.1.4. Sir Morton Peto e a Linha do Norte..... 57
3.3.1.5. José de Salamanca e a Real Companhia dos caminhos-de-ferro Portugueses.. 59
3.3.2. Linhas a Sul do Tejo..... 60
3.3.2.1. A Companhia dos Caminhos de Ferro ao Sul do Tejo..... 60
3.3.2.2. A South Eastern of Portugal Railway Company..... 62
3.3.3. Linha de Sintra..... 62
3.3.4. Linhas da Beira..... 64
3.3.5. Linhas do Minho e Douro..... 64
4. Caminhos-de-ferro nos debates parlamentares..... 67
4.1. Primeira metade do século XIX..... 69
4.1.1. Caminhos-de-ferro antes do Cabralismo..... 69
4.1.2. Durante o Cabralismo..... 70
4.1.2.1. O contrato com a Companhia das Obras Públicas de Portugal..... 71
4.2. Regeneração..... 75
4.2.1. O primeiro Governo regenerador..... 75
4.2.1.1. A Linha de Leste e a Linha do Norte..... 76
4.2.1.1.1. A questão das expropriações..... 79
4.2.1.1.2. O contrato com a Peninsular..... 81
4.2.1.1.3. A oposição volta à carga..... 84
4.2.1.1.4. A estação principal da Linha de Leste..... 86
4.2.1.2. O Caminho-de-ferro de Aldeia Galega às Vendas Novas..... 86
4.2.1.2.1. Depois do concurso..... 90
4.2.1.3. A Linha de Sintra..... 91

4.2.1.4. Os últimos meses do Governo regenerador..... 92
4.2.1.4.1. O projecto n.º 12: o início do fim..... 93
4.2.2. O Governo do Marquês de Loulé..... 102
4.2.2.1 Antes das eleições..... 102
4.2.2.2. O Governo legitimado pelas urnas..... 103
4.2.2.3. Discurso da Coroa e Resposta ao mesmo..... 103
4.2.2.4. Projectos de organização geral dos transportes..... 105
4.2.2.5. O contrato Peto..... 106
4.2.2.5.1. O apoio do Poder Moderador..... 111
4.2.2.5.2. As desilusões com Peto..... 111
4.2.2.5.3. Exame geral ao Governo..... 114
4.2.2.5.4. A nova proposta..... 116
4.2.2.5.5. Proposta para a rescisão do contrato..... 118
4.2.2.6. Prolongamento da Linha do Barreiro a Évora..... 120
4.2.2.7. O caminho-de-ferro do pinhal de Leiria..... 123
4.2.2.8. Ensino de construção de estradas e caminhos-de-ferro no exército..... 125
4.2.2.9. O último Discurso da Coroa..... 125
4.2.3. O regresso dos regeneradores..... 126
4.2.3.1. O fim do contrato Peto..... 126
4.2.3.1.1. O futuro: linha interna ou linha internacional..... 130
4.2.3.1.2. Uma ocasião para o Estado?..... 131
4.2.3.1.3. A votação final..... 132
4.2.3.2. O americano de Alenquer à Ponte do Carregado..... 132
4.2.3.3. Alterações dos Pares ao prolongamento do Caminho-de-ferro do Barreiro às Vendas Novas..... 134
4.2.3.4. A nova Câmara..... 135
4.2.3.5. O contrato Salamanca..... 136
4.2.3.6. Tramway entre a mina de S. Domingos de Mértola e o Guadiana..... 138
4.2.3.7. Prolongamento da Linha do Sul..... 138
4.2.4. Caminhos-de-ferro e estradas..... 139
4.2.4.1. Estrada do Norte vs. Linha do Norte..... 140
4.2.4.2. O Governo de Loulé e as estradas..... 143
4.2.4.3. As estradas dos regeneradores..... 145
4.2.5. A questão do financiamento..... 146
5. Conclusões..... 151
5.1. A origem da questão..... 153
5.2. As vantagens do caminho-de-ferro..... 153
5.3. As vantagens políticas..... 155
5.4. A afirmação da tecnocracia e da juventude..... 159
5.5. Portugal e o estrangeiro..... 160
5.6. Caminhos-de-ferro e estradas..... 160
5.7. O financiamento..... 161
5.8. Por fim…..... 162
6. Anexos..... 163
Anexo I – Reis portugueses (1822-1861) 165
Anexo II – Datas dos trabalhos parlamentares (1822-1861) 166
Da primeira reunião da Câmara dos Deputados à Regeneração..... 166
Os dez primeiros anos da Regeneração..... 167
Anexo III – Lista de governos do Liberalismo português (1842-1851) 169
Anexo IV – Lista de governos da Regeneração (1851-1860) 170
Anexo V – Lista de Ministros/Secretários de Estado da Fazenda (1842-1851) 171
Anexo VI – Lista de Ministros da Fazenda (1851-1860) 172

Anexo VII – Lista de Ministros das Obras Públicas (1851-1860) 173
Anexo VIII – Comissões de Fazenda (1853-1860) 174
Anexo IX – Comissões de Obras Públicas (1852-1860) 177
Anexo X – Lista de biografias..... 180
Anexo XI – Exploração de caminhos-de-ferro em alguns países..... 198
Anexo XII – Projectos de caminhos-de-ferro na primeira metade do século XIX..... 199
Anexo XIII – Propostas de Du Pré para a Linha de Leste (1846) 200
Anexo XIV – Propostas de Thomas Rumball para a Linha de Leste (1852-1853)..... 201
Anexo XV – Propostas de Watier para as linhas de Leste e do Norte (1856)..... 202
Anexo XVI – Extensão das estradas nacionais construídas no período em estudo..... 203
Anexo XVII – Extensão de caminhos-de-ferro explorados no período em estudo..... 204
Anexo XVIII – Comparação entre a extensão de caminhos-de-ferro e estradas construída anualmente no período em estudo..... 205
Anexo XIX – Estradas e caminhos-de-ferro em Portugal (1863)..... 206
Anexo XX – Caminhos-de-ferro e áreas de maior densidade de estradas (1884)..... 207
Anexo XXI – Cronologia..... 208
Fontes e Bibliografia..... 213
Fontes..... 213
Bibliografia..... 213
Índice..... 219