

ANEXO 20 – CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DAS LINHAS NACIONAIS¹

LINHA DO LESTE

EM PLANTA			EM PERFIL		
ALINHAMENTOS	METROS	PERCENTAGEM	DECLIVES	METROS	PERCENTAGEM
Rectos	183722,24	66,66	Horizontais	30640	11,12
Raios inferiores a 400 m	1026,18	0,37	Inferiores a 1 mm/m	50900	18,47
De 400 a 500 m	2580,34	0,94	De 1 a 5 mm/m	70500	25,58
De 500 a 600 m	11173,74	4,05	De 5 a 10 mm/m	62259	22,59
De 600 a 700 m	11451,25	4,16	De 10 a 12 mm/m	13400	4,86
De 700 a 800 m	9705,19	3,52	De 12 a 15 mm/m	35800	12,99
De 800 a 900 m	7098,01	2,58	De 15 mm/m	12100	4,39
De 900 a 1000 m	7954,18	2,88			
Superiores a 1000 m	40887,87	14,84			
TOTAL	275599	100	TOTAL	275599	100

LINHA DO NORTE (ENTRONCAMENTO AO PORTO)

EM PLANTA			EM PERFIL		
ALINHAMENTOS	METROS	PERCENTAGEM	DECLIVES	METROS	PERCENTAGEM
Rectos	157862,78	68,97	Horizontais	25792,2	11,27
Raios inferiores a 400 m	252,31	0,11	Inferiores a 1 mm/m	27704,4	12,1
De 400 a 500 m	408,05	0,18	De 1 a 5 mm/m	68600	29,97
De 500 a 600 m	10686,36	4,67	De 5 a 10 mm/m	53350	23,31
De 600 a 700 m	9433,98	4,12	De 10 a 12 mm/m	24500	10,7
De 700 a 800 m	3471,22	1,52	De 12 a 15 mm/m	14692,1	6,42

¹ PIMENTEL, 1893-1894 (com percentagens corrigidas).

De 800 a 900 m	2967,78	1,3	De 15 mm/m	14234,5	6,23
De 900 a 1000 m	9683,91	4,23			
Superiores a 1000 m	34106,81	14,9			
TOTAL	228873,2	100	TOTAL	228873,2	100

RAMAL DE CÁCERES

EM PLANTA			EM PERFIL		
ALINHAMENTOS	METROS	PERCENTAGEM	DECLIVES	METROS	PERCENTAGEM
Rectos	27830,45	38,73	Horizontais	18536,6	25,8
Curvas com raios de 300 m	21794,85	30,34	De 1 a 5 mm/m	2320	3,23
De 300 a 400 m	8574,5	11,94	De 5 a 8 mm/m	8358,4	11,63
De 400 a 500 m	9178,4	12,77	De 8 a 10 mm/m	5934	8,26
De 500 a 600 m	2817,8	3,92	De 10 a 12 mm/m	10518	14,64
De 600 a 700 m	702,8	0,98	De 12 a 14 mm/m	8241,3	11,47
De 1000 m	950,2	1,32	De 14 a 15 mm/m	5431	7,56
			De 15 a 18 mm/m	9062,4	12,61
			De 18 a 25 mm/m	3447,3	4,80
TOTAL	71849	100	TOTAL	71849	100

LINHA DE LISBOA A SINTRA

EM PLANTA			EM PERFIL		
ALINHAMENTOS	METROS	PERCENTAGEM	DECLIVES	METROS	PERCENTAGEM
Rectos	14135,61	51,64	Horizontais	7008,9	25,6
Curvas com raios de 320 m	432,1	1,58	De 1 a 5 mm/m	1650	6,03
De 350 m	2544,68	9,3	De 5 a 10 mm/m	2275	8,31
De 400 m	2051,23	7,49	De 10 a 12 mm/m	5145,55	18,8
De 500 m	3269,98	11,95	De 12 a 15 mm/m	3686	13,46

De 600 m	1132,74	4,14	De 15 a 18 mm/m	7609,45	27,8
De 650 m	598,43	2,19			
De 800 m e superiores	3210,13	11,73			
TOTAL	27374,9	100	TOTAL	27374,9	100

LINHA DE LISBOA (CACÉM) A TORRES VEDRAS

EM PLANTA			EM PERFIL		
ALINHAMENTOS	METROS	PERCENTAGEM	DECLIVES	METROS	PERCENTAGEM
Rectos	23629,16	52,16	Horizontais	9376	20,7
Curvas com raios de 350 m	3676,99	8,12	De 4 a 5 mm/m	3000	6,62
De 400 m	5591,33	12,34	De 5 a 10 mm/m	5857	12,93
De 400 a 500 m	5509,1	12,16	De 10 a 12 mm/m	3200	7,06
De 600 a 700 m	4564,52	10,08	De 12 a 15 mm/m	10848	23,95
De 800 a 900 m	262,54	0,58	De 15 a 18 mm/m	13019	28,74
Superiores a 900 m	2066,36	4,56			
TOTAL	45300	100	TOTAL	45300	100

LINHA DE TORRES VEDRAS À FIGUEIRA DA FOZ

EM PLANTA			EM PERFIL		
ALINHAMENTOS	METROS	PERCENTAGEM	DECLIVES	METROS	PERCENTAGEM
Rectos	102118,7	67,4	Horizontais	39480,38	26,06
Curvas com raios de 350 m	235,19	0,16	Até 5 mm/m	28305	18,68
De 400 m	3571,25	2,36	De 5 a 10 mm/m	26355	17,4
De 400 a 500 m	17963	11,86	De 10 a 12 mm/m	12852	8,48
De 600 a 700 m	10698,19	7,06	De 12 a 15 mm/m	43702,78	28,85
De 800 a 900 m	4358,13	2,88	De 15 a 18 mm/m	800	0,53
1000 m e superior	12550,7	8,28			
TOTAL	151495,16	100	TOTAL	151495,16	100

RAMAL DE ALFARELOS

EM PLANTA			EM PERFIL		
ALINHAMENTOS	METROS	PERCENTAGEM	DECLIVES	METROS	PERCENTAGEM
Rectos	8037,14	48,66	Horizontais	10264,9	62,15
Curvas com raios de 300 m	214,67	1,3	Até 5 mm/m	5581	33,79
De 400 m	610,63	3,7	De 15 mm/m	670	4,06
De 500 m	3411,08	20,65			
De 600 m	2812,44	17,03			
De 800 m	1146,32	6,94			
De 1500 m	283,62	1,72			
TOTAL	16515,9	100	TOTAL	16515,9	100

LINHA DE CASCAIS

EM PLANTA			EM PERFIL		
ALINHAMENTOS	METROS	PERCENTAGEM	DECLIVES	METROS	PERCENTAGEM
Rectos	15601,68	66,31	Horizontais	14437,43	61,37
Raios de 200 a 300 m	214,68	0,91	Até 5 mm/m	2708,61	11,51
De 300 a 400 m	4518,34	19,21	De 5 a 10 mm/m	1628	6,92
De 400 a 600 m	2765,41	11,76	De 10 a 14 mm/m	4751,3	20,2
Superiores a 600 m	425,23	1,81			
TOTAL	23525,34	100	TOTAL	23525,34	100

LINHA DA BEIRA BAIXA

EM PLANTA			EM PERFIL		
ALINHAMENTOS	METROS	PERCENTAGEM	DECLIVES	METROS	PERCENTAGEM
Rectos	135343,64	63,94	Horizontais	89085,83	42,09
Curvas com raios de 300 m	32915,43	15,55	Até 5 mm/m	14868	7,02
De 300 a 400 m	24346,55	11,5	De 5 a 10 mm/m	13845	6,54
De 400 a 600 m	14740,42	6,96	De 10 a 15 mm/m	23968	11,32
Superiores a 600 m	4329,36	2,05	De 15 a 18 mm/m	69908,57	33,03
TOTAL	211675,40	100	TOTAL	211675,40	100

LINHAS DO SUL E SUESTE (BARREIRO A PIAS)

EM PLANTA			EM PERFIL		
ALINHAMENTOS	METROS	PERCENTAGEM	DECLIVES	METROS	PERCENTAGEM
Rectos	148465,37	75,78	Horizontais	31679,09	16,17
Raios de 300 a 350 m	1391,72	0,71	Até 5 mm/m	51542,5	26,31
De 350 a 400 m	4465,84	2,28	De 5 a 10 mm/m	94996,05	48,49
De 400 a 600 m	3963,22	2,02	De 10 a 15 mm/m	15033,41	7,67
De 600 a 800 m	3341,75	1,71	De 15 a 16 mm/m	2657,49	1,36
De 800 a 1000 m	214	0,11			
Superiores a 1000 m	34066,64	17,39			
TOTAL	195908,54	100	TOTAL	195908,54	100

RAMAL DE SETÚBAL

EM PLANTA			EM PERFIL		
ALINHAMENTOS	METROS	PERCENTAGEM	DECLIVES	METROS	PERCENTAGEM
Rectos	8538,96	66,66	Horizontais	557,3	4,35
Curvos	4270,64	33,34	Até 5 mm/m	6349,64	49,57
			De 5 a 10 mm/m	5902,66	46,08
TOTAL	12809,60	100	TOTAL	12809,60	100

LINHA DE CASA BRANCA A ÉVORA E ESTREMOZ

EM PLANTA			EM PERFIL		
ALINHAMENTOS	METROS	PERCENTAGEM	DECLIVES	METROS	PERCENTAGEM
Rectos	47227,56	60,48	Horizontais	14926,7	19,12
Curvas com raios de 300 m	1263,6	1,62	Até 5 mm/m	16413,6	21,02
De 350 m	475,46	0,61	De 5 a 10 mm/m	22716,86	29,09
De 400 a 450 m	13788,63	17,66	De 10 a 15 mm/m	24022,64	30,77
De 600 a 750 m	3623,87	4,64			
De 750 a 800 m	1948,73	2,50			
Superiores a 1000 m	9751,95	12,49			
TOTAL	78079,8	100	TOTAL	78079,8	100

LINHA DE BEJA A CASÉVEL

EM PLANTA			EM PERFIL		
ALINHAMENTOS	METROS	PERCENTAGEM	DECLIVES	METROS	PERCENTAGEM
Rectos	16774	35,97	Horizontais	5084	10,90
Curvos	29854	64,03	Até 5 mm/m	10357	22,21
			De 5 a 10 mm/m	17423	37,37

			De 10 a 15 mm/m	10973	23,53
			De 15 a 18 mm/m	2791	5,99
TOTAL	46628	100	TOTAL	46628	100

LINHA DE CASÉVEL A FARO

EM PLANTA			EM PERFIL		
ALINHAMENTOS	METROS	PERCENTAGEM	DECLIVES	METROS	PERCENTAGEM
Rectos	85073,35	60,83	Horizontais	26485,75	18,94
Curvas com raios de 300 m	12877,51	9,21	Até 5 mm/m	16363,5	11,70
De 300 a 400 m	16001,43	11,44	De 5 a 10 mm/m	22883,63	16,36
De 400 a 600 m	13062,73	9,34	De 10 a 18 mm/m	74116,44	53
Superiores a 600 m	12834,3	9,18			
TOTAL	139849,32	100	TOTAL	139849,32	100

LINHA DO MINHO (PORTO A VALENÇA)

EM PLANTA			EM PERFIL		
ALINHAMENTOS	METROS	PERCENTAGEM	DECLIVES	METROS	PERCENTAGEM
Rectos	88481,07	67,44	Horizontais	38726,02	29,52
Curvas com raios de 300 a 400 m	7502,48	5,73	Até 5 mm/m	18714,88	14,26
De 400 a 500 m	8765,95	6,68	De 5 a 10 mm/m	14878,06	11,34
De 500 a 600 m	4729,31	3,6	De 10 a 12 mm/m	12388,21	9,44
Superiores a 600 m	21715,71	16,55	De 12 a 15 mm/m	46487,35	35,44
TOTAL	131194,52	100	TOTAL	131194,52	100

RAMAL DE BRAGA

EM PLANTA			EM PERFIL		
ALINHAMENTOS	METROS	PERCENTAGEM	DECLIVES	METROS	PERCENTAGEM
Rectos	8905,36	58,72	Horizontais	3872,24	25,54
Curvas com raios de 400 m	1238,61	8,17	De 5 a 10 mm/m	2681,97	17,69
De 400 a 500 m	822,04	5,42	De 10 a 15 mm/m	6604,43	43,55
De 500 a 600 m	733,4	4,84	De 15 a 16 mm/m	2005,07	13,22
Superiores a 600 m	3464,3	22,85			
TOTAL	15163,71	100	TOTAL	15163,71	100

LINHA DO DOURO (DE ERMESINDE AO PINHÃO)

EM PLANTA			EM PERFIL		
ALINHAMENTOS	METROS	PERCENTAGEM	DECLIVES	METROS	PERCENTAGEM
Rectos	69266,71	58,25	Horizontais	40579,23	34,12
Curvas com raios de 250 m	2120,79	1,79	Até 10 mm/m	27306,02	22,96
De 250 a 400 m	22444,27	18,87	De 10 a 14 mm/m	20404,59	17,16
De 400 a 800 m	18913,31	15,90	De 14 a 16 mm/m	30626,85	25,76
Superiores a 800 m	6171,61	5,19			
TOTAL	118916,69	100	TOTAL	118916,69	100

LINHA DO DOURO (DO PINHÃO A BARCA DE ALVA)

EM PLANTA			EM PERFIL		
ALINHAMENTOS	METROS	PERCENTAGEM	DECLIVES	METROS	PERCENTAGEM
Rectos	42327,4	58,1	Horizontais	30418,83	41,76
Curvas com raios de 250 m	1659,74	2,29	Até 5 mm/m	36696,21	50,37
De 250 a 300 m	14973,69	20,55	De 5 a 10 mm/m	2741	3,76




De 300 a 400 m	4803,08	6,59	De 10 a 15 mm/m	2993,33	4,11
De 400 a 500 m	3965,65	5,44			
De 500 a 600 m	1894,97	2,6			
Superiores a 600 m	3224,84	4,43			
TOTAL	72849,37	100	TOTAL	72849,37	100

LINHA DA BEIRA ALTA

EM PLANTA			EM PERFIL		
ALINHAMENTOS	METROS	PERCENTAGEM	DECLIVES	METROS	PERCENTAGEM
Rectos	143896,73	57,04	Horizontais	66767,39	26,47
Curvas com raios de 350 m	22418,64	8,9	Até 5 mm/m	21175,00	8,39
De 400 m	15499,14	6,14	De 5 a 10 mm/m	33598,09	13,32
De 400 a 500 m	23027,48	9,13	De 10 a 12 mm/m	20796,92	8,24
De 500 a 650 m	11960,08	4,74	De 12 a 14 mm/m	42376	16,80
De 650 a 900 m	10175,42	4,03	De 14 a 15 mm/m	67538,4	26,78
Superiores a 900 m	25274,31	10,02			
TOTAL	252251,8	100	TOTAL	252251,8	100

LINHA DO PORTO À PÓVOA E FAMALICÃO







EM PLANTA			EM PERFIL		
ALINHAMENTOS	METROS	PERCENTAGEM	DECLIVES	METROS	PERCENTAGEM
Rectos	46136,98	80,56	Horizontais	13644,58	23,81
Curvas com raios de 100 m	151,8	0,27	Até 5 mm/m	4310,26	7,53
De 100 a 200 m	1737	3,03	De 5 a 10 mm/m	8617,08	15,05
De 200 a 300 m	4575,58	7,99	De 10 a 15 mm/m	7912,9	13,82
De 300 a 400 m	2448	4,27	De 15 a 23,8 mm/m	22790,4	39,79
De 400 a 500 m	1475,71	2,58			

Superiores a 500 m	750,15	1,3			
TOTAL	57275,22	100	TOTAL	57275,22	100

LINHA DE GUIMARÃES

EM PLANTA			EM PERFIL		
ALINHAMENTOS	METROS	PERCENTAGEM	DECLIVES	METROS	PERCENTAGEM
Rectos	18397,1	55,52	Horizontais	6419,06	19,37
Curvas com raios de 200 m	6096,36	18,4	Até 5 mm/m	6455,49	19,48
De 200 a 300 m	2653,73	8,01	De 5 a 10 mm/m	8595,53	25,94
De 300 a 500 m	3511,64	10,6	De 10 a 15 mm/m	4587,54	13,84
Superiores a 500 m	2476,57	7,47	De 15 a 19 mm/m	7077,78	21,37
TOTAL	33135,4	100	TOTAL	33135,4	100

LINHA DO TUA

EM PLANTA			EM PERFIL		
ALINHAMENTOS	METROS	PERCENTAGEM	DECLIVES	METROS	PERCENTAGEM
Rectos	34381,72	62,87	Horizontais	26382,65	48,25
Curvas com raios de 150 m	2023,22	3,70	Até 5 mm/m	12782,58	23,38
De 150 a 200 m	8703,25	15,92	De 5 a 10 mm/m	7700,01	14,08
De 200 a 250 m	2917,84	5,34	De 10 a 15 mm/m	3813,05	6,97
De 250 a 300 m	3369,73	6,16	De 15 a 17,5 mm/m	4001,46	7,32
De 300 a 400 m	1670,78	3,06			
Superiores a 400 m	1613,21	2,95			
TOTAL	54679,75	100	TOTAL	54679,75	100

RAMAL DE VISEU

EM PLANTA			EM PERFIL		
ALINHAMENTOS	METROS	PERCENTAGEM	DECLIVES	METROS	PERCENTAGEM
Rectos	29226,23	58,98	Horizontais	14421,11	29,1
Curvas com raios de 150 m	977,1	1,98	Até 10 mm/m	3033,71	6,12
De 150 a 200 m	11884,1	23,98	De 10 a 12 mm/m	3150,8	6,36
De 200 a 300 m	5515,79	11,13	De 12 a 15 mm/m	12999,21	26,23
De 300 a 400 m	756,46	1,53	De 15 a 18 mm/m	15945,4	32,19
Superiores a 400 m	1190,55	2,4			
TOTAL	49550,23	100	TOTAL	49550,23	100

ANEXO 21 – RENDIMENTO DE ALGUMAS LINHAS (1822-1892)¹

LINHAS DO NORTE E LESTE

ANO	RECEITA/KM	DESPEZA/KM	LUCRO/KM	DIFERENÇA PARA RENDIMENTO DE 5,5%
1865	1,055	0,558	0,497	3,051
1866	2,027	1,28	0,747	2,801
1867	1,964	1,482	0,482	3,066
1868	1,848	1,327	0,521	3,027
1869	2,025	1,255	0,77	2,778
1870	2,066	1,336	0,73	2,818
1871	2,314	1,111	1,203	2,345
1872	2,644	1,017	1,627	1,921
1873	3,298	1,15	2,148	1,400
1874	3,193	1,287	1,906	1,642
1875	3,477	1,119	2,358	1,190
1876	3,355	1,177	2,178	1,370
1877	3,747	1,134	2,613	0,935
1878	3,743	1,182	2,561	0,987
1879	3,859	1,18	2,679	0,869
1880	4,13	1,252	2,878	0,670
1881	4,32	1,31	3,01	0,538
1882	4,346	1,503	2,843	0,705
1883	4,281	1,404	2,877	0,671
1884	4,402	1,358	3,044	0,504
1885	4,296	1,31	2,986	0,562
1886	4,789	1,423	3,366	0,182
1887	4,826	1,453	3,373	0,175
1888	5,054	1,444	3,61	-0,063
1889	5,332	1,776	3,556	-0,009

LINHA DO MINHO

ANO	RECEITA/KM	DESPEZA/KM	LUCRO/KM	DIFERENÇA PARA RENDIMENTO DE 5,5%
1875	1,509	-	-	-
1876	1,32	-	-	-
1877	2,799	-	-	-
1878	2,474	-	-	-
1879	2,043	1,45	0,593	1,939
1880	2,167	1,189	0,978	1,574
1881	2,219	1,21	1,009	1,543
1882	2,356	1,244	1,112	1,440
1883	2,396	1,201	1,195	1,357
1884	2,53	1,276	1,254	1,298
1885	2,344	1,282	1,062	1,490
1886	2,542	1,295	1,247	1,305

¹ PORTUGAL, 1881. ROPM, t. 21 (1890), est. 3. PINHEIRO, 1997: 160-164. Valores em contos.

1887	2,653	1,124	1,529	1,023
1888	2,784	1,207	1,577	0,975
1889	2,848	1,281	1,567	0,985

LINHA DO DOURO

ANO	RECEITA/KM	DESPESA/KM	LUCRO/KM	DIFERENÇA PARA RENDIMENTO DE 5,5%
1875	0,977	-	-	-
1876	2,1	-	-	-
1877	2,401	-	-	-
1878	2,135	-	-	-
1879	2,458	1,45	1,008	2,084
1880	2,587	1,268	1,319	1,773
1881	2,654	1,19	1,464	1,628
1882	2,822	1,233	1,589	1,503
1883	2,764	1,189	1,575	1,517
1884	2,631	1,205	1,426	1,666
1885	2,509	1,28	1,229	1,863
1886	2,685	1,294	1,391	1,701
1887	2,353	1,204	1,149	1,943
1888	2,212	1,222	0,99	2,102
1889	2,625	1,378	1,247	1,845

LINHAS DO SUL E SUESTE

ANO	RECEITA/KM	DESPESA/KM	LUCRO/KM	DIFERENÇA PARA RENDIMENTO DE 5,5%
1872	1,136	0,621	0,515	1,135
1873	1,153	0,613	0,54	1,11
1874	1,205	0,654	0,551	1,099
1875	1,239	0,707	0,532	1,118
1876	1,217	0,714	0,503	1,147
1877	1,315	0,627	0,688	0,962
1878	1,224	0,666	0,558	1,092
1879	1,211	0,738	0,473	1,177
1880	1,485	0,705	0,78	0,87
1881	1,383	0,825	0,558	1,092
1882	1,4	0,82	0,58	1,07
1883	1,379	0,763	0,616	1,034
1884	1,386	0,793	0,593	1,057
1885	1,525	0,907	0,618	1,032
1886	1,532	0,775	0,757	0,893
1887	1,543	0,728	0,815	0,835
1888	1,563	0,895	0,668	0,982
1889	-	-	0,687	0,963
1890	-	-	0,568	1,082
1891	-	-	0,568	1,082
1892	-	-	0,533	1,117

LINHA DA BEIRA ALTA

ANO	RECEITA/KM	DESPESA/KM	LUCRO/KM	DIFERENÇA PARA RENDIMENTO DE 5,5%
1882	0,914	0,783	0,131	2,619
1883	0,931	0,882	0,049	2,701
1884	1,018	0,664	0,354	2,396
1885	1,129	0,655	0,474	2,276
1886	1,316	0,66	0,656	2,094
1887	1,297	0,653	0,644	2,106
1888	1,346	0,628	0,718	2,032
1889	1,513	0,682	0,831	1,919

RAMAL DE CÁCERES

ANO	RECEITA/KM	DESPESA/KM	LUCRO/KM	DIFERENÇA PARA RENDIMENTO DE 5,5%
1881	0,877	-	-	-
1882	1,081	1,028	0,053	1,108
1883	1,191	0,937	0,254	0,907
1884	1,057	0,933	0,124	1,037
1885	0,688	0,778	-0,09	1,251
1886	0,758	0,699	0,059	1,102
1887	0,85	0,755	0,095	1,066
1888	0,804	0,902	-0,098	1,259
1889	0,916	0,715	0,201	0,960

LINHA DO PORTO À PÓVOA E FAMALICÃO

ANO	RECEITA/KM	DESPESA/KM	LUCRO/KM	DIFERENÇA PARA RENDIMENTO DE 5,5%
1881	1,143	-	-	-
1882	1,099	0,83	0,269	0,666
1883	1,148	0,94	0,208	0,727
1884	1,234	0,932	0,302	0,633
1885	1,237	0,886	0,351	0,584
1886	1,259	0,876	0,383	0,552
1887	1,354	0,897	0,457	0,478
1888	1,3	0,83	0,47	0,465

LINHA DE GUIMARÃES

ANO	RECEITA/KM	DESPESA/KM	LUCRO/KM	DIFERENÇA PARA RENDIMENTO DE 5,5%
1884	1,238	0,768	0,47	0,740
1885	1,296	0,863	0,433	0,777
1886	1,403	0,938	0,465	0,745
1887	1,531	0,865	0,666	0,544
1888	1,674	0,869	0,805	0,405

ANEXO 22 – PROJECTOS DISCUTIDOS NAS CÂMARAS LEGISLATIVAS (1852-1899)¹

LINHAS	CONTRATADOR/PROPONENTE	OBJECTO DO PROJECTO DE LEI	DATA	DEPUTADOS			PARES			OBS.
				INT.	ORAD.	DIAS	INT.	ORAD.	DIAS	
Linha do leste	Hardy Hislop e CCP	Construção do caminho-de-ferro	12-3-1852	3	3	1	-	-	-	
	CCP	Construção da linha e expropriações	6-5-1853	56	16	5	13	11	4	Inclui um último dia para de explicações, falando cinco pares.
		Contrato com a CCP, emissão de inscrições e aplicação do fundo de amortização na subscrição de capital	21-7-1853	14	9	3	1	1	1	Nos deputados, os projectos foram amalgamados. Nos pares, a discussão foi dividida: fundo de amortização, contrato e emissão de títulos.
		Colocação da estação da linha do leste no cais dos Soldados	15-7-1855	7	6	1	1	1	1	
		Estado (proposta do governo)	Empréstimo para obras públicas	8-7-1856	20	11	2	7	5	
	CCP	Entregar de 459 contos à CCP para continuar as obras	17-7-1856	1	1	1	4	4	1	
Linhas do sul, sueste e Algarve	Marquês de Ficalho e Eugénio de Almeida	Contrato provisório com os empresários	29-7-1854	26	11	4	8	6	1	
	CCFST	Criação de inscrições para pagamento da subvenção	9-3-1855	50	13	4	27	8	5	
		Prolongamento da linha das Vendas Novas a Évora	6-8-1858	35	18	4	12	6	1	Foi também aprovado o prolongamento até Beja. Só foi discutido nos pares em 1859. Em 25-5-de 1859 foi discutido e aprovado um parecer de alterações feitas pelos pares.
	John Sutherland Valentine, Charles Edward Mangles, John Chapman, Robert Russel Notman, Hardy Hislop, George Bernard Townsend e SEPRC	Prolongamento da linha das Vendas Novas a Évora e Beja	25-4-1860	40	16	4	1	1	1	
	CCFST	Compra do caminho-de-ferro do Barreiro às Vendas Novas	12-8-1861	22	12	4	13	8	2	
	SEPRC	Venda da linha do Barreiro à SEPRC e construção dos seus prolongamentos	21-6-1862	17	12	4	12	9	1	
6-5-1864			20	17	3	7	6	1		

¹ DCD. DCPRP. DCDPR. DG. DL. Vários anos.

		Alteração do contrato com a SEPRC	27-11-1865	26	17	13	31	19	9	
		Nova alteração do contrato com a SEPRC	3-8-1868	25	19	3				
Linhas do sul, sueste e Algarve	SEPRC	Acordo para indemnização à SEPRC	31-5-1869	71	26	16	100	18	6	
		Novo acordo para indemnização aos credores da SEPRC	9-8-1869	26	17	2	8	6	1	
	Estado (proposta de Jacinto Perdigão, Francisco Joaquim de Sá Camelo Lampreia, Lourenço de Carvalho, Falcão da Fonseca, José Maria dos Santos e José Dias de Oliveira)	Aplicação do rendimento da linha do sul e sueste para continuação da mesma até Estremoz e Espanha	19-9-1871	8	7	2	2	2	1	
	Estado (proposta do governo)	Renovação da aplicação do rendimento da linha do sul e sueste para continuação da mesma até Estremoz e Espanha	2-5-1872	3	3	1	4	3	1	
			16-3-1877	23	13	2	1	1	1	
	Companhia a contratar (proposta do governo)	Arrendamento e prolongamento das linhas a sul do Tejo	31-3-1876	12	9	2	19	9	2	A discussão é de 1878.
	Estado (proposta do governo)	Legalização das despesas feitas na linha do Algarve e autorização para a sua continuação	28-3-1876	2	2	1	1	1	1	
		Construção das linhas do Algarve e do sueste pelo estado	19-6-1879	1	1	1	2	2	1	Não foi aprovado pelos pares.
	Estado ou companhia a contratar (proposta do governo)	Arrendamento e prolongamento das linhas a sul do Tejo	23-1-1883	21	9	7	18	10	2	
Linha de Sintra	Claranges Lucotte e SCFLS	Contrato com Lucotte (85)	25-6-1855	16	11	1	10	7	2	Em 11-7-de 1855 foi aprovado sem discussão uma alteração feita pelos pares.
	Debrousse	Rejeição do contrato	14-2-1866	11	8	1				
			21-8-1869	1	1	1				
Claranges Lucotte, Augusto Blondot, Hermano Frederico Moser, Henrique Maia Cardoso e Adam Wiszniewski	Contrato para a construção de um cais em Lisboa e de um caminho-de-ferro até Belém	29-3-1875	2	2	1	1	1	1		
Linha do norte	Estado (proposta de vários deputados)	Construção da linha entre Porto e Coimbra	28-6-1855	54	24	4	1	1	1	
	Samuel Morton Peto	Construção da linha de Lisboa ao Porto	25-4-1857	56	28	6	70	23	10	

		Dotação das despesas para a linha de Lisboa ao Porto	4-5-1857	1	1	1	4	3	1	
		Interpelação sobre as novas propostas de Peto	7-8-1858	30	12	2				
	Samuel Morton Peto	Interpelação pedindo a rescisão do contrato Peto	21-2-1859	27	14	3				
		Rescisão do contrato	1-4-1859	36	17	9				
Linhas do norte e leste	Pereire e CM	Acordo com os credores externos e empréstimo para caminhos-de-ferro	31-3-1856	151	25	44	7	6	1	
	José de Salamanca e CRCFP	Contrato para a construção das linhas do norte e leste	16-3-1860	44	25	15	15	9	3	
	CRCFP	Contrato para adiamento da colocação dos segundos tabuleiros	29-1-1866	23	15	8	14	12	2	
		Resolução de quaisquer reclamações da CRCFP	23-8-1869	10	8	1	7	6	1	
		Bases para isenção do imposto de trânsito	4-3-1873	32	15	7				
		Contrato para isenção do imposto de trânsito	29-1-1875	13	6	2	11	6	1	
Linhas do Minho e Douro	Companhia a contratar (proposta de Sá Nogueira)	Abertura de concurso para a construção do caminho-de-ferro de Porto a Braga	9-5-1864	22	13	2				
	Estado (proposta do governo)	Construção das linhas do Minho e Douro e estudo da linha da Beira	4-5-1867	38	20	10	6	5	1	
		Emissão de obrigações para as linhas do Minho e Douro	19-3-1877	5	4	1	1	1	1	
			3-4-1878	7	4	1	4	3	1	
	Construção da linha entre o Pinhão e Tua	24-5-1880	34	22	4	16	8	2		
Larmanjat	Saldanha	Isenção alfandegária	19-8-1869	1	1	1	4	3	1	
			26-3-1872	8	5	1	5	3	2	
Linhas da Beira Alta, Beira Baixa e Algarve	Companhia a contratar (proposta do governo)	Abertura de concurso para a construção	9-3-1875	42	23	10	26	9	3	
Linha da Beira Alta	Estado (proposta do governo)	Construção da linha	2-3-1877	52	17	6	4	4	1	A discussão teve dois períodos por causa da queda do governo.
	CCFBA	Aprovação do contrato assinado com a CCFBA	21-2-1880	12	10	2	14	7	2	

		Criação de meios para pagamento à CCFBA	22-5-1880	3	2	1	1	1	1	
Linha do oeste	CRCFP	Aprovação do contrato com a CRCFP	17-3-1880	38	19	9				
	Henri Burnay e CRCFP	Aprovação do contrato assinado com Burnay e da proposta para a construção da linha de Torres à Figueira	10-3-1882	29	10	7	46	25	12	
Linha de Guimarães	CCFG	Isenção alfandegária	5-6-1880	2	2	1				
			15-4-1882	4	4	2	13	5	1	Inclui discussão de uma alteração dos pares.
Linhas de Salamanca	SP	Aprovação do contrato com o SP	22-5-1882	58	18	16	47	26	18	
		Novo auxílio ao SP	14-6-1889	45	20	19	12	9	6	
Linhas da Beira Baixa e Tua e ramal de Viseu	Companhias a contratar (proposta do governo)	Abertura de concurso para as linhas da Beira Baixa e Tua e ramal de Viseu	12-2-1883	21	10	4	13	7	2	
	CRCFP, Henri Burnay e conde da Foz	Adjudicação aos concessionários	13-5-1884	9	7	1	9	7	1	
	Conde da foz, visconde da Macieira, Fernando Pereira Palha e Henrique Jorge Moser	Adjudicação aos concessionários	30-5-1885	2	2	1	1	1	1	
Intervenção na CRCFP	Governo e CRCFP	Intervenção na CRCFP	12-7-1893	9	7	1	13	9	1	
Linha do Porto à Póvoa e Famalicão	CCFP	Cessação das obrigações contraídas em contrapartida de isenções fiscais	22-4-1896	1	1	1	1	1	1	
Linha do Corgo	Alberto Cunha Leão e António Júlio Pereira Cabral	Concessão de isenções fiscais	19-4-1898	4	4	1	1	1	1	
Linhas do estado e seus complementos	Estado e/ou companhias a contratar	Criação dos caminhos-de-ferro do estado e do fundo especial para complemento das redes do estado	22-4-1899	24	15	7	12	7	3	

ANEXO 23 – ORADORES E ARGUMENTOS NOS DEBATES SOBRE CAMINHOS-DE-FERRO (1853-1899)¹

Data(s)	Objecto do projecto de lei	Oradores		Argumentos
6-5-1853 21-7-1853	Construção da linha de Lisboa a Santarém e expropriações; Contrato com a CCP, emissão de inscrições e aplicação do fundo de amortização.	C O N T R A	Ávila Carlos Bento D Cunha Sotomaior E Barão de Almeirim P Lousada S Correia Caldeira	Desrespeito pela legitimidade parlamentar, custos, alargamento do prazo para constituir a companhia, entrada do estado no capital, falta de acordo com Espanha, ausência de concurso na continuação para lá de Santarém, via dupla, velocidade permitida excessiva que obrigava a uma maior despesa na construção, ausência de publicidade ao concurso, falta de qualidade dos materiais, aproveitamento político da alteração das leis da expropriação e sua aplicação somente à linha em questão, falta de credibilidade de Hislop, rejeição de Peto, alteração das condições inicialmente postas a concurso.
			P Félix Pereira de Magalhães A Conde da Taipa R Tavares de Almeida E Visconde de Fonte Arcada S Barão de Porto de Mós S Ferrão Visconde de Laborim	Aspectos jurídicos e processuais do negócio e das expropriações, falta de estudos de traçado, desbaratamento do crédito, falta de tempo para analisar o contrato, falta de capacidade de Hislop, diferença entre o contrato a concurso e o assinado, inutilidade de um caminho-de-ferro só até Santarém.
		F A V O R	D Fontes Casal Ribeiro E Plácido Abreu P Justino de Freitas S Cardoso Castelo Branco Palma Basílio Alberto Vasconcelos e Sá	Pressa e necessidade, tronco comum com a linha do norte impor duas vias e justificar o uso do fundo de amortização, boas condições financeiras do acordo, exemplo do estrangeiro, não se deve discutir o contrato em si, honorabilidade de Hislop.
		P A R E S	P Joaquim Larcher Rodrigo da Fonseca Magalhães Silva Costa Fontes José Maria Grande Jervis de Atouguia	Necessidade de uma nova lei de expropriações mais célere, enorme vantagem do caminho-de-ferro, tronco comum com a linha do norte justificar o uso do fundo de amortização, única empresa que respondeu aos requisitos do concurso, boatos infundados, o espírito do contrato mantivera-se apesar das alterações (que eram todas a favor do estado).

¹ DCD. DCDPR. DCPRP. DG. DL. Vários anos.

29-7-1854	Contrato com o marquês de Ficalho e Eugénio de Almeida para a construção da linha entre o Barreiro e as Vendas Novas.	C O N T R A	D E P S	Ávila Carlos Bento Cunha Sotomaior Correia Caldeira	Falta de capacidade dos proponentes, menor exigência técnica em relação à linha do leste, ausência de estudos, interesse limitado da linha, direito de prolongamento da linha até Évora e Beja, apresentação do projecto em fim de sessão legislativa, benefícios e subvenção concedidos à companhia excessivos (transporte de madeira por conta do estado, isenção alfandegária durante toda a concessão), possibilidade de indemnização à companhia da mala-posta, benefício aos proponentes (pois o concurso baseava-se no contrato por eles apresentado), desrespeito pela opinião do CSOPM.
			P A R E S	Conde da Taipa	Apresentação do projecto em fim de sessão, carácter exclusivamente interno do caminho-de-ferro.
		F A V O R	D E P S	Fontes Casal Ribeiro Lobo de Ávila José Estêvão D. Rodrigo de Meneses	Dificuldade de se construir uma estrada, desenvolvimento do Alentejo, tronco principal de toda a viação acelerada a sul do Tejo.
			P A R E S	José Maria Grande Fontes Visconde de Podentes Marquês de Ficalho	Necessidade do caminho-de-ferro.
9-3-1855	Criação de meios para fazer face aos encargos com o caminho-de-ferro do Barreiro às Vendas Novas (através do fundo de amortização).	C O N T R A	D E P S	Ávila Cunha Sotomaior Carlos Bento Correia Caldeira Silvestre Ribeiro	Perda de crédito financeiro, ilegalidade administrativa da medida.
			P A R E S	Ferrão Conde da Taipa Marquês de Valada Conde de Tomar	Conluio no concurso, duplicação de comunicações no Alentejo (linhas do sul e leste).
		F A V O R	D E P S	Fontes Casal Ribeiro Melo Soares José Estêvão Nogueira Soares Lobo de Ávila	Necessidade de se construir a linha, oportunidade de desviar capitais do fundo de amortização de uma obra que não ia começar no imediato (a linha do norte).

			Roussado Gorjão	
		P A R E S	Fontes José Maria Grande Barão da Vargem de Ordem	Vantagens do caminho-de-ferro, ligação entre o Tejo e o Sado, aproximação do Alentejo e Algarve de Lisboa.
25-6-1855	Contrato com Claranges Lucotte para a construção da linha de Sintra.	C O N T R A R E S	D E P S Silvestre Ribeiro Custódio Manuel Gomes Morais Carvalho Velez Caldeira Cunha Pessoa	Não eram propriamente contra mas levantavam dúvidas sobre o projecto: ressalva dos direitos da câmara de Lisboa e dos proprietários à margem do Tejo, solvibilidade dos subscritores, consequências das obras sobre o regime do Tejo.
			P R A R E S Ferrão Visconde de Fonte Arcada	Não eram propriamente contra mas levantavam dúvidas sobre o projecto sobretudo a ressalva dos direitos da câmara de Lisboa.
		F A S V O R E S	D E P S Lobo de Ávila Nogueira Soares Fontes José Estêvão	Não onerava a fazenda pública, um caminho-de-ferro era sempre conveniente, ligar Lisboa a um belo arrabalde, embelezamento e salubridade da capital, facilitava o controlo aduaneiro sobre as descargas fluviais.
			P R E S Eugénio de Almeida Conde da Taipa Ferrão Visconde de Algés	Grandes vantagens do caminho-de-ferro, evitar demora com negociações com a câmara de Lisboa, embelezamento da cidade, articulação da comunicação com os armazéns da margem do Tejo, base para o melhoramento das docas.
15-8-1855	Colocação da estação principal da linha do leste no cais dos Soldados.	C O N T R A R E S	D E P S Silvestre Ribeiro Correia Caldeira	O edifício a demolir era de grande importância.
			P R A R E S -	Aprovado sem discussão
		F A V O S	D E P S José Estêvão Lobo de Ávila Fontes	O edifício militar a demolir não valia nada.

		R	P A R E S	-	Aprovado sem discussão
31-3-1856	Acordo com os credores externos e empréstimo para obras públicas.	C O N T R A	D E P S	Miguel do Canto Barão de Almeirim Palmeirim Chamiço Caetano Garcês Xavier da Silva Carlos Bento Faustino da Gama Ávila Melo e Carvalho Passos Manuel Soares de Albergaria	Contornos da rescisão com a CCP, falta de estudos, realização de estudos pela companhia e não pelo governo, desrespeito pelo parlamento, falta de informações por parte do governo, aumento de impostos, redução do crédito internacional, aumento dos salários agrícolas pelo desvio de mão-de-obra para as obras públicas, necessidade de economias e do combate ao défice, desnecessidade do empréstimo pela existência de capitais suficientes em Portugal, necessidade de se certificar da continuação do caminho-de-ferro em Espanha, indemnizações a incompetentes, necessidade de se esperar pelas eleições, falta de confiança no governo, eleitoralismo do governo, limitação da concorrência, pertinência em ouvir a proposta de Prost.
				P A R E S	Conde de Tomar Conde da Taipa Visconde de Algés Margiochi
		F A V O R	D E P S	Fontes D. Rodrigo de Meneses Casal Ribeiro Roussado Gorjão José Estêvão Lobo de Ávila Martens Ferrão Santos Monteiro Camarate Latino Coelho Bivar	Obras públicas como a melhor forma de aumentar a matéria colectável, necessidade de empréstimos para a construção de caminhos-de-ferro, evitar levar a questão com a CCP a tribunal, garantia de que Espanha continuaria o caminho-de-ferro no seu território, justeza de um imposto sobre todo o país, porque todo o país beneficiava, excelentes condições do empréstimo e abundância de obras para o aplicar, falta de confiança nas capacidades da oposição, falta de qualidade da proposta de Prost.
				P A R E S	José Maria Grande

8-7-1856	Empréstimo para obras públicas.	C O N T R A	D	Roussado Gorjão Fontes Casal Ribeiro	Não produzindo discursos contrários ao projecto (que foi aprovado por unanimidade), queixavam-se da desnecessidade da mudança governamental por o novo ministério seguir a política do transacto.
			P	-	-
		F A V O R	D	José Estêvão Marquês de Loulé Ávila Silva Sanches Chamiço	Continuar as obras, criar emprego, lealdade dos novos ministros.
			P	Ferrão Conde de Tomar Silva Sanches Marquês de Valada (?)	Necessidade de continuar as obras públicas (apesar do fraco crédito de que Portugal gozava, de retirar braços à agricultura e de não se poder levantar mais impostos).
17-7-1856	Entrega de 459 contos à CCP.	C O N T R A	D	-	Aprovado sem discussão.
			P	Visconde de Fonte Arcada	O contrato já devia estar rescindido.
		F A V O R	D	-	Aprovado sem discussão.
			P	Visconde de Algés Silva Sanches	O contrato continua em vigor e o estado só garante os meios para poder ser cumprido.

25-4-1857	Aprovação do contrato com Morton Peto para a construção da linha do norte.	C O N T R A	D E P S	José de Moraes Azevedo e Cunha Xavier da Silva Sena Fernandes Paulo Romeiro Girão Rodrigues Cordeiro Rodrigues Leal Fontes D. António da Costa Tomás de Carvalho	Ausência de concurso, colocação de ingleses como árbitros em caso de disputas, falta de fixação dos encargos, forma de aquisição dos trabalhos da CCP (valor e compra depois de acordada a venda a Peto), directriz, zona de protecção/exclusividade da linha, a construção da linha ficava a cargo de uma companhia anónima e não de Peto, valor excessivo do custo quilométrico e da subvenção, superioridade da garantia de juro sobre a subvenção quilométrica, possibilidade de aumento dos impostos, alto valor das tarifas, indefinição quanto à colocação da segunda via, concessão tácita de monopólio ferroviário a Peto.
			P A R E S	Visconde de Ourém Barão de Porto de Mós Visconde de Laborim Ferrão Visconde de Fonte Arcada	Adiamento da linha internacional, falta de meios para os encargos, ausência de concurso, possibilidade de a empresa beneficiar com as tarifas as empresas inglesas, indemnização à CCP, ausência de consulta do CGOPM, subvenção demasiado alta, colocação de ingleses como árbitros em caso de disputas (indecoroso para os engenheiros portugueses e lesivo dos interesses nacionais), não-abdicação dos foros de cidadãos ingleses por parte dos empresários, crítica à directriz, ausência de pontos forçados na directriz, zona de protecção da linha, direito de Peto às minas que encontrasse, questão de que não era Peto quem ia construir a linha mas uma sociedade anónima, questão do término do caminho-de-ferro (Porto ou Gaia).
		F A V O R	D E P S	Ávila Silvestre Ribeiro Faustino da Gama Barão de Almeirim Conde de Samodães Velez Caldeira Carlos Bento Morais Carvalho Miguel do Canto Albino de Figueiredo Caetano Garcês Sá Nogueira Trindade Sardinha Santana e Vasconcelos Rodrigues Vidal	Fama de Peto, alta necessidade da linha, ausência de concurso (para afastar os empresários menos sérios), a linha do norte era a grande artéria de circulação interior (atravessava zonas povoadas e importantes e ligava as duas mais importantes cidades do país), ausência de condições financeiras propícias e necessidade de mais estudos para a construção da linha internacional (a linha do leste não servia), existência de um troço comum entre as duas linhas, falta de acordo para o enlaçamento férreo na fronteira, menor onerosidade (e maior qualidade do trabalho) do subsídio quilométrico em relação à garantia de juro, o caminho-de-ferro pagava-se a si próprio, o acordo com a CCP era justo e a empresa séria.
		P A R E	Visconde de Castro Conde de Vila Real Conde da Ponte Conde de Lavradio	Maior necessidade da linha do norte em relação à linha internacional, linha do norte como base das futuras ligações a Espanha, subida importância de uma ligação entre Porto e Lisboa, prestígio de Peto, impossível contratar em melhores condições nas circunstâncias do mercado, investimento que se pagava a si próprio.	

			S	Silva Costa Visconde de Atouguia José Maria Grande Visconde de Algés Eugénio de Almeida Visconde da Luz	
4-5-1857	Criação dos meios para fazer face aos encargos do contrato Peto.	C O N T R A P A R E S	D	-	Aprovado sem discussão.
			P	Ferrão	Más condições do empréstimo.
			D	-	Aprovado sem discussão.
			P	Carlos Bento	Boas condições do empréstimo.
6-8-1858	Prolongamento da linha do Barreiro às Vendas Novas até Évora. <i>Argumentos sobre as alterações propostas pelos pares.</i>	C O N T R A	D	Lobo de Ávila Martens Ferrão Infante Pessanha Pulido José Estêvão Sebastião José de Carvalho Pinto Coelho Bivar Barros e Sá Xavier da Silva	Indefinição quanto à possibilidade de a CCFST não se mostrar interessada na empreitada, ausência de ligação a Beja² , ausência de ligação a Estremoz , descrença na exequibilidade do projecto nas condições correntes, incumprimento da companhia no contrato primitivo, ausência de concurso, pelo contrato anterior a companhia podia levar o caminho-de-ferro a Évora por uma subvenção mais reduzida, indeterminação na quantia a criar e títulos de dívida para pagar a obra. <i>Existência de poderosas influências por trás do governo, fracasso de qualquer concurso que não se baseasse em garantia de juro, condições lesivas das alterações.</i>

² Na discussão o governo aceitou incluir a ligação a Beja, passando estes deputados a apoiar o projecto. Também se postulou a não-admissão a concurso de concorrentes incapazes (a pedido do legitimista Pinto Coelho) e a criação dos meios necessários para fazer face aos encargos (satisfazendo Xavier da Silva). Nos Pares a primeira daquelas decisões foi anulada, eliminou-se a preferência dada à CCFST e não se fixou o máximo de subvenção a atribuir ao concessionário.

			<p><i>José de Morais</i> <i>Ávila</i> <i>Faria e Maia</i> <i>Sá Nogueira</i></p>	
		P A R E S	<p>Marquês de Nisa Visconde de Balsemão Ferrão</p>	A preferência dada à CCFST afastaria qualquer concorrente, falta de estudos.
		F A V O R	<p>Albino de Figueiredo Carlos Bento Pulido Faria e Maia Santana e Vasconcelos Ávila Sá Nogueira <i>Lobo de Ávila</i> <i>Mouzinho de Albuquerque</i> <i>Xavier da Silva</i> <i>Pulido</i></p>	<p>Vantagem incontestável de ligar Évora à rede ferroviária, forma de levar braços e capitais ao Alentejo. <i>Apesar de o projecto primitivo ser melhor era mais importante dar andamento à construção, compromisso do governo de não aceitar propostas superiores a 50% do custo quilométrico.</i></p>
		P A R E S	<p>António de Serpa Visconde da Luz Ferrão</p>	Existência de estudos, pertinência na não-limitação da subvenção.
1-4-1859	Rejeição das alterações ao contrato Peto.	C O N T R A	<p>Carlos Bento Ávila Xavier da Silva Alves Martins Gavicho Mendes Leal Gaspar Pereira Faustino da Gama José Lourenço da Luz Simas Sá Nogueira</p>	Honorabilidade de Peto, única forma de fazer cumprir o seu contrato original, adiamento indeterminado da construção em caso de rejeição, desnecessidade da discussão, imprudência da rejeição que dava azo a que Peto pedisse indemnizações, nenhum capitalista aceitaria um contrato sem garantia de juro, a alternativa seria pôr o estado no papel de empreiteiro, não havia alternativa por parte do novo governo.
		P A	-	-

			R E S		
			F A V O R	António de Serpa Lobo de Ávila Fontes Gomes de Castro José Estêvão Pegado Marreca Mouzinho de Albuquerque Anselmo Braamcamp Passos José Velo de Horta Faria e Maia	Acordo mais oneroso para o estado, remição em condições mais desfavoráveis, sistema misto reunia os defeitos da garantia de juro e da subvenção quilométrica, preço a pagar ainda mais lesivo da fazenda, ligação das obrigações a emitir à garantia de juro assumida pelo estado, bitola diferente da de Espanha ³ .
			P A R E S	-	-
16-3-1860	Contrato com D. José de Salamanca para a construção dos caminhos-de-ferro do norte e leste.		C O N T R A	Lobo de Ávila Gomes de Castro Gavicho Belchior José Garcês Ávila (criticava mas aceitava) Carlos Bento Velo de Horta Morais Carvalho Silva Cabral Monteiro Castelo Branco Faustino da Gama Ferrer Coelho do Amaral D. Rodrigo de Meneses	O contrato resultava de um simulacro de concurso, alteração ao contrato original depois do concurso e em favor do concessionário, falta de fiscalização estatal, adiamento da segunda via sem redução da subvenção até a obtenção de rendimentos demasiado altos, remição onerosa para o estado, impossibilidade de cumprimento dos prazos (em virtude da falta de mão-de-obra em Portugal), tarifas demasiado elevadas, estatutos da CRCFP, questões técnicas que redundavam em diminuições de despesa à custa de da boa construção, subvenção demasiado elevada, directriz, falta de segurança pela ausência da segunda via, falta de penalizações por incumprimento, obras iniciadas sem autorização parlamentar, consequências nefastas sobre o nosso crédito, necessidade de lançamento de impostos, necessidade de economias, preferência pela linha pelo vale do Mondego.

³ Belchior José Garcês tomava uma posição intermédia: partilhava a crença no lucro do caminho-de-ferro, mas referia que nada se estipulava no caso de o lucro do caminho-de-ferro superar os 6,5%, desconfiava da emissão ilimitada de obrigações, abominava as condições da remição e lamentava que as condições de construção tivessem sido alteradas para condições pouco definidas. Todavia a proposta de alteração não estava ferida de morte, bastando uma redução da taxa da garantia de juro e uma limitação à capacidade de emissão de obrigações.

			P A R E S	Visconde da Fonte Arcada Sá da Bandeira Marquês de Valada	Contrato alterado prejudicar o estado e afastar a concorrência, escolha de um espanhol, desautorização do CSOPM e de Sá da Bandeira, bitola igual à de Espanha.	
			F A V O R	D E P S	José Ponte e Horta Mamede António de Serpa Nogueira Soares Fontes Tomás de Carvalho Costa Lobo (II) José Estêvão Casal Ribeiro Pinto Coelho	Normalização da bitola com Espanha, boas condições técnicas e financeiras, recurso à subvenção quilométrica, boa-fé e prestígio de Salamanca e seus associados, pressa, adiamento da segunda via como prática corrente na Europa (não era um lucro para a empresa, apressava os trabalhos e não roubava tantos braços à agricultura), necessidade de garantir lucro à companhia para esta existir, vantagens gerais do caminho-de-ferro, contrato melhor que o anterior com Peto.
				P A R E S	Fontes António de Serpa Visconde da Luz Conde do Bonfim	O contrato era o melhor possível, a directriz da linha do leste servia Alentejo e Beira, a opinião do CSOPM (devia-se exigir a constituição de uma companhia) fora o que impossibilitar Peto de formar uma companhia, asneira em não haver bitolas contínuas, não era a diferença de bitola que impedia uma invasão e a linha do leste tinha bons pontos defensivos.
25-4-1860	Contrato para o prolongamento da linha do sul até Évora e Beja.	C O N T R A	D E P S	Lobo de Ávila Carlos Bento Belchior José Garcês Faustino da Gama Pinto Coelho Arrobas Xavier da Silva	Ajuste directo, possibilidade de se prorrogar o prazo à empresa, subvenção em vez de garantia de juro, forma e peso de financiamento, disparidade de bitolas aquém e além Vendas Novas, descrença na rentabilidade da linha, adiamento da questão até ver a rendibilidade da linha do leste, carácter local da linha , falta de legitimidade do contrato pela morte de Terceira, falta de pagamento das câmaras de Évora e Beja.	
			P A R E S	-	Aprovado sem discussão.	
			F A V O R	D E P S	Ávila António de Serpa António de Carvalho Infante Pessanha Bivar Pulido Tomás de Carvalho	Dinâmico comércio entre Évora, Beja e Lisboa (cereal, vinho e carne suína), uniformização de bitola para mais tarde, rebate dos argumentos contrários.

			Casal Ribeiro		
		P A R S	-	Aprovado sem discussão.	
12-8-1861	Compra do caminho-de-ferro do Barreiro às Vendas Novas à CCFST.	C O N T R A	D E P S	António de Serpa Fontes Vaz Preto Martens Ferrão José Estêvão Pereira Dias	Compra sem autorização parlamentar, necessidade de emissão de inscrições no valor de 19 mil contos (para este negócio e não só), preço exagerado da compra em relação às obrigações que o governo deixava de ter, questões contratuais, uniformização exclusivamente por conta do estado, absolvição da CCFST do incumprimento de certas obrigações, receio de que o governo ficasse com a exploração do caminho-de-ferro.
			P A R E S	Joaquim António de Aguiar Sebastião José de Carvalho	Incumprimento anterior da CCFST acompanhado de falta de vigor do estado na defesa dos seus interesses, falta de respeito para com o parlamento, contrato ruinoso (preço elevado que se paga, obras que o governo ainda tem de assumir, baixo valor dos privilégios de que a CCFST prescinde, exploração pelo estado), falta de audição do conselho de estado, desnecessidade de compra (o estado tinha de autorizar qualquer alienação da linha pelo que não havia risco de Salamanca monopolizar as linhas).
		F A V O R	D E P S	Veloso de Horta Carlos Bento João Crisóstomo Belchior José Garcês Ávila	Uniformização da bitola, eliminação das obrigações do governo em relação à CCFST, culpabilização de quem contratou bitolas diferentes, encargo provisório em virtude da iminente venda, existência de precedentes na compra de caminhos-de-ferro sem autorização parlamentar.
			P A R E S	Veloso de Horta Ávila Visconde de Castro Velez Caldeira Conde de Linhares	O estado ainda ia lucrar com a exploração da linha, grande serviço ao país em face de cálculos miúdos, facto de o parlamento ter sido consultado informalmente e de a câmara dos deputados já ter aprovado o projecto, falta de tempo para apresentar a proposta às câmaras antes de acordar em tempo útil com a CCFST, a linha ia fazer de Lisboa um porto do Mediterrâneo pela extensão da linha até Cacilhas, eliminação dos privilégios da CCFST, maior facilidade na realização de melhoramentos na linha, outra intervenção do estado no negócio podia acabar com o caso em tribunal com todo o custo de tempo que acarretava.
21-6-1862	Venda do caminho-de-ferro do Barreiro às Vendas Novas à SEPRC (nos pares, o parecer das comissões ia no sentido da rejeição da venda).	C O N T R A	D E P S	Carlos Bento Fontes Bivar Fortunato de Melo Xavier da Silva Aragão Mascarenhas José Estêvão Afonso Botelho	Uniformização do ramal de Setúbal em prazo diferente, reduzido preço de venda (que não entrava logo nos cofres públicos), prazos permissivos, pertinência da manutenção da exploração no estado até arranjar melhor negócio, desnecessidade e levantamento de obstáculos por parte da CRCFP ao ramal até Estremoz, falta de acordo com Espanha, falta de coincidência do prazo das concessões, privilégios concedidos à SEPRC, más condições para uma linha até Espanha, desnecessidade da ligação ao Guadiana, esquecimento das linhas da Beira, Douro, Andaluzia e Algarve, falta de estudos.

		P A R E S	Duque de Loulé	Contrato vantajoso dentro das circunstâncias.
		F A V O R	D E P C A L Ç A E P I N A D U Q U E D E L O U L É V E L O S O D E H O R T A	Inconveniência em manter a linha descontínua, alto custo da uniformização pelo estado (600 contos), pertinência da venda à SEPRC com a obrigação de a companhia alargar a via, melhorar o embarque na margem sul do Tejo, construir estações em Setúbal e Lisboa e levar a linha de Évora a Estremoz e de Beja ao Guadiana, economia de 200 contos ao não se construírem estradas no Alentejo por causa da linha, despeito dos avilistas, realização do compromisso de vender a linha, incapacidade de qualquer empresa de entregar 945 contos de uma só vez, oportunidade do negócio, incapacidade legal da CRCFP em impugnar o ramal até Estremoz.
		P A R E S	M A R Q U Ê S D E N I S A F I L I P E D E S O U R E E U G É N I O D E A L M E I D A M A R Q U Ê S D E V A L A D A Á V I L A V I S C O N D E D E V I L A M A I O R	Fracas condições do contrato que podem ser melhoradas, necessidade de dar preferência a outras linhas mais úteis, incapacidade de ligação a Estremoz, fraca vantagem da linha do Guadiana, quem contratava não era quem detinha as linhas, aparecimento de outros interessados (Simão Gattai e M. Mckenzie), impossibilidade de fazer alterações ao contrato em plena câmara alta, aumento iminente do rendimento da linha do estado pela abertura das linhas de Évora e Beja.
6-5-1864	Venda do caminho-de-ferro do Barreiro às Vendas Novas à SEPRC e sua continuação até à linha do leste, Guadiana e Algarve.	C O N T R A	D E P C A L Ç A E P I N A D U Q U E D E L O U L É P I N T O D E A R Á U J O J O S É D E M O R A I S V I S C O N D E D E P I N D E L A Q U A R E S M A F A R I A G U I M A R Ã E S C O E L H O D O A M A R A L A B Í L I O C O S T A A R A G Ã O M A S C A R E N H A S	Abandono de outras linhas atravessando zonas mais ricas, falta de interesse das linhas contratadas (excepto a ligação à linha do leste), produto da venda não ser aplicado ao défice nem cobrir toda a despesa deste investimento, falta de informação sobre as directrizes das linhas, abandono de povoações desprovidas de caminhos-de-ferro.
		P A R E S	M A R Q U Ê S D E N I S A	Começou por falar contra mas cessou a sua intervenção dado o seu estado de saúde.
		F A V O R	J O Ã O C R I S Ó S T O M O P L Á C I D O A B R E U A N T Ó N I O D E S E R P A J O Ã O A N T Ó N I O D E S O U S A C A S T R O F E R R E R I	Poupança de 1 400 contos com a uniformização da bitola, construção de estações em Setúbal, Pinhal Novo e Lisboa e estradas que se deixavam de fazer, prejuízo pela não-continuação da linha, encargo insignificante tendo em conta as vantagens que se auferiam, o desenvolvimento que traria ao Alentejo e a emigração que era diminuída, seriedade e profissionalismo da SEPRC, preço de venda superior ao de

			Bivar Neutel	compra, continuação da linha até à linha do leste, Guadiana, Algarve e Espanha, melhorias conseguidas no juízo arbitral e na remição da linha, oportunidade a aproveitar.	
			P A R E S Visconde da Vargem de Ordem Ávila João Crisóstomo Joaquim António de Aguiar	Seriedade e profissionalismo da empresa, contrato de grande interesse público (só se levantava a questão de um potencial conflito com a empresa que geria os vapores entre a margem sul e Lisboa).	
9-5-1864	Abertura de concurso para a construção de uma linha entre Porto e Braga.	C O N T R A	D E P S	-	-
			P A R E S	-	-
		F A V O R	D E P S	António de Serpa João Crisóstomo Torres e Almeida Gouveia Osório Pereira Dias Magalhães Aguiar Plácido Abreu Casal Ribeiro Santana e Vasconcelos Fernandes Vaz Visconde de Pindela	Conveniência de continuar a linha do norte para lá do Porto, ligando Lisboa ao coração do Minho (rico pelos seus produtos agrícolas, indústrias e génio empreendedor dos seus habitantes), o movimento entre Porto e Braga compensava a garantia de juro (não se falando abertamente contra sugeria-se a alteração do subsídio para garantia de rendimento bruto e a construção de mais caminhos-de-ferro na Beira, Douro e Trás-os-Montes).
			P A R E S	-	-
27-11-1865	Alteração do contrato com a SEPRC.	C O N T R	D E P S Silveira da Mota Santos e Silva Santana e Vasconcelos Barão de Magalhães Carlos Bento	Novação funestíssima para o estado por acarretar encargos muito maiores, por trocar o certo pelo incerto e por prever uma remição em piores condições, valor da garantia exagerado, descrença no futuro rendimento crescente da linha (de Beja ao Algarve não havia nada nem ninguém, o Algarve exportava tudo por mar porque lhe ficava mais prático e barato, o ramal até ao Guadiana não servia ninguém,	

		A	Gavicho Faria Guimarães Sousa Brandão	subdesenvolvimento da indústria mineira em Portugal), erro nos cálculos de Fontes (se realmente se atingisse os 1,967 contos a empresa preferia a subvenção, manipulação de estatísticas e autoridades em favor do governo, impossibilidade de comparação de Portugal com os países ricos da Europa), impossibilidade de se fazer qualquer estimativa em relação ao rendimento dos caminhos-de-ferro, incentivo à empresa para não construir nem explorar bem, condições técnicas insuficientes, falta de interesse de Espanha em prosseguir o caminho-de-ferro do seu lado, dificuldades de embarque no Barreiro, ausência de consulta do CSOPM, incontornável recurso à emissão de títulos de dívida num prazo de cinco anos, expediente financeiro de curto prazo e injustificável uma vez que a situação financeira nacional não o justificava, precedente de se entregar 3,6 contos/km e por ano a caminhos-de-ferro baratos, possibilidade de a empresa levar a efeito o contrato anterior, rejeição não implicava o fim dos caminhos-de-ferro.
		P A R E S	Visconde de Chancelheiros Margiochi Ávila Ferrão Francisco Tavares de Almeida Proença Silva Sanches Barão de Vila Nova de Foz Côa Rebelo da Silva Velez Caldeira	Não era certo que a empresa não podia executar o contrato anterior (se não pudesse devia-se isentá-la da construção da linha do Algarve), proposta mais onerosa, descrença no rendimento esperado da linha (se atingisse 1,967 contos a empresa não aceitaria a novação), incentivo a uma má exploração, custo da linha exagerado, governo mais preocupado com os interesses da companhia que a própria companhia, recurso à emissão de títulos de dívida menos oneroso, desinvestimento em linhas internacionais em benefício de linhas de interesse local, a rejeição do contrato não implica o fim dos caminhos-de-ferro, abertura de um precedente que podia ser usado pela CRCFP, contrato nulo à luz da lei.
		F A V O R	D E P S	Fontes Dias Ferreira Fradesso da Silveira Bicudo Correia Martens Ferrão Teixeira de Vasconcelos (I) Lavado de Brito Fortunato de Melo

			P Fontes A Marquês de Ficalho R Casal Ribeiro E Conde de Castro S Larcher Anselmo Braamcamp Visconde de Algés Vaz Preto Marquês de Valada	Necessidade de ajudar as empresas quando elas precisam sob pena de mais nenhuma vir negociar a Portugal, atitude pouco económica de deixar os empreendimentos a meio, no estrangeiro tomam-se medidas semelhantes, medida que antes era defendida pelos que então criticavam, a ajuda corresponde a uma garantia de 6,5%, adiamento do pagamento para quando se inicia a fruição do investimento, suspensão da emissão de títulos de dívida, empresa de confiança, grande futuro da linha, desenvolvimento da indústria mineira, a rejeição do contrato levaria a questão a tribunal adiando a obra, contrato mau mas melhor que um contrato impossível.
29-1-1866	Contrato com a CRCFP para a construção da quinta secção da linha do norte e do ramal de Valadares.	C O N T R A	D José Morais E Sá Nogueira P Oliveira Pinto S Carlos Bento Silveira da Mota Lourenço de Carvalho Caetano Garcês Aires de Gouveia Sousa Brandão	Contrato lesivo para o estado, inutilidade e onerosidade do ramal de Valadares (que por natureza devia ser de graça), a estação pelo contrato devia ficar no centro do Porto e não nos arrabaldes, o saldo entre o que a CRCFP ganha e o que perde é-lhe claramente favorável e à custa do país, a lei podia ser injusta mas tinha de ser cumprida, abertura do precedente de uma companhia não cumprir e ainda lucrar, necessidade de se recorrer ao imposto para se pagar as expropriações (já que Fontes não queria recorrer a mais emissões de dívida), possibilidade de se indemnizar os concessionários da ponte pênsil, valor das expropriações.
			P Marquês de Sabugosa A Ferrão R Silva Cabral E Bispo de Viseu S Margiochi Ávila Velez Caldeira	Contrato funesto como o da linha do sueste e pelos mesmos motivos, benefícios gratuitos para a CRFCP, precedentes para abusos por parte das empresas, ataque ao crédito nacional pelo incumprimento de contratos, inutilidade do ramal de Valadares, abertura de precedentes no pagamento de ramais que devia ser gratuitos para o estado, eventualidade de os prazos impostos à CRCFP já terem terminado, inconveniência da colocação da estação no Cirne, excesso de percurso da linha entre Porto e Gaia que faria com que fosse mais barato ir de transporte rodoviário.
		F A V O R	D Conde de Castro E Fontes P Plácido Abreu S António de Serpa Falcão da Fonseca	Importância da conclusão da quinta secção, necessidade e gratuidade de ajuda à CRCFP, no estrangeiro, tomavam-se medidas semelhantes, justeza da medida em termos técnicos e económicos (apesar de ilegal à luz da lei), parecer favorável do CSOPM no que diz respeito à desvantagem geral da colocação imediata dos segundos tabuleiros (não eram usados e deteriorar-se-iam), a não-colocação dos tabuleiros era um facto já aceite por outros governos quando abriam linhas e no contrato de prolongamento das linhas de Évora e Beja, inclusão do ramal de Valadares e estação na margem esquerda do Douro (servia melhor o comércio de importação e exportação e entre Porto, Gaia e Lisboa sobretudo quando a barra do Douro estivesse encerrada e facilitava a fiscalização pela alfândega do Porto), que valiam 300 contos, melhor localização da estação do Porto e da ponte para serviço da cidade e continuação da linha pelo Douro e Minho, menor valor dos compromissos do estado em relação com as vantagens que fruía.
		P	Marquês de Valada	Prejuízo em embarçar as empresas de obras públicas, cumprimento dos prazos por

			A R E S	Larcher Conde de Castro Visconde de Lagoaça	parte da CRCFP tendo em conta que houve atrasos na apreciação dos seus projectos, validade do ramal de Valadares que não era gratuito por ter sido exigência do estado, maior qualidade do traçado terminando no Cirne e da colocação da estação (que permitia o prolongamento da linha pelo Minho e Douro).
14-2-1866	Rejeição do contrato assinado com Herbert Debrousse para a construção da linha de Sintra.	C O N T R A	D E P S.	Santana e Vasconcelos	O governo devia ser permissivo com esta companhia como o era com outras.
			P A R E S	-	-
		F A V O R	D E P S.	António de Serpa Levy Sá Nogueira Fontes Francisco Costa	Deficientes condições técnicas e financeiras, necessidade de separação entre contratos de docas e contratos de caminhos-de-ferro, intransigência do concessionário na exclusividade dos armazéns ao longo do Tejo.
			P A R E S	-	-
4-5-1867	Construção das linhas do Minho (por Braga e Viana até à Galiza) e Douro (do Porto ao Pinhão) pelo estado (aditada com a realização de estudos para a linha da Beira Alta).	C O N T R A	D E P S.	Tomás Ribeiro Monteiro Castelo Branco Quaresma Fernando de Melo José Morais Carlos Bento Caetano Garcês Sousa Brandão	Não inclui a linha da Beira Alta (que é uma aposta certa, comunica Portugal com o <i>centro do mundo</i> , atravessa uma zona rica, tem o favor do CSOPM), a linha do Douro não era de primeira necessidade e muito menos a do Minho, isolamento completo da Beira Alta que impede o desenvolvimento da sua indústria, promessa de estudos como forma de desviar atenções, efeito negativo das obrigações sobre outros títulos de dívida, necessidade de terminar em primeira mão as linhas já encetadas e de construir estradas, fraca situação financeira para o estado se arrogar em empreiteiro, descrença no potencial das linhas que se projectavam (a linha do Douro de nada serve se se mantiverem em alta os direitos alfandegários e no Minho já havia estradas suficientes), fracas condições técnicas em linhas que se querem internacionais, descrença na capacidade de gestão do estado, condições técnicas (declives que impediam a formação de grandes comboios, não serviam para uma grande cidade como o Porto e levariam a grandes custos de manutenção) e directriz (a linha do Douro devia seguir sempre pelo vale do rio desde o Porto e a linha do Minho devia ir por Esposende e ter um ramal para Braga) inadequadas (apesar de ser

				favorável à construção pelo estado e de concordar com a maior parte do projecto).
		P A R E S	Vaz Preto Sá da Bandeira	Necessidade de primeiramente se organizar as finanças públicas, despesa demasiado elevada para o estado porque o custo previsto era demasiado baixo, esquecimento da Beira que perdeu vantagens competitivas em relação ao norte e ao sul à conta desse esquecimento, erro na adopção de uma bitola igual à de Espanha
		F A V O R	D E P S. Andrade Corvo Lourenço de Carvalho Pinto Coelho Gavicho Gomes de Castro Dias Ferreira Plácido de Abreu José Barbosa da Costa Lemos António Alves Carneiro Pereira Dias Cunha Barbosa	Prolongamentos naturais da linha do norte pelas regiões que pela sua actividade mais preparadas estavam para receber o caminho-de-ferro, únicos estudados, facilitação das relações comerciais entre porções de terreno mais limitados (pelo que não careciam de condições técnicas muito exigentes, sendo mais baratas), apesar de ambas futuramente serem linhas internacionais (por Zamora, Salamanca e Tui), linhas de alto rendimento (por servirem a riqueza natural, o intenso movimento, a activa indústria, a florescente actividade da engorda do gado, os movimentados portos de Porto, Viana, Vila do Conde, Caminha e Esposende, as importantes cidades de Porto, Braga e Viana e a densa população do Minho e Douro), custo incomportável da linha da Beira, benefício a ambas as margens do Douro, substituição das penosas viagens pelo rio e estrada, pelo caminho-de-ferro o transporte de vinho duriense era mais barato e evitava a sua perda de qualidade, pertinência do uso de obrigações estatais para financiar a construção que decerto seriam subscritas pelos emigrantes brasileiros do Minho, necessidade de empregar os engenheiros ao serviço do estado, bom exemplo estrangeiro na construção pelo estado, forma mais eficaz de ajudar a CRCFP, Minho e Trás-os-Montes eram as únicas províncias sem caminho-de-ferro (a Beira tinha a linha do leste), má vontade dos deputados da Beira que não se queixaram com a construção de linhas no Alentejo e que se esquecem que representam o país e não a Beira, panaceia para a crise do Douro (ódio, elevação dos salários, alto preço das subsistências, direitos prejudiciais na alfandega inglesa).
		P A R E S	Andrade Corvo	Conveniência de a bitola ser igual à da linha do norte, confiança na resolução do défice por meio de investimentos.

3-8-1868	Segunda alteração do contrato com a SEPRC ⁴ .	C O N T R A	D	Mendonça Cortês	A empresa não tem direito a nada, porque faliu, ideia de que quando as empresas lucram levam tudo e quando não lucram pedem indemnizações (com a protecção diplomática dos seus países de origem), má condição financeira do estado para generosidades, subvenção demasiado alta, verbas de pagamento do estado exageradas, exclusão da linha do Algarve .
			E	Faria Blanc	
			P	Montenegro	
		P A R E S	S.	Teixeira Marques	-
				Lobo de Ávila	
				Lourenço de Carvalho	
F A V O R	D	Dias Ferreira	Aumentava a extensão da rede ao sul do Tejo em 119 km, entregava a exploração à SEPRC, reduzia a metade o encargo do estado em relação ao contrato anterior, mantinha os mercados financeiros abertos ao país, a rescisão e apropriação do caminho-de-ferro faria com que mais nenhum capitalista viesse negociar a Portugal, o governo desonerava-se de pagar fosse o que fosse aos obrigacionistas.		
	E	Canto e Castro			
	P	Belchior José Garcês			
P A R E S	S.	Arrobas	-		
31-5-1869	Contracção de um empréstimo para entre outras pagar a indemnização à SEPRC ⁵ .	C O N T R A	D	Fontes	A SEPRC nada tinha a receber por direito mas apenas por justiça e equidade (o confisco puro e simples era uma barbaridade), pior em relação ao acordo proposto pelos regeneradores, não abre as praças financeiras a Portugal por acentuar o descrédito nacional a ponto de afastar quaisquer outras empresas.
			E	Matias de Carvalho	
P A R E S			P	Lobo de Ávila	O pagamento devia ser restringido e feito somente em títulos, o governo nada devia à empresa
			S.	Andrade Corvo	
				Rebelo da Silva	
				Conde de Ávila	
				Vaz Preto	
				Ferrer	
				Montufar Barreiros	
				Ferrão	
				Marquês de Valada	
				Visconde de Fonte Arcada	
				Marquês de Sabugosa	
				Casal Ribeiro	

⁴ Não se inclui a parte da discussão em que se tentava determinar se o governo perfilhava ou não o acordo.

⁵ Só se incluem nos deputados aqueles que falaram sobre o negócio com a SEPRC.

		F A V O R	D E P S	Conde de Samodães Montenegro Bandeira Coelho	Culpabilização dos regeneradores por terem originado toda esta questão, injustiça no facto de o estado se locupletar à conta do esforço alheio (embora a isso tivesse direito), acordo como única forma de Portugal voltar a aceder ao crédito externo, bancarrota como alternativa, manutenção da exploração nas mãos da companhia.
			P A R E S	Conde de Samodães Costa Lobo (I) Barão de Vila Nova de Foz Côa Bispo de Viseu Larcher Conde de Tomar Sá da Bandeira Braamcamp	Era impossível restringir o pagamento dado a plêiade de credores, necessidade de se resolver a questão do empréstimo associado à indemnização.
9-8-1869	Alteração ao valor da indemnização a pagar à SEPRC (e nos pares possibilidade de arrendamento das linhas do sul e sueste a uma companhia que as prolongasse até Estremoz, Guadiana e Casével; o regresso da proposta aos deputados).	C O N T R A	D E P S	Ferreira de Melo Dias Ferreira Santos e Silva Andrade Corvo Fontes Matias de Carvalho Barros Gomes Correia de Barros Melo e Faro Bandeira Coelho	Falta de seriedade do governo, segunda tentativa de acordo para uma conclusão ainda pior e mais onerosa para o estado, receio de que este acordo não fosse final, proposta feita à pressa, possibilidade de se atrair de novo os mesmos ingleses .
			P A R E S	Fernandes Tomás Marquês de Sabugosa	Nova oportunidade para que uma empresa viesse exigir indemnizações ao estado.
		F A V O R	D E P S	Correia de Barros Costa e Almeida Bandeira Coelho Saraiva de Carvalho Calheiros e Meneses Anselmo Braamcamp Lobo de Ávila Fontes Ferreira de Melo Aragão Mascarenhas	Dever moral de pagar à SEPRC a diferença entre o valor das obras feitas e a soma das subvenções recebidas, único acordo possível, forma de abrir os mercados financeiros fechados pela falta de acordo entre os credores ingleses, manutenção da atitude de transigência que os outros governos haviam demonstrado para com a SEPRC, vantagem de o estado reassumir uma linha que já rendia 51 contos por ano, premência na conclusão deste caso, nunca será a SEPRC a assumir o arrendamento porque faliu (embora não fosse impossível impedir os mesmos ingleses de participar na nova empresa) .
			P A	Visconde de Algés Jaime Larcher	Injustiça em ficar com uma obra à custa do suor alheio, o não-arrendamento das linhas pode tornar difícil a efectivação do acordo, tornar a indemnização menor,

			R E S	Lobo de Ávila	obtenção de um novo rendimento para o estado.
19-8-1869	Concessão ao Larmanjat de isenções alfandegárias.	C O N T R A	D E P S	-	Aprovado sem discussão.
			P A R E S	Visconde de Fonte Arcada	Atentado à indústria nacional, inconveniência de membros do parlamento participarem em negócios financiados pelo estado.
		F A V O R	D E P S	-	Aprovado sem discussão.
			P A R E S	Marquês de Valada	Qualquer cidadão podia participar em actividades industriais que beneficiem o país.
20-8-1869	Rejeição do contrato assinado com Herbert Debrousse para a construção da linha de Sintra.	C O N T R A	D E P S	-	Aprovado sem discussão.
			P A R E S	-	-
		F A V O R	D E P S	-	Aprovado sem discussão.
			P A R E	-	-

			S		
23-8-1869	Resolução de quaisquer queixas justificadas da CRCFP.	C O N T R A	D	Sá Nogueira Bandeira Coelho Luís de Campos	Terceira esclarecimento do contrato, historial de incumprimento da CRCFP, desconhecimento das reclamações da CRCFP e a quanto montavam, a CRCFP não tinha direito a quaisquer reclamações (a sua administração foi danosa pois o estado sempre cumpriu), o projecto retirava todas as vantagens do acordo de empréstimo
			P A R E S	-	-
		F A V O R	D	Lobo de Ávila Andrade Corvo Matias de Carvalho Calheiros e Meneses	Necessidade de levantar os embaraços que impedem a CRCFP de cumprir o seu contrato (apesar de não ter nenhuma razão de queixa) e a colocassem na situação da SEPRC, medidas semelhantes são tomadas no estrangeiro, sem este projecto não havia empréstimo ou pelo menos não se conseguiam condições tão favoráveis, esperança que o auxílio seja temporário pelo desenvolvimento do tráfego nas linhas do norte e leste.
			P A R E S	Ávila Lobo de Ávila Visconde de Algés Marquês de Valada Marquês de Nisa	Eventualidade de o governo necessitar de ajudar a CRCFP (apesar de esta não ter qualquer razão de queixa), impedir a ruína da CRCFP e do crédito nacional, necessidade de abrir as portas dos mercados financeiros fechadas pela CRCFP e pela SEPRC, pertinência no auxílio a empresas de utilidade pública que trazem os seus capitais para Portugal.
19-9-1871	Aplicação do rendimento das linhas do sul e sueste ao prolongamento das mesmas linhas até Estremoz e fronteira ⁶ .	C O N T R A	D	-	-
			P A R E S	-	Aprovado sem discussão.
		F A V O R	D	Bandeira Coelho Cardoso Avelino	Boa proposta, que só peca por acanhada.
			P A	-	Aprovado sem discussão.

⁶ Não se inclui a parte da discussão em que se discutiu o adiamento da discussão.

			R E S		
26-3-1872	Alargamento do prazo da isenção alfandegária concedida a Saldanha e ao Larmanjat.	C O N T R A	D E P S	Barros e Cunha Mariano de Carvalho	O Larmanjat estragava as estradas e pelo contrato ninguém era responsável, preferência por outro modelo de locomoção (Thompson), ruína de todas as outras formas de comunicação porque ocupava toda a estrada, necessidade de maior especificação dos materiais isentos de taxas.
			P A R E S	Visconde de Fonte Arcada	Sistema perigoso à segurança pública e não testado na Europa, preferência por outros sistemas de locomoção (Thompson), não protegia a indústria nacional, precedente que podia redundar em abusos.
		F A V O R	D E P S	Pereira de Miranda Cardoso Avelino	Todas as providências serão tomadas para evitar aquelas preocupações.
			P A R E S	Cardoso Avelino	Os danos causados eram insignificantes, manutenção das condições que justificam a isenção, críticas fora de contexto.
2-5-1872	Renovação da aplicação do rendimento das linhas do sul e sueste ao prolongamento das mesmas linhas até Estremoz e Gadiana ⁷	C O N T R A	D E P S.	-	-
			P A R E S	-	-
		F A V O R	D E P S.	Pereira de Miranda Cardoso Avelino	-
			P A R A	Marquês de Valada Cardoso Avelino	-

⁷ Não se inclui a parte da discussão em que se discutiu o adiamento da discussão.

			R E S		
4-3-1873	Autorização para acordo com a CRCFP para a construção da quinta secção, mediante as seguintes bases: isenção do imposto de trânsito, dispensa da construção do ramal de Valadares, desistência de qualquer reclamação por parte da CRCFP e exoneração da obrigação do estado de pagar a subvenção e as expropriações no Porto	C O N T R A	D E P S	Cândido de Morais Rodrigues de Freitas Pinto Bessa Barros e Cunha Pinheiro Borges Mariano de Carvalho Adriano Machado Luís de Campos	Promiscuidade entre política e companhias (Fontes e António de Serpa eram simultaneamente ministros e directores da CRCFP), falta de documentação para apreciar a questão, contradição em relação ao acordo anterior, questões jurídicas (não podia ser uma renovação do contrato porque o contrato anterior estava rescindido), brandura para com os incumprimentos e actos de má gestão sucessivos da CRCFP, lucro que a CRCFP conseguia à custa do estado, redução da extensão da linha significava também diminuição das despesas de exploração, fraca situação financeira do estado para ser generoso, desonra para o governo ser pressionado por financeiros estrangeiros
			P A R E S	-	-
		F A V O R	D E P S	Cardoso Avelino Lourenço de Carvalho Lobo de Ávila Carlos Ribeiro Plácido Abreu Carlos Bento	Necessidade de terminar a linha do norte sobretudo por já se ter decretado a linha do Minho, projecto de ponte de mais fácil execução, alívio da empresa (que sofria pela falta de estradas, reclamação de que desistia) de grandes despesas numa altura em que a sua situação não era a melhor à luz dos princípios de que as empresas são um poderoso elemento de desenvolvimento da riqueza pública e de que já outros governos o tinham feito, eliminação de uma obrigação financeira do estado (os 450 contos de expropriações e subvenções), medida semelhante (abolição do imposto de trânsito) era tomada no estrangeiro, redução da extensão da quinta secção de 10 para 4 km, supressão do ramal de Valadares que não se justificava pela despesa que acarretava, colocação da estação mais perto da Alfândega, via única para a ponte por questões financeiras e de segurança, aumento do encargo para a CRCFP pela supressão da subvenção e construção da ponte, injustiça de uma situação em que o país lucrara (com o caminho-de-ferro) e a empresa não, impossibilidade de rescisão contratual sob pena de se reviver a questão com a SEPRC e de mais ninguém aceitar investir em Portugal, benefício para o público da abolição do imposto de trânsito (pela redução de tarifas e pelo maior investimento que se poderia fazer nas linhas), impossibilidade de construção pelo estado (seria uma inversão de papéis).
			P A R E S	-	-

29-1-1875	Acordo com a CRCFP para a construção da quinta secção, mediante isenção do imposto de trânsito em pequena velocidade durante 36 anos, dispensa da construção do ramal de Valadares, desistência de qualquer reclamação por parte da CRCFP e exoneração da obrigação do estado de pagar a subvenção e as expropriações no Porto (e parecer sobre as propostas apresentadas durante a discussão).	C O N T R A	D E P S	Mariano de Carvalho (proposta também assinada por Osório de Vasconcelos, Pinto Bessa, Pereira de Miranda, Luís de Campos, Francisco Mendes) Mariano de Carvalho	Era possível reduzir ainda mais as benesses à CRCFP. As benesses concedidas à CRCFP podiam ser ainda menores.
			P A R E S	Franzini Bispo de Viseu	Enorme desfalque provocado pela isenção (1 500 contos), o estado não deve auxiliar as empresas indefinidamente, reincidência da CRCFP em incumprimentos, má gestão da CRCFP na construção e exploração das linhas.
			F A S O R E S	Ilídio do Vale Mariano de Carvalho Cardoso Avelino Anselmo Braamcamp Lourenço de Carvalho Lourenço de Carvalho	Mal menor (a empresa lucra, mas o estado não perde), futilidade na discussão da culpa ou inocência da CRCFP, importância da conclusão da linha do norte (que vale mais que o imposto perdido), impossibilidade de rescisão pelos interesses e capitais reunidos em torno da CRCFP, encurtamento do traçado entre Gaia e Porto, pouca importância do ramal de Valadares.
			P R E S	Lobo de Ávila Carlos Bento Cardoso Avelino	Necessidade de auxiliar a CRCFP (como se faz em França), maior qualidade do traçado escolhido (para o público, já que a CRCFP perde por ter um traçado mais pequeno), bom acordo para todas as partes, anteriormente os reformistas haviam dado 2400 contos à SEPRC (em resposta ao bispo de Viseu), necessidade de terminar a linha do norte, existência de salvaguardas suficientes no contrato.
9-3-1875	Abertura de concurso para a construção das linhas da Beira Alta, Beira Baixa e Algarve e ramais de Viseu e Covilhã (retoma da discussão entre os pares).	C O N T R A	D E P R S	Luís de Campos Alves Passos Barros e Cunha Francisco de Albuquerque Osório de Vasconcelos Visconde de Guedes Teixeira Luís de Lencastre Guilherme de Abreu Anselmo Braamcamp ⁸ Mariano de Carvalho	Construção pelo estado, preferência pela garantia de juro, propostas de mais linhas (Figueira a Coimbra para dar um porto à linha da Beira Alta e facilitar a construção, Braga a Chaves, continuação da linha do Minho até a fronteira, prolongamento do ramal da Covilhã à linha da Beira Alta, ligação ao Crato, ligação de Mangualde à linha do Douro), mas uma de cada vez para evitar a retirada de braços à agricultura e o aumento do preço das subsistências, receio de que a CRCFP monopolizasse a viação acelerada (o que podia ser mau em caso de invasão estrangeira), hiato de exploração nas linhas do sueste (Algarve em mãos privadas e o resto sob vigilância do estado), toda a rede alentejana devia ficar no estado, pagamento paulatino da subvenção em vez de pagar a totalidade da subvenção no final da obra, esquecimento de Trás-os-Montes, necessidade de um prévio acordo com Espanha, impossibilidade de estrangeiros serem administradores de empresas ferroviárias portuguesas, necessidade de prévia audição da engenharia militar, falta de estradas.
			P	Conde de Rio Maior	Demasiados encargos para uma situação financeira convalescente, adiamento do

⁸ Todos estes deputados não estavam necessariamente contra o projecto mas propunham visões alternativas. Só Mariano de Carvalho era contra.

		A R E S	Costa Lobo Miguel Osório Conde de Cavaleiros Conde de Cavaleiros Conde de Rio Maior Vaz Preto Costa Lobo	pagamento para o fim da obra, probabilidade de se levantar impostos, preferência pela construção de apenas uma linha, falta de estudos, abandono de outras linhas mais importantes, perigo de aumento dos salários prejudicando a agricultura, abandono de outras obras necessárias, eleitoralismo e nepotismo do governo, necessidade de chegar a acordo com Espanha para os prolongamentos das linhas internacionais, projecto pior em relação ao de 1874, exclusão das linhas do sul e sueste que podiam ajudar à construção da linha da Beira Baixa e sem as quais esta ficava nas mãos da CRCFP.
		F A V O R	Francisco Mendes Anselmo Braamcamp Tomás Ribeiro Teles de Vasconcelos Pinheiro Chagas Cardoso Avelino Visconde de Guedes Teixeira Plácido Abreu Luís de Bivar Marçal Pacheco (com Carrilho) Sousa Lobo Lourenço de Carvalho António José Teixeira	Necessidade de mais linhas entre o Tejo e o Douro, encurtamento da distância em relação a França, Madrid e Saragoça, atracção do movimento da Europa e das províncias espanholas de Salamanca, Zamora, Castela, Toledo e Cáceres, melhor aproveitamento das vantagens dos portos de Lisboa e Porto (sobretudo se se fizer o de Leixões), simultaneidade das obras (como durante a construção das linhas do norte e leste) para aproveitar a prosperidade e abundância de capitais, forma de estancar a emigração e de atrair mão-de-obra estrangeira, forma de aumentar os salários e de pressionar a agricultura a modernizar-se, perspicácia na atribuição da obra a privados (o estado não tinha funcionários suficientes e só pagava metade da obra) mediante subvenção quilométrica a pagar quando a linha estivesse concluída (pois a garantia de juro ou de rendimento desincentivava a companhia a uma boa construção e era incerta).
		P A R E S	Fontes Lobo de Ávila Vaz Preto Cardoso Avelino	Continuação do fomento da riqueza do país através do investimento em caminhos-de-ferro, os receios anteriormente demonstrados tinham sido desmentidos (com as linhas do norte e leste), capacidade financeira do estado, acessibilidade dos custos, possibilidade de se vender a linha do sul e sueste para fazer face aos encargos, existência de estudos para os enlaçamentos férreos ibéricos.
		O B S P S	Tomás Ribeiro Luís de Campos Teles de Vasconcelos Pinheiro Chagas António José Teixeira Visconde de Guedes Teixeira Lourenço de Carvalho Sousa Lobo Dias Ferreira	Pontos iniciais e forçados, directriz (norte do ou sul do Mondego, tendo em conta o custo, riqueza da zona atravessada e condições para ser linha internacional), sugestão de outros ramais, preferência por uma das linhas da Beira (tendo em conta o custo, riqueza da zona atravessada e condições para ser linha internacional), falta de interesse dos espanhóis em continuar a linha da Beira Baixa (para uns deputados porque lhes era inútil) e a linha da Beira Alta (para outros porque não passava por Madrid), linha da Beira Baixa como erro ou trunfo militar, falta absoluta de comunicações na Beira Baixa, adopção ou não de via reduzida na linha do Algarve.
29-3-1875	Contrato para a construção de um cais entre Lisboa e Belém servido por um caminho-de-ferro.	C O N T S	D -	Aprovado sem discussão.

		R A	P A R E S	-	Aprovado sem discussão.
		F A V O R	D E P S	-	Aprovado sem discussão.
			P A R E S	-	Aprovado sem discussão.
28-3-1876	Legalização das despesas feitas na linha do Algarve e autorização para a sua continuação.	C O N T R A	D E P S.	-	-
			P A R E S	-	Aprovado sem discussão.
		F A V O R	D E P S.	Ferreira Braga	Apenas fez uma pequena alteração ao projecto que foi aceite.
			P A R E S	-	Aprovado sem discussão.
16-3-1877	Renovação da aplicação do rendimento das linhas do sul e sueste ao prolongamento das mesmas linhas a Serpa e ao melhoramento da estação do Barreiro.	C O N T R A	D E P S	-	-
			P A R E S	-	Aprovado sem discussão.

			R E S		
			F A V O R	Luís de Bivar Marçal Pacheco Arrobas Visconde de Guedes Teixeira Cunha Belém Lourenço de Carvalho Barros e Cunha Dias Ferreira Carlos Bento Visconde de Moreira de Rei Ávila Ferreira Braga	Manutenção das linhas nas mãos do estado (e certeza que não viriam mais ingleses como os da SEPRC), necessidade de acabar as linhas até Espanha, linha do leste e Algarve.
			P A R E S	-	Aprovado sem discussão.
19-3-1877	Levantamento de 3 200 contos em obrigações para conclusão das linhas do Minho e Douro		C O N T R A	D E P S	-
			P A R E S	-	Aprovado sem discussão.
			F A V O R	D E P S	Barros e Cunha Lourenço de Carvalho Visconde de Moreira de Rei
			P A R E S	-	Aprovavam, mas achavam excessivo o valor e errados os cálculos.
			P A R E S	-	Aprovado sem discussão.

6-2-1878 (de 2-3-1877)	Construção da linha da Beira Alta (1877) e retoma da discussão em 1878 .	C O N T R A	D E P S	Barros e Cunha Pinheiro Chagas Sousa Lobo Pinheiro Chagas Visconde de Moreira de Rei Ávila Júnior Luís de Bivar Ilídio do Vale	Necessidade de acabar as linhas que já estavam iniciadas (Minho, Douro e sul), falta de condições financeiras para novas construções (sobretudo pelo estado), falta de palavra de Lourenço de Carvalho (que antes dissera que se deveria ter escolhido a linha da Beira Baixa), preferência pela linhas da Beira Baixa (melhores condições técnicas) e Algarve, falta de vontade dos espanhóis em continuarem a linha da Beira Alta, maior carência de vias de comunicação na Beira Baixa, preferência pela conclusão das linhas do Minho e Douro (mais barata e de maior rendimento) , incapacidade do rendimento da linha em cobrir o encargo, França não precisa de mandar as suas mercadorias para Lisboa porque já tem portos suficientes, necessidade de fortalecer os laços comerciais com Espanha através da linhas da Beira Baixa, Minho e Douro .
			P A R E S	Carlos Bento Visconde de Fonte Arcada	Necessidade de um plano geral de viação, aumento do custo no caso de construção pelo estado e no caso de isenções alfandegárias.
		F A V O R	D E P S	Lourenço de Carvalho Osório de Vasconcelos Carlos Testa Francisco de Albuquerque Teles de Vasconcelos Dias Ferreira Lourenço de Carvalho Luís de Campos Luís de Lencastre António de Serpa	Preferência pela linha da Beira Alta ditada por novos estudos, aproximação desta linha do Porto, existência de crédito suficiente para construir caminhos-de-ferro e prescindir da iniciativa privada, qualidade e capacidade dos engenheiros portugueses, imprescindibilidade da linha da Beira Alta, bom exemplo das outras linhas-férreas existentes, alto futuro da linha e da sua combinação com o porto de Lisboa, preferência pela linha da Beira Alta em relação ao da Beira Baixa, a continuação da linha da Beira Baixa por Espanha levaria à união ibérica, possibilidade de se ligar a linha do Douro à linha da Beira Alta seguindo em troço comum até Salamanca (as linhas não faziam concorrência entre si).
			P A R E S	Lourenço de Carvalho	Necessidade premente de se construir a linha da Beira Alta, importância do ramal de Coimbra.
26-3-1878 (de 31-3-1876)	Arrendamento e expansão das linhas do sul e sueste.	C O N T R A	D E P S	Visconde de Moreira de Rei Pinheiro Chagas Anselmo Braamcamp Sousa Lobo	Vantagem na exploração pelo estado, má experiência com empresas privadas, perda de uma grande riqueza pública, afastamento de companhias sérias pelas condições draconianas do contrato, preferência pela contracção de um empréstimo para completar a linha.
			P A R E S	Jaime Larcher Conde de Rio Maior Conde de Cavaleiros	Descrença no interesse de capitalistas sérios no concurso (embora também se referisse que os lucros da empresa seriam fabulosos), preferência pela contracção de um empréstimo garantido pelo rendimento da linha, maior eficácia da exploração

			E S	Vaz Preto Carlos Bento	pública, abdicação de uma importante receita do estado, medida contrária à corrente europeia (de nacionalização de caminhos-de-ferro), má experiência com empresas poderosas, preferência pela venda das linhas do sul e sueste para se fazer a linha da Beira Baixa, bitola diferente da espanhola por motivos militares.
		F A V O R	D E P S	Luís de Bivar António José Teixeira Lourenço de Carvalho Osório de Vasconcelos	Pior solução seria construir o estado ou subvencionar a construção, necessidade de aumentar a rede.
			P A R E S	D. Afonso de Serpa Lourenço de Carvalho Visconde de Bivar	Construção de mais linhas, manutenção da percepção do rendimento por parte do estado, sobrecarga de encargos com as linhas do Minho, Douro e possivelmente Beira Alta, negócio suficientemente rentável no médio e longo prazo para atrair capitalistas, ineficácia da solução corrente de se continuar a construir 14 km/ano, diminuição do desemprego, crença na iniciativa privada (comparando a indemnização à SEPRC com os gastos que o estado teria se fosse ele a construir, o défice era de <i>apenas</i> 966 contos), forma de rentabilizar o capital empatado na linha do Algarve.
3-4-1878	Levantamento de 1 706 contos em obrigações para conclusão das linhas do Minho e Douro.		C O N T R A	D E P S	Sousa Lobo
			P A R E S	-	-
		F A V O R	D E P S	Lourenço de Carvalho Luciano de Castro	Vantagem de manter as linhas nas mãos do estado dado o seu alto rendimento.
			P A R E S	Vaz Preto Lourenço de Carvalho	Não se questionou o diploma.
21-2-1880	Prolongamento da linha da Beira Alta desde a Pampilhosa até à Figueira.	C O N T S	D E P S	Tomás Ribeiro Arrobas Francisco Van Zeller	Possível nulidade do projecto pelo protesto da CRCFP e pela vigência do contrato com Camilo Mangeon e Evaristo Nunes Pinto, possibilidade de se conseguir um melhor acordo (mais linhas ou ramais), ausência de concurso, favor à CCFBA, construção pelo estado dado o alto valor político e estratégico da linha, ausência de

		R A		ligação a Coimbra, a gratuitidade deste caminho-de-ferro era compensada com o preço excessivo da linha de Torres Vedras.	
			P A R E S	Vaz Preto Conde de Valbom	Esquecimento da linha da Beira Baixa, necessidade de a linha passar por Coimbra, impedimento de qualquer outra ligação entre Coimbra e a Figueira, possibilidade de se conseguir maiores vantagens da CCFBA (aproveitando a concorrência entre interessados), incompetência na gestão da questão que tinha permitido à CRCFP protestar, favor à CBA, ausência de concurso.
		F A V O R	D E P S	Saraiva de Carvalho António Cândido Bandeira Coelho Simões Ferreira Júlio Rainha (?) Guimarães Pedrosa	Gratuitidade da linha, ligação da linha a um porto de mar, ligação à Figueira da Foz, utilidade do ponto de vista militar, o concurso só interessava à CCFBA e à CRCFP, a passagem por Coimbra prejudicava as condições técnicas e económicas da linha, exigências desvairadas da oposição.
			P A R E S	Franzini Quaresma de Vasconcelos Daun e Lorena Saraiva de Carvalho	Possibilidade de se construírem outras ligações a Coimbra, pressa da questão (a aceitação de alterações impunha o regresso do projecto aos deputados e o atraso de todo o negócio), necessidade de o concurso ser limitado às companhias com interesses justificados na linha.
17-3-1880	Contrato assinado com a CRCFP para a construção de uma linha ente Lisboa e Pombal.	C O N T R A	D E P S	Dias Ferreira Arrobas Rodrigues de Freitas Guimarães Pedrosa Júlio de Vilhena Sárrea Prado Hintze Ribeiro Tomás Ribeiro Joaquim António Neves	Linha de segunda ordem sem urgência, necessidade de se privilegiar outras zonas que careciam de estradas e caminhos-de-ferro, encargos gravíssimos para a fazenda, descrença no rendimento da linha, exagero na computação do custo quilométrico, preço demasiado baixo da linha do pinhal de Leiria, ausência de concurso público (uma alteração na directriz contornava o privilégio da CRCFP) como compensação à CRCFP pelo prolongamento da linha da Beira Alta, possibilidade de se terem conseguido mais vantagens da CRCFP, possibilidade de a CRCFP usar esta via-férrea para fazer diminuir o rendimento da linha do norte e adiar a colocação da segunda via ou argumentar que o novo caminho-de-ferro equivalia à duplicação da via na linha do norte, colocação de todo o movimento de Lisboa numa só estação e nas mãos de uma só companhia (perigoso do ponto de vista estratégico e pouco recomendável do ponto de vista da exploração), ilegalidade da concessão se a linha fosse considerada um ramal, o término da linha devia ser a Figueira e o entroncamento na linha do norte devia ser em Soure
			P A R E	-	-

		S			
		F A V O R	D E P A S	<p>Saraiva de Carvalho Ressano Garcia Mariano de Carvalho Francisco Beirão Alves da Fonseca Inácio do Casal Ribeiro Pereira Dias Simões Ferreira</p>	<p>O desvio de tráfego era contrário aos interesses da CRCFP (a nova via não estava isenta do imposto de trânsito e o rendimento das linhas do norte e leste aumentaria com os novos caminhos-de-ferro de Cáceres e da Beira Alta), princípio da linha de cintura de Lisboa, trunfo estratégico na defesa da capital, riqueza da região (mineral, agrícola, turística) que prometia um alto rendimento, o país ficava com mais uma linha e adiava o pagamento da mesma, exclusivo da CRCFP, vantagem na concentração da exploração.</p>
		P A R E S		-	-
24-5-1880	Prolongamento da linha do Douro até Tua.	C O N T R A	D E P S	<p>Mariano de Carvalho Barros e Cunha Luís de Bivar Joaquim António das Neves Sárrea Prado Joaquim Telo Fialho Machado Francisco de Medeiros Alves Carneiro Vieira de Castro Penha Fortuna Tomás Ribeiro Guerreiro Luís José Dias Arrobas</p>	<p>Interesse das grandes empresas ferroviárias espanholas em isolar Portugal e levar todo o tráfego para os portos espanhóis, inutilidade da linha no caso de a bifurcação se fazer em Ciudad Rodrigo, financiamento mal concebido (devia-se exigir os 120 contos que a CRCFP devia de Campanhã, recorrer aos 27 contos relativos aos 13 km de carris em armazém e ao rendimento da linha do Douro e o restante a verbas do orçamento), preferência pela rede ao sul do Tejo (a linha do Douro nunca daria lucro), preferência pela proposta da CPPF (com divergência quanto à directriz: por Braga ou por Famalicão), preferência por outras linhas (passando pelas suas zonas de naturalidade/eleição), indefinição quanto ao financiamento, falta de dinheiro para caminhos-de-ferro.</p>
			P A R E S	<p>Vaz Preto Conde de Rio Maior</p>	<p>Inutilidade da linha do Douro a partir do momento em que se decreta a linha da Beira Alta, erro de se ter esquecido a linha da Beira Baixa, falta de informações sobre directriz e financiamento, discussão iniciada à pressa, eleitoralismo do governo face ao Porto, ausência de audição dos engenheiros.</p>
			F A V O R	D E P S	<p>Rodrigues de Freitas Bandeira Coelho Barbosa Leão Magalhães Aguiar Emídio Navarro</p>

			Elvino de Brito	
			P Saraiva de Carvalho A Serpa Pimentel R Fontes E Conde Valbom S Conde de Castro	Refrigério para as más circunstâncias em que se encontrava o Douro, passagem por uma zona rica, carácter internacional da linha.
5-6-1880	Concessão de isenção de obrigações fiscais à CCFG.	C O N T R A	D -	Aprovado sem discussão.
			P -	-
		F A V O R	D -	Aprovado sem discussão.
			P -	-
10-3-1882	Contrato assinado com a CRCFP e com Burnay para a construção de uma linha ente Lisboa, Sintra, Torres Vedras, Figueira da Foz e Alfarelos.	C O N T R A	Emídio Navarro Mariano de Carvalho Saraiva de Carvalho Pinheiro Chagas Dias Ferreira	Incoerência do governo que criticara antes o que com este projecto fazia, ausência de concurso, contrato pior que o dos progressistas (não incluía a estação do Campo Pequeno nem a ligação entre Sta. Apolónia e Alcântara), a garantia de juro incidia sobre a parte mais pobre da linha (pelo contrato anterior a garantia de juro era diluída por toda a linha), custo quilométrico elevado, falta de limitação das tarifas nas linhas de Burnay (que equivaleria a uma garantia de juro sobre os clientes), desrespeito pelo parlamento (ao se assinar um contrato por cima de outro que ainda não estava rejeitado pelos pares), projecto pior em termos militares e em termos de remição, fragmentação da exploração por duas companhias, directriz inconveniente (excesso de percurso em direcção ao norte, piores condições técnicas que a linha do norte, passagem por povoações que não justificam um caminho-de-ferro), incapacidade financeira do estado para as despesas em que incorria, possibilidade de a CRCFP em conluio com Burnay desviar tráfego da linha do norte e adiar o assentamento da segunda via, inutilidade da ligação à Figueira que já tinha as linhas

				da Beira Alta e do norte.
			Vaz Preto Franzini Visconde de S. Januário Marquês de Sabugosa Pereira Dias José Joaquim de Castro P Henrique de Macedo A José Ponte e Horta R António Augusto de Aguiar E Pereira de Miranda S Carlos Bento Mendonça Cortês Costa Lobo Larcher Visconde de Chancelheiros João Crisóstomo Gusmão	Ausência de concurso, inutilidade de uma discussão que pode estar legalmente ferida de morte, incoerência do governo (em 1879 Lourenço de Carvalho propusera a linha de Pombal no seu plano de rede), duplicação de comunicações em curtas extensões de terreno quando outras províncias não tinham nada e quando a fazenda continuava por organizar, concessão de mais subsídios e linhas à CRCFP quando o que se devia fazer era exigir mais obrigações da sua parte, favor feito à CRCFP em prejuízo da CCFBA, receio do poder crescente da CRCFP, possibilidade de a CRCFP desviar o tráfego através de conluio ou compra da linha da Burnay, construção pelo estado e exploração pelas companhias como melhor solução, projecto pior em termos técnicos, militares e financeiros que o dos progressistas, irrelevância da questão militar quando o exército estava por organizar, abolição da linha de cintura e da estação do Campo Pequeno, divisão da exploração pior em termos técnicos, o alargamento de Sta. Apolónia anteriormente proposto ficava mais barato, possibilidade de Burnay aumentar as tarifas e impor uma garantia de juro sobre os passageiros, incidência da garantia de juro sobre a parte menos lucrativa da linha.
		F A V O R	D Hintze E Fuschini P Eugénio de Azevedo S Pereira dos Santos	Incoerência da oposição (que criticava o que antes elogiava), passagem por terrenos mais produtivos (em termos vinícolas, cerealíferos e industriais) e povoados que o projecto anterior, estabelecimento de uma dupla comunicação com o norte, construção de uma secção da linha de cintura de Lisboa (para o resto da qual não faltariam interessados) que ficava mais afastada do centro da cidade do que o projecto anterior, construção de uma estação maior em Alcântara, ligação entre a Figueira e Coimbra, aproximação da Figueira em relação a Lisboa, economia no tronco comum às linhas do oeste e Sintra, descentralização da população lisboeta e criação de recreio proporcionado pela linha de Sintra, gratuidade das linhas até Torres e leve encargo da garantia de juro da linha a norte de Torres (justificava a ausência de concurso), diminuição do desemprego, direito exclusivo da CRCFP na linha além de Torres, maior aproveitamento do pinhal de Leiria, a divisão da exploração podia ser minorada através de acordos entre empresas, ausência de interesse de Burnay num eventual conluio com a CRCFP, existência de estudos de traçado (que antes não existiam), projecto militarmente superior ao anterior (estabelecia duas ligações a Lisboa).
			P Hintze A Visconde de Arriaga	Passagem por zonas importantes e ricas, construção de uma outra estação de primeira classe (Alcântara), não se sobrecarregando Sta. Apolónia, valor económico

			R E S	Fontes Barbosa du Bocage Teles de Vasconcelos Margiochi Câmara Leme (na vertente militar)	e recreativo de Sintra, ligação directa entre Coimbra e a Figueira, financeiramente oportuno, garantia de que o ministério da Guerra seria sempre ouvido, a passagem por Pombal implicava uma despesa de 4 mil contos na sua fortificação militar, vantagem militar na ligação de Lisboa à Figueira, necessidade de se atenderem também interesses militares a par dos económicos, preferência pelo trunfo da diplomacia (aliança com Inglaterra) na questão da estratégia, ausência de concurso na certeza de que era impossível negociar melhor, decisão tomada e pronta a executar na eventualidade de o tribunal negar razão à CCFBA, falta de interesse da CRCFP no desvio do tráfego, vantagem no adiamento da segunda via se isso se consubstanciasse em novas linhas.
16-5-1882	Concessão de isenção de obrigações fiscais à CCFG.	C O N T R A R E S	D	-	-
			P	Visconde de Chanceleros	Dúvidas sobre a legalidade da companhia.
			F	Artur Séguier Carrilho	Alteração à redacção.
			P	Hintze Pereira Dias Teles de Vasconcelos	Certezas sobre a legalidade da companhia.
22-5-1882	Contrato de concessão de uma garantia de juro ao SP (outras intervenções ainda antes da discussão).	C O N T R A	Joaquim António Gonçalves Dias Ferreira Pinheiro Chagas Saraiva de Carvalho Mariano de Carvalho Emídio Navarro Pereira dos Santos Franco Frazão Carrilho Luciano de Castro	Dificuldade em fiscalizar as contas do SP em Espanha, possibilidade de o entroncamento se fazer em Portugal, possibilidade de a ligação internacional se fazer por Zamora (pelos vales do Sabor ou Tua para evitar concorrência entre as linhas do Douro e Beira Alta), dificuldade na conclusão da linha do Douro a tempo (o que se traduziria em indemnizações), aplicação de dinheiros públicos em obras no estrangeiro (que interessavam mais a Espanha que a Portugal, pelo que a despesa devia ser repartida) quando em Portugal havia zonas que precisavam de caminhos-de-ferro e se tributavam bens essenciais, abertura de um precedente para futuras ligações internacionais, favor à SFP (que ficava com a linha de que necessitava sem gastar nada), necessidade de em troca a CCFBA construir mais linhas em Portugal,	

			António Maria de Carvalho	maior crença no patriotismo do director português da CCFBA do que no de Burnay, preferência pela subvenção, dúvidas quanto à rentabilidade da linha (se fosse garantida, não faltariam interessados) já que Salamanca não era rica (se o fosse já teria o seu caminho-de-ferro), traçado mau que não garantia a Salamanca uma maior proximidade do Porto em relação a Santander, Espanha decerto não iria permitir que os portos portugueses lhes desviassem tráfego, eleitoralismo para ganhar simpatias na Invicta, o governo temia a concorrência da Figueira (que não tinha condições portuárias para competir com o Porto e era parte de Portugal) mas não a de Vigo, o Porto carecia de melhoramentos portuários e não ferroviários, incapacidade de Portugal de competir com as poderosas empresas espanholas.
		P A R E S	Pereira Dias Vaz Preto João Crisóstomo Pires de Lima Costa Lobo Henrique de Macedo Carlos Bento Pereira de Miranda Seiça de Almeida Pereira Cardoso António Augusto de Aguiar Visconde de S. Januário Franzini Mendonça Cortês Larcher Fernandes Vaz (I) Conde do Bonfim José Joaquim de Castro Ferrer	Pobreza da zona de Salamanca ligada por esta linha (a parte rica estava ligada aos porto espanhóis), nova negociata com empresas poderosas (que já no passado tinham lesado a fazenda e o brio nacionais), favor à SFP, à CCFBA e a Espanha (que recebem um melhoramento e não pagam nada), descrença no patriotismo liderado por Burnay, inconstitucionalidade e desperdício na aplicação de dinheiros públicos em melhoramentos no estrangeiro quando esses melhoramentos faziam falta em Portugal (linhas do Vouga, Beira Baixa e paralela à fronteira ou melhoramentos nas instalações portuárias do Porto), abertura de precedente para que Espanha construísse em Portugal os caminhos-de-ferro que quisesse, descrença no rendimento da linha (pela falta de riqueza de Salamanca e pela nulidade das relações entre Porto e Salamanca) que tornaria a garantia de juro efectiva e não moral, construção de uma linha perigosa para a defesa nacional, possibilidade legal de os espanhóis construírem uma linha paralela à fronteira e desviaram tráfego das linhas do SP, certeza de atraso na conclusão da linha de Barca de Alva em relação à de Vilar Formoso, imoralidade e falta de respeito pelo parlamento por parte do governo, suspeição em relação às negociações, certeza de que o SP lucrava à custa do estado, falta de estudos, falta de condições do traçado para servir de linha internacional e para satisfazer os interesses do Porto, eleitoralismo do governo para cativar as simpatias dos portuenses e dividir os progressistas, razoabilidade da proposta da SFP, incapacidade da Figueira e da linha da Beira Alta em fazerem concorrência ao Porto e à linha do Douro, certeza de que o concurso não ficaria deserto (mesmo que ficasse devia-se falar com Espanha primeiro), ilegalidade do SP à luz da lei das sociedades anónimas (ia dedicar-se a uma actividade para o qual não estava habilitado), ausência de consulta da JCOPM e da comissão de Guerra, possibilidade de conflito legal com Espanha caso esta resgatasse o caminho-de-ferro.
F A V	D E P		Eugénio de Azevedo Hintze Ribeiro Palmeirim	Salamanca ficava mais perto do Porto do que de Santander (em termos virtuais), a Galiza ficava mais perto do centro de Espanha, toda a Invicta era favorável ao negócio (pois salvava a cidade da ruína), aumento do rendimento da linha do Douro,

		O R	S Malheiro José Novais Patrício	exemplo de outros países que também financiaram caminhos-de-ferro no estrangeiro, carácter inaceitável da proposta da SFP (era impossível saber quantos quilómetros faltavam para o seu fim, porque as obras decorriam em vários pontos ao mesmo tempo), utilidade (sempre se defendeu esta ligação internacional) e previsível lucro da linha (dada a riqueza que se imaginava em Salamanca que viria toda por esta linha) que tornaria o encargo muito baixo, impossibilidade de levar o caminho-de-ferro por Zamora por falta de interesse dos espanhóis, garantia de que a linha até Barca de Alva estaria pronta a tempo, interesse da SFP em prejudicar a concorrente linha do Douro, a garantia sobre ambos os caminhos-de-ferro em média custaria menos, patriotismo do SP, apelo ao patriotismo dos portugueses, garantia do SP de que as tarifas seriam iguais em ambas as linhas.
		P A R E S	Visconde de Chancelheiros Fontes Hintze Ribeiro Margiochi Visconde de Arriaga Barbosa du Bocage Visconde de Moreira de Rei Teles de Vasconcelos Conde de Castro Martens Ferrão Rodrigues Sampaio	Necessidade essencial de acabar o caminho-de-ferro, de aumentar o rendimento da linha do Douro, de fomentar a actividade do Porto e de aumentar o movimento no futuro porto de Leixões, perigo de a SFP deixar ao abandono a ligação a Barca de Alva, maior economia no pagamento de impostos para cobrir a garantia de juro do que na despesa extra de o norte andar 200 km para ir a Espanha, aproximação de Salamanca do Porto e da Figueira (em relação a Santander), Portugal já tinha subsidiado empresas estrangeiras dentro de portas, exemplo de outras nações que também financiaram caminhos-de-ferro no estrangeiro, pelo que era justo subsidiar empresas portuguesas no estrangeiro, crença no rendimento da linha (asseverada pela riqueza de Salamanca e confirmado por uma proposta da Fonseca, Santos & Viana para o arrendamento das linhas do Minho e Douro), entrada de Espanha em parte da despesa da construção, impossibilidade de se aceitar a proposta da SFP (por ser difícil medir os quilómetros em falta na linha do Douro), traçado passível de melhoramento mas garante de exploração rentável, patriotismo do projecto, projecto de iniciativa dos progressistas, desautorização da câmara dos deputados em caso de recusa, aproveitamento do esforço empreendido em convencer Espanha em abrir concurso para as duas linhas e na construção da linha do Douro, necessidade de financiar uma empresa portuguesa pois Espanha não tinha interesse em se ligar à linha do Douro (era prejudicial aos seus portos), possibilidade de se atrair os cereais de Castela e Zamora para o Porto.
23-1-1883	Arrendamento e alargamento das linhas do sul e sueste.	C O N D E T P R S A	Emídio Navarro António Maria de Carvalho Mariano de Carvalho	Pioria em relação ao projecto progressista de 1881 (em termos de prazo, de cálculo da garantia de juro, do valor da garantia de juro, de tarifas e de condições técnicas), desvantagem da ligação a Espanha (por colocar o Alentejo mais próximo de Huelva que de Lisboa), preferência pela construção pelo estado (mais barata), incapacidade financeira do estado (no curto e no longo prazo) e falta de meios para fazer face aos encargos, a licitação sobre a despesa atrairia as empresas fracas (isto se aparecesse alguém), má opção na hierarquização da construção que paralisava a rede à espera da linha do Algarve, perda do rendimento das linhas, inadmissível a hipoteca do

				rendimento no caso de construção pelo estado, ligação à linha do leste em Abrantes (para se ligar à linha da Beira Baixa) como melhor opção, necessidade de se dispor que o governo também fosse obrigado a renovar a via em caso de construção pelo estado, abolição da isenção de direitos equivalia a uma garantia de juro maior, falta de capacidade da indústria portuguesa para fornecer a construção, necessidade de se dar preferência à linha do Algarve em caso	
			P A R E S	João Crisóstomo Aguiar Vaz Preto Henrique de Macedo Pereira de Miranda	Falta de meios para pagar os encargos, maior vantagem na manutenção da propriedade e exploração no estado (sobretudo em caso de apuro financeiro), má experiência com as companhias privadas (que na melhor das hipóteses só deveriam ficar com a exploração), projecção de linhas não-prioritárias (até Serpa, até ao Sado e de Espanha), maior vantagem de uma ligação à linha do leste por ocidente, base de licitação errada (deveria ser o custo quilométrico), fazer baixar a despesa equivalia a reduzir a qualidade do serviço, contrários à licitação verbal.
			F A V O R	D E P S	Hintze Ribeiro Sárrea Prado Barbosa Centeno João António Pinto Marçal Pacheco
P A R E S	Hintze Ribeiro Franzini Visconde de Bivar Conde de Gouveia	Aumento do rendimento da rede e da riqueza pública, necessidade de se ligar a rede ao sul do Tejo à linha do leste (de preferência perto do entroncamento da linha da Beira Baixa), experiência com a licitação verbal, boa experiência estrangeira com o investimento em caminhos-de-ferro e com as companhias.			
12-2-1883	Abertura de concurso para adjudicação das linhas da Beira Baixa e Tua e do ramal de Viseu.	C O N T R A	D E P S	Mariano de Carvalho Teixeira de Sampaio Emídio Navarro Avelar Machado Luciano Cordeiro	Necessidade de se construir a linha do Tua e o ramal de Viseu em via larga e prolongar este último até Mangualde e pelo vale do Vouga até à linha do norte, falta de um ramal de acesso à Covilhã, condições financeiras pouco atractivas (embora também se critique a não-limitação da garantia de juro efectiva), necessidade de se dispor que o estado pudesse construir por meio de obrigações em caso de deserção do concurso, necessidade de se ouvir o ministério da Guerra na definição da directriz, necessidade de uma ligação por Zamora passando por Vila Real, Mirandela e Bragança.
			P A R E	Henrique de Macedo Vaz Preto Visconde de S. Januário	Falta de seriedade e de exequibilidade do projecto, eleitoralismo governamental, custo quilométrico orçado demasiado baixo, garantia de juro insuficiente, agravamento da situação financeira do país em caso de adjudicação, necessidade de atrair outras companhias que não a CRCFP ou a CCFBA, necessidade de se

			S		construir a linha do Tua em via larga e seguir até Bragança, prever a construção pelo estado para obrigar a CRCFP e a CCFBA a licitar, necessidade de a linha se aproximar da Covilhã, necessidade de se construir a linha da Beira Baixa em condições de linha internacional pelo menos até Castelo Branco (para uma possível continuação até Espanha), preferência pela ligação entre as linhas do sul e leste, necessidade de se ouvir o ministério da Guerra e de a directriz respeitar considerações de estratégia militar.
		F A V O R	D E P S	Hintze Ribeiro Morais Carvalho Francisco de Campos Eugénio de Azevedo	Boas condições financeiras tendo em conta o rendimento previsto (embora a delimitação da garantia de juro efectiva fosse pertinente), utilidade pública mesmo com más condições financeiras, encurtamento da distância de Lisboa para França e da Covilhã para Lisboa (e de forma mais fácil e barata), necessidade e utilidade de um caminho-de-ferro em Trás-os-Montes em via estreita (cujas vantagens superavam a desvantagem da baldeação) que depois se podia prolongar por Bragança e Espanha, aproximação de Viseu em relação a Lisboa (apesar de outras directrizes serem mais vantajosas e de ser útil o seu prolongamento pelo vale do Vouga).
				P A R E S	João Crisóstomo Hintze Ribeiro Plácido de Abreu
13-5-1884	Adjudicação das linhas da Beira Alta e Tua e do ramal de Viseu aos concessionários provisórios com alteração das cláusulas de remição ⁹ .	C O N T R A R E S	D	Francisco de Campos Teixeira de Sampaio Mariano de Carvalho Franco Frazão	Contestação em relação às directrizes das diversas linhas, necessidade de obrigar as empresas ferroviárias a terem uma maioria de administradores portugueses e em caso de não-aceitação por parte dos concessionários, o estado ficava com o direito de as construir.
			P	Tomás Ribeiro	O governo devia poder construir as linhas caso as companhias não aceitassem ter uma maioria de portugueses nas suas administrações, más condições técnicas das linhas.
			F A E V P	D	Aguiar Pereira dos Santos

⁹ Impossível determinar com certeza as intenções dos viscondes de Moreira de Rei e de Chancelheiros e do conde de Casal Ribeiro (discursos não publicados).

		O R	S		
			P A R E S	Henrique de Macedo Aguiar	Pertinência na alteração das condições financeiras e na obrigatoriedade de as companhias ferroviárias terem maioria portuguesa nas suas administrações, crença no futuro internacional da linha da Beira Baixa.
30-5-1885	Adjudicação do ramal de Viseu ao conde de Foz	C O N T R A	D E P S	-	Aprovado sem discussão
			P A R E S	-	Aprovado sem discussão
		F A V O R	D E P S	-	Aprovado sem discussão
			P A R E S	-	Aprovado sem discussão
14-6-1889	Novo auxílio ao SP	C O N T R A	D E P S	João Franco Castelo Branco Morais Carvalho Júnior Dias Ferreira José de Azevedo Castelo Branco Ruivo Godinho Eduardo Abreu Dantas Baracho Arouca Pinheiro Chagas	Dúvidas em relação à alegada má situação financeira do SP, má situação do SP para empreender novas aventuras, novo favorecimento ao SP com a concessão de Leixões, irregularidades na gestão do SP, necessidade de se realizar novo inquérito ao negócio de Salamanca com efeitos suspensivos ou restritivos sobre o projecto, novo encargo sobre o Tesouro, ausência de estudos para a apropriação comercial de Leixões, ausência de documentação e esclarecimentos, necessidade de se colocar em concurso a exploração do porto de Leixões ou de o colocar sob a alçada do estado (seria um activo alienável em qualquer situação premente e servia as linhas do Minho e Douro), eleitoralismo face ao Porto, confusão entre empresas e subsídios, necessidade de se ouvirem as comissões de Legislação (comercial e penal).
			P A R E S	Hintze Ribeiro Barjona de Freitas Costa Lobo (I) Franzini (embora votasse a favor)	Projecto mais monstruoso imoral e contrário aos interesses públicos que o de 1882, que não resolve a crise dos bancos (pelo contrário, piorá-la-ia), que não garante uma exploração séria de Leixões nem a desnecessidade de uma terceira ajuda e que constitui mais uma tentativa de Mariano de Carvalho de monopolizar os caminhos-

		S	António de Serpa Vaz Preto	de-ferro na CRCFP (por pressão do sindicato que detinha a linha de Astorga a Placência que poderia estrangular as linhas da Beira Alta e do Douro), imprudência da entrega da exploração de Leixões a privados que já demonstraram não terem vocação para a exploração de infra-estruturas de transporte, perigo de o explorador da linha de Leixões desviar tráfego da cidade, especulação para garantir o sucesso de uma emissão de obrigações, valor demasiado alto das linhas e conseqüentemente da subvenção, necessidade de um inquérito, ausência de ligação férrea de Leixões à cidade, possibilidade de a maioria governamental na administração da empresa levantar conflitos com Espanha, necessidade de maiores garantias para o estado, eleitoralismo para adular o Porto, ilusão na procura do comércio internacional face ao traçado das linhas e das tarifas espanholas, necessidade de se realizar um inquérito (durante o qual o apoio seria meramente provisório), administração pouco zelosa por parte do SP, dúvidas quanto ao mau estado dos bancos (que distribuem dividendos), precedente de se indemnizar empresas quando a sua especulação corre mal, falta de estudos e projecções.	
		F A V O R	Fuschini Arroio Luciano de Castro Ressano Garcia Barros Gomes Eduardo Vilaça Espregueira Mariano de Carvalho Pedro Vítor Manuel de Assunção	Evidência da crise, necessidade de ajudar o SP, a ruína dos bancos seria uma calamidade nacional, necessidade de castigar os que cometeram irregularidades na gestão do SP e de se fazer novo inquérito com efeitos suspensivos sobre o projecto , culpa do contrato regenerador de 1882, crença de que em breve prazo as linhas dariam o rendimento que o SP precisava o que se transmutaria num aumento do rendimento da linha do Douro, exemplo internacional de se auxiliarem os bancos e de se concederem os portos a empresas privadas (e neste caso dava-se a quem mais interesse tinha em o explorar bem), salvaguarda dos interesses públicos com a omnipresente maioria governamental na administração da nova empresa, dispensa do estado de realizar despesas com Leixões, utilidade em transformar Leixões em porto comercial (e não ser só um porto de abrigo), grande vantagem de se ligar Salamanca a Leixões, possibilidade o projecto se tornar mais caro caso se esperasse por uma comissão de inquérito, necessidade de evitar que uma entidade estrangeira (o Comptoir d'Escompte, credor do SP) tomasse conta das linhas de Salamanca, exemplo fontista de ajuda as bancos em 1876.	
			P A R E S	Barros Gomes Henrique de Macedo	O governo estava a corrigir a asneira dos regeneradores, perigo de uma companhia estrangeira (o Comptoir d'Escompte) comprar a linha da Beira Alta até Medina del Campo e como credora do SP ficar com as suas linhas, acabando por prejudicar a linha do Douro, honradez dos membros do governo, controlo do estado sobre a empresa em virtude de possuir a maioria dos seus administradores, calamidade nacional que seria não ajudar os bancos
12-7-1893	Autorização ao governo para negociar o pagamento do seu crédito junto da CRCFP	F A V O R	D E P O S	Hintze Ribeiro Bernardino Machado	Nenhum direito consagrado do estado ficaria lesado; necessidade de regularizar a situação financeira da CRCFP de que depende o crédito do país; necessidade de se aprovar a lei para dar lugares de administração aos obrigacionistas; autorização para

		O R A R E S	S	realizar créditos e não para aumentar despesa		
			P A R E S	Bernardino Machado Hintze Ribeiro Conde de Magalhães	Projecto claro e preciso; relação entre o porto de Lisboa e as linhas da CRCFP; necessidade de o estado auxiliar as companhias de utilidade pública; inexistência de ligação entre esta questão e a dos credores externos; garantia de que a dívida da CRCFP ao estado será saldada; promessa do governo de responder perante a autorização dada; garantia de que nenhum direito do estado ficará prejudicado.	
			D E P S	Francisco Beirão Ressano Garcia Sárrea Prado	Mistura de dois assuntos díspares (o projecto incluía também disposições sobre o porto de Lisboa); discussão à pressa que motivava uma prorrogação das cortes; possibilidade de o acordo invalidar o direito de remição do governo; imoralidade de se dar uma ampla autorização ao governo sem explicar especificamente ao parlamento como essa autorização vai ser usada; questões ligadas à operação financeira sobre as obrigações da CRCFP; impossibilidade legal de se dar lugares de administração aos obrigacionistas; redundâncias no texto da lei; compensação para os credores externos; necessidade de se incluir na lei a fixação de tarifas mais fomentadoras do tráfego internacional.	
22-4-1896	Cessação das obrigações da CPPF quando da cessão da isenção fiscal	C O N T R A P A R E S	P A R E S	Coelho de Carvalho Pereira de Miranda Conde de Castro Marquês de Valada Luciano de Castro Vaz Preto	Autorização demasiado ampla que diminuía o poder legislativo; acordo lesivo para o país e benéfico (mais uma vez) para a CRCFP; nova prova de permissividade face às companhias; mistura de dois assuntos díspares; abertura de grave precedente; desnecessidade de lei para alteração de estatutos; preferência pelo abandono da companhia à sua sorte para mais tarde ser liquidada e o estado tomar conta das linhas; projecto ligado a um acordo com os credores externos; dúvidas quanto à possibilidade de o estado ser reembolsado do seu crédito junto da CRCFP; discussão pouco esclarecedora, apressada e em fim de sessão; exigências de justiça para com as alegadas irregularidades cometidas na CRCFP; colagem da sindicância ao projecto em discussão.	
			F A V O R	D E P S	-	Aprovado sem discussão.
			P A R E S	-	Aprovado sem discussão.	
		C O N T R A P A R E S	D E P S	-	Aprovado sem discussão.	
			P	-	Aprovado sem discussão.	

		A	A R E S		
22-4-1899	Criação da entidade <i>caminhos-de-ferro do estado</i> (gerida por um conselho de administração) e do fundo especial dos caminhos-de-ferro do estado para a melhoria destas linhas e construção dos seus complementos	F A V O R	D E P S	Elvino de Brito Barbosa Vieira Álvaro de Castelões Henrique Carlos de Carvalho Kendall Joaquim Veiga	A questão económica e financeira só se resolve com novos melhoramentos materiais; melhoria em relação ao projecto de 1888, por não recorrer à garantia de juro; a exploração das linhas já existentes seria melhorada com este projecto; forma de fixar os portugueses à nação; suficiência das verbas alocadas ao fundo especial; contradições do discurso regenerador; necessidade de incluir mais linhas; aceitação da audição preliminar do ministério da Guerra antes da concessão de qualquer linha e da preferência da construção de algumas estradas.
			P A R E S	Elvino de Brito Bandeira Coelho Eduardo José Coelho	Acusações de oposição acintosa; crença de que do projecto não resultaria aumento de despesa, nem nenhum ataque aos credores (pois não mexia nas receitas a estes dedicadas), mas sim uma redução dos gastos em virtude da reforma administrativa que se propunha e da diminuição das garantias de juro das linhas apoiadas, um aumento da receita dos caminhos-de-ferro do estado e um fomento da riqueza pública; bom projecto mas falho no que diz respeito à Beira e Trás-os-Montes
		C O N T R A	D E P S	João Franco Artur de Campos Henriques Teixeira de Vasconcelos (II) Pereira dos Santos Arroio Dantas Baracho	Projecto irrealizável; forma de disfarçar a incapacidade do governo em resolver a crise financeira do país; erro financeiro nas correntes circunstâncias do tesouro e do crédito nacional; aumento dos encargos do estado; diminuição das receitas; insuficiência do fundo especial em qualquer dos casos; irrelevância da reforma administrativa proposta; necessidade de melhorar a qualidade dos caminhos-de-ferro já existentes e de construir estradas; prioridade em suprir outras necessidades (ao nível do domínio colonial e da situação financeira); repetição do projecto falhado de 1888; receios sobre a alienação das linhas do estado; incoerência face ao contrato Guadalmina de 1897; preferência por um maior auxílio aos privados (através de isenções fiscais mais alargadas); necessidade de se tornar obrigatória a audição do ministério da Guerra antes da concessão de qualquer linha.
			P A R E S	Hintze Ribeiro Conde do Casal Ribeiro	Receios sobre a alienação das linhas do estado; contradição face ao contrato Guadalmina de 1897; contradição latente entre os ministros; aumento dos encargos orçamentais quer pelo aumento da despesa quer pela diminuição da receita; imprudência de aumentar a despesa quando a situação financeira é precária e ainda se não chegou a acordo com os credores; inutilidade da nova reforma dos caminhos-de-ferro do estado e do seu conselho de administração; insuficiência do fundo para as obras que se projectam; projecto irrealizável; prioridade da melhoria das condições correntes dos caminhos-de-ferro existentes

ANEXO 24 – DADOS ESTATÍSTICOS PARLAMENTARES (1851-1899)¹

REFERÊNCIAS ÀS LINHAS NO PARLAMENTO²

REGIÃO	DESIGNAÇÃO	DEPUTADOS	PARES	TOTAL	DEPUTADOS	PARES	TOTAL
Norte	Linha do Minho ³	247	98	345			
	Linha de Braga a Chaves ⁴	33	4	37			
	Linha do Lima	14	3	17			
	Linha de Valença a Monção	3	2	5			
	Linha do Douro (do Porto ao Pinhão) ⁵	229	106	335			
	Linha do Douro (do Tua a Barca de Alva) ⁶	105	90	195			
	Linha do Douro (de Barca de Alva a Salamanca)	212	223	435			
	Linha do Douro (do Pinhão ao Tua)	122	89	211			
	Linha urbana do Porto	34	13	47			
	Ramal da alfândega ⁷	59	50	109			
	Ramal de Leixões ⁸	61	21	82			
	Linha do Porto à Póvoa	10	3	13			
	Linha da Póvoa a Famalicão	7	3	10			
	Prolongamento para lá de Famalicão ⁹	6	0	6	1431	808	2239

¹ DCD. DCPRP. DG. DL. DCDPR. Vários anos.

² A contagem foi feita através do *software* FileMaker Pro. Criaram-se identificadores para cada linha-férrea referida nas intervenções dos parlamentares, que no final foram contabilizados e inseridos nesta tabela.

³ Inclui a linha que partindo do Porto cruza o Minho (por Braga ou Viana até à fronteira).

⁴ Inclui o prolongamento de Chaves a Verín e Trás-os-Montes, por Guimarães ou não.

⁵ Inclui a linha realizada e as directrizes alternativas.

⁶ Inclui a alternativa por Zamora.

⁷ Inclui todas as ligações de Campanhã ao Douro.

⁸ Inclui as referências ao canal e as ligações pelo litoral e marginal ou por Ermesinde.

⁹ Só inclui a linha de Famalicão a Chaves.

	Linha do Tua (até Mirandela)	80	39	119			
	Linha do Tua (de Mirandela a Bragança ou Espanha)	54	18	72			
	Linha do Corgo ¹⁰	69	12	81			
	Linha do Sabor	25	6	31			
	Linha do Tâmega	22	1	23			
	Linha de Guimarães	25	22	47			
	Prolongamento para lá de Guimarães ¹¹	14	5	19			
Centro	Linha do norte ¹²	795	258	1053			
	Linha de leste	596	309	905			
	Ramal de Coimbra	69	48	117			
	Ramal de Cáceres	68	87	155			
	Ramal de Valadares	107	55	162			
	Linha de cintura de Lisboa	85	51	136			
	Linha urbana de Lisboa	65	55	120			
	Linha directa entre Coimbra e a Figueira da Foz	44	37	81			
	Linha da Beira Alta (da linha do norte à fronteira)	314	127	441			
	Linha da Beira Alta (da Figueira da Foz à linha do norte)	84	55	139			
	Linha da Beira Alta (da fronteira a Salamanca)	136	192	328			
	Ramal de Viseu	77	35	112			
	Linha do Távora/Massueime ¹³	41	12	53	3033	1842	4875

¹⁰ Inclui o prolongamento por Bragança a partir de Vila Real.

¹¹ Não inclui a linha de Chaves a Régua.

¹² O tronco comum só é considerado parte das duas linhas após o contrato Salamanca.

¹³ Ligação da linha da Beira Alta à linha do Douro por estes rios. Inclui a proposta prolongando o ramal de Mangualde até Recarei.

	Ramal de Gouveia	7	0	7			
	Ramal de Lamego	1	0	1			
	Linha do Vouga ¹⁴	35	8	43			
	Linha (internacional) da Beira Baixa	73	99	172			
	Ramal da Covilhã	20	7	27			
	Linha (nacional) da Beira Baixa	78	78	156			
	Linha de Arganil ¹⁵	38	19	57			
	Linha de Sintra ¹⁶	88	61	149			
	Linha de Cascais	31	57	88			
	Linha do oeste ¹⁷	165	161	326			
	Larmanjat	14	18	32			
	Ramais da linha do oeste ¹⁸	2	13	15			
Sul	Linha do Barreiro/Montijo a Vendas Novas e Ramal de Setúbal	425	331	756			
	Linha de Vendas Novas a Évora e Beja	344	247	591			
	Ligação a oriente das linhas de sueste com a de leste ¹⁹	376	296	672			
	Linha de Beja ao Guadiana	305	254	559			
	Linha do Guadiana à fronteira	240	147	387			
	Linha de Beja ao Algarve	495	312	807			
	Linha do litoral do Algarve	90	70	160			
	Linha do Barreiro a Cacilhas ²⁰	73	63	136			
					2361	1753	4114

¹⁴ Ligação da linha da Beira Alta à linha do norte.

¹⁵ Inclui os dois troços de Coimbra a Arganil e daqui à Covilhã.

¹⁶ Não inclui o larmanjat.

¹⁷ Inclui todas as referências a caminho-de-ferro em leito próprio.

¹⁸ Inclui todas as linhas perpendiculares à linha do oeste, excepto a de Sintra.

¹⁹ Inclui também o troço que de Évora se ficou por Estremoz.

	Ligação a ocidente das linhas de sueste à linha de leste	12	26	38			
	Linha de Beja a Sines	0	7	7			
	Linha do Sado	1	0	1			

PRINCIPAIS INTERVENIENTES NAS CÂMARAS

NOME	PALCO PARLAMENTAR	CÂMARA DOS DEPUTADOS			CÂMARA DOS PARES				TOTAL
	DEP.	MIN.	P.C.	SUB-TOTAL	PAR	MIN.	P.C.	SUB-TOTAL	
Fontes Pereira de Melo	35	97	7	139	5	33	36	74	213
Carlos Bento	81	36	0	117	33	16	0	49	166
Ávila (conde de Ávila, marquês e duque de Ávila e Bolama)	83	23	8	114	18	10	15	43	157
Hintze Ribeiro	9	48	9	66	23	57	3	83	149
Vaz Preto	5	0	0	5	140	0	0	140	145
Mariano de Carvalho	81	21	0	102	1	13	0	14	116
António de Serpa	41	43	1	85	6	21	3	30	115
Lobo de Ávila (conde de Valbom)	66	12	0	78	13	4	3	20	98
Emídio Navarro	22	34	0	56	0	33	0	33	89
Barros e Cunha	60	13	0	73	0	6	0	6	79
Cardoso Avelino	35	31	0	66	0	10	0	10	76
Saraiva de Carvalho	19	34	0	53	0	15	0	15	68
Dias Ferreira	51	4	3	58	0	1	4	5	63
Lourenço de Carvalho	23	28	0	51	1	7	0	8	59
Sebastião José de Carvalho (visconde de Chancelheiros)	3	13	0	16	42	0	0	42	58
Tomás Ribeiro	27	2	0	29	21	2	0	23	52
Casal Ribeiro (conde de Casal Ribeiro)	35	3	0	38	12	1	0	13	51
João Crisóstomo	4	26	2	32	8	2	3	13	45
José Estêvão	44	0	0	44	0	0	0	0	44
Costa Lobo	0	1	0	1	39	3	0	42	43
Ferrão	0	0	0	0	41	0	0	41	41

²⁰ Inclui a linha entre Cacilhas e Sesimbra.

Marquês de Valada	0	0	0	0	39	0	0	39	39
João Franco Castelo Branco	28	6	0	34	0	4	0	4	38
Tiago Augusto Veloso da Horta	9	27	0	36	0	2	0	2	38
Visconde da Fonte Arcada	0	0	0	0	38	0	0	38	38
José de Moraes	37	0	0	37	0	0	0	0	37
Luís da Câmara Leme (D.)	1	0	0	1	35	0	0	35	36
Luciano de Castro	18	3	3	24	3	2	6	11	35
Mendonça Cortês	7	0	0	7	27	0	0	27	34
Pereira Dias	13	0	0	13	20	0	0	20	33
Bivar (visconde de Bivar)	17	0	0	17	14	0	0	14	31
Gomes de Castro (conde de Castro)	9	0	0	9	20	0	0	20	29
Braamcamp	16	5	4	25	1	1	1	3	28
Costa Cabral (conde de Tomar)	0	0	0	0	28	0	0	28	28
Elvino de Brito	5	13	0	18	0	10	0	10	28
Eduardo José Coelho	9	10	0	19	2	6	0	8	27
Pinheiro Chagas	25	1	0	26	0	1	0	1	27
Sá Nogueira	27	0	0	27	0	0	0	0	27
Arouca	5	11	0	16	0	10	0	10	26
Barros Gomes	2	18	0	20	0	6	0	6	26
Pereira de Miranda	9	0	0	9	17	0	0	17	26
Marquês e duque de Loulé)	3	13	3	19	0	0	6	6	25
Osório de Vasconcelos	25	0	0	25	0	0	0	0	25
Andrade Corvo	3	18	0	21	0	3	0	3	24
Ferreira de Melo (visconde de Moreira de Rei)	20	0	0	20	4	0	0	4	24
Henrique de Macedo	3	0	0	3	21	0	0	21	24
Ressano Garcia	7	13	0	20	3	1	0	4	24
Miguel Osório	0	0	0	0	23	0	0	23	23
Rodrigo de Meneses (D.) (conde de Cavaleiros)	10	0	0	10	13	0	0	13	23
Rodrigues de Freitas	23	0	0	23	0	0	0	0	23
Visconde e marquês de Sá da Bandeira	0	1	1	2	21	0	0	21	23
Arrobas	22	0	0	22	0	0	0	0	22
Falcão da Fonseca	22	0	0	22	0	0	0	0	22
Aguiar	0	9	0	9	7	3	0	10	19

Bandeira Coelho	19	0	0	19	0	0	0	0	19
Conde de Rio Maior	0	0	0	0	19	0	0	19	19
Cunha Sotomaior	19	0	0	19	0	0	0	0	19
Fuschini	18	1	0	19	0	0	0	0	19
Martens Ferrão	10	0	0	10	8	1	0	9	19
Santos e Silva	19	0	0	19	0	0	0	0	19
Sárrea Prado	19	0	0	19	0	0	0	0	19
Francisco de Albuquerque	17	0	0	17	1	0	0	1	18
Luís de Bivar	14	0	0	14	4	0	0	4	18
Alves Martins (bispo de Viseu)	6	1	0	7	8	2	0	10	17
Conde da Taipa	0	0	0	0	17	0	0	17	17
Xavier da Silva	17	0	0	17	0	0	0	0	17
Barão de Porto de Mós	0	0	0	0	16	0	0	16	16
Coelho de Carvalho	4	0	0	4	12	0	0	12	16
Quaresma	12	0	0	12	4	0	0	4	16
Santana e Vasconcelos	16	0	0	16	0	0	0	0	16
Barros e Sá	13	0	0	13	2	0	0	2	15
José Maria Grande	1	0	0	1	14	0	0	14	15
Visconde e conde de São Januário	0	1	0	1	6	8	0	14	15
António Maria de Carvalho	14	0	0	14	0	0	0	0	14
Luís de Campos	12	0	0	12	2	0	0	2	14
Marçal Pacheco	14	0	0	14	0	0	0	0	14
António Teles de Vasconcelos	7	0	0	7	6	0	0	6	13
Conde de Castro)	0	7	0	7	0	6	0	6	13
Conde de Samodães	3	9	0	12	1	0	0	1	13
Ferrer	3	0	0	3	10	0	0	10	13
Francisco Beirão	9	4	0	13	0	0	0	0	13
Plácido Abreu	12	0	0	12	1	0	0	1	13
Avelar Machado	12	0	0	12	0	0	0	0	12
Belchior José Garcês	12	0	0	12	0	0	0	0	12
Fortunato Frederico de Melo	12	0	0	12	0	0	0	0	12
Franzini	0	0	0	0	12	0	0	12	12
Gavicho	12	0	0	12	0	0	0	0	12

Jaime Larcher	0	0	0	0	12	0	0	12	12
Marquês de Ficalho	0	0	0	0	12	0	0	12	12
Pereira dos Santos	12	0	0	12	0	0	0	0	12
Teixeira de Sousa	12	0	0	12	0	0	0	0	12
Adriano Machado	5	3	0	8	3	0	0	3	11
Barão de Almeirim)	11	0	0	11	0	0	0	0	11
Barbosa du Bocage	0	1	0	1	10	0	0	10	11
Barjona de Freitas	2	2	0	4	4	3	0	7	11
Eugénio de Azevedo	11	0	0	11	0	0	0	0	11
Roussado Gorjão	11	0	0	11	0	0	0	0	11
Teixeira de Sampaio	11	0	0	11	0	0	0	0	11
Teixeira de Vasconcelos	11	0	0	11	0	0	0	0	11
Visconde de Balsemão	0	0	0	0	11	0	0	11	11
Calheiros e Meneses	1	8	0	9	0	1	0	1	10
Carlos Testa	10	0	0	10	0	0	0	0	10
Chamiço	10	0	0	10	0	0	0	0	10
Conde de Burnay	10	0	0	10	0	0	0	0	10
Faustino da Gama	10	0	0	10	0	0	0	0	10
Júlio do Carvalho Sousa Teles	10	0	0	10	0	0	0	0	10
Morais Carvalho Júnior	6	1	0	7	1	2	0	3	10
Pereira Caldas (visconde e conde de Silves)	10	0	0	10	0	0	0	0	10
Visconde da Luz	0	0	0	0	10	0	0	10	10

INTERVENÇÕES POR ANO, LUSTRO E DÉCADA

POR ANO						
ANO	DEPS.	%	PARES	%	TOTAL	%
1852	2	0,06	2	0,11	4	0,08%
1853	73	2,20	48	2,52	121	2,32%
1854	28	0,84	17	0,89	45	0,86%
1855	134	4,03	46	2,42	180	3,44%
1856	181	5,45	84	4,42	265	5,07%
1857	68	2,05	91	4,78	159	3,04%
1858	68	2,05	28	1,47	96	1,84%
1859	91	2,74	33	1,74	124	2,37%
1860	104	3,13	29	1,52	133	2,54%
1861	100	3,01	17	0,89	117	2,24%
1862	56	1,68	1	0,05	57	1,09%
1863	35	1,05	26	1,37	61	1,17%
1864	188	5,66	20	1,05	208	3,98%
1865	66	1,99	20	1,05	86	1,65%
1866	73	2,20	54	2,84	127	2,43%
1867	112	3,37	8	0,42	120	2,30%
1868	65	1,96	26	1,37	91	1,74%
1869	129	3,88	135	7,10	264	5,05%
1870	20	0,60	25	1,31	45	0,86%
1871	71	2,14	10	0,53	81	1,55%
1872	54	1,62	28	1,47	82	1,57%
1873	109	3,28	13	0,68	122	2,33%
1874	25	0,75	7	0,37	32	0,61%
1875	87	2,62	35	1,84	122	2,33%
1876	76	2,29	63	3,31	139	2,66%
1877	93	2,80	40	2,10	133	2,54%
1878	88	2,65	49	2,58	137	2,62%
1879	48	1,44	26	1,37	74	1,42%
1880	174	5,23	98	5,15	272	5,20%

POR LUSTRO						
LUSTRO	DEPS.	%	PARES	%	TOTAL	%
1852-1855	237	7,13	113	5,94	350	6,70%
1856-1860	512	15,40	265	13,93	777	14,87%
1861-1865	445	13,39	84	4,42	529	10,12%
1866-1870	399	12,00	248	13,04	647	12,38%
1871-1875	346	10,41	93	4,89	439	8,40%
1876-1880	479	14,41	276	14,51	755	14,45%
1881-1885	305	9,18	408	21,45	713	13,64%
1886-1890	312	9,39	258	13,56	570	10,91%
1891-1895	120	3,61	85	4,47	205	3,92%
1895-1899	169	5,08	72	3,79	241	4,61%

POR DÉCADA						
DÉCADA	DEPS.	%	PARES	%	TOTAL	%
1850	749	22,53	378	19,87	1127	21,57%
1860	844	25,39	332	17,46	1176	22,50%
1870	825	24,82	369	19,40	1194	22,85%
1880	617	18,56	666	35,02	1283	24,55%
1890	289	8,69	157	8,25	446	8,53%

1881	36	1,08	21	1,10	57	1,09%
1882	110	3,31	275	14,46	385	7,37%
1883	90	2,71	58	3,05	148	2,83%
1884	47	1,41	27	1,42	74	1,42%
1885	22	0,66	27	1,42	49	0,94%
1886	34	1,02	37	1,95	71	1,36%
1887	54	1,62	38	2,00	92	1,76%
1888	92	2,77	96	5,05	188	3,60%
1889	86	2,59	39	2,05	125	2,39%
1890	46	1,38	48	2,52	94	1,80%
1891	19	0,57	18	0,95	37	0,71%
1892	36	1,08	29	1,52	65	1,24%
1893	52	1,56	38	2,00	90	1,72%
1894	13	0,39	0	0,00	13	0,25%
1895	0	0,00	0	0,00	0	0,00%
1896	18	0,54	3	0,16	21	0,40%
1897	25	0,75	19	1,00	44	0,84%
1898	54	1,62	11	0,58	65	1,24%
1899	72	2,17	39	2,05	111	2,12%