

AS POLÍTICAS FERROVIÁRIAS IBÉRICAS (1845-1860)

HUGO SILVEIRA PEREIRA*

Resumo: *Com um atraso de cerca de 15 anos em relação aos países desenvolvidos da Europa e da América do Norte, Portugal e Espanha encetaram as primeiras tentativas de para dotar os seus territórios de caminhos-de-ferro. Os caminhos seguidos por ambos os países neste aspecto foram bastante díspares. Enquanto que Espanha procurava dotar-se de uma moldura legal abrangente que abarcasse todos os aspectos da construção ferroviária, Portugal preferiu apostar numa estratégia mais flexível e adaptável às conjunturas do momento. Recorrendo à bibliografia espanhola sobre este assunto e às compilações de debates parlamentares e legislação aprovada em Portugal, procuraremos comparar as políticas ferroviárias de cada país e como em Espanha essa política foi mais precocemente coroada de sucesso.*

Palavras-chave: *Caminhos-de-ferro; Políticas ferroviárias; Portugal; Espanha.*

Abstract: *Portugal and Spain started to invest in railways about 15 years after other countries in Europe did the same. The strategies pursued by both these countries were rather different. Whereas Spain tried to create a legal framework wide enough to compass all the details of construction, Portugal opted for a more flexible approach, which could adapt to specific contexts. Comparing the Spanish bibliography about these issues with the Portuguese parliamentary debates and approved laws, the following text aims to describe and explain both countries railway strategies and how the Spanish approach brought an earlier success to this nation.*

Keywords: *Railways; Railway policies; Portugal; Spain.*

QUESTÕES PRÉVIAS: A PRETENSA NECESSIDADE E EXEQUIBILIDADE DO INVESTIMENTO

Nas décadas de 1820 e 1830, países como Inglaterra, Alemanha, França ou Bélgica abriam centenas de quilómetros de linhas-férreas e Portugal e Espanha pretendiam seguir-lhes os passos, acreditando que arrastado pela locomotiva viria o progresso.

No entanto, as condições económicas e geográficas da Península Ibérica prometiam embaraçar tal desiderato. Em termos orográficos, a Península Ibérica estava longe de ser uma região ideal para construir caminhos-de-ferro. A altitude média rondava os 600 metros (algo que só era superado na Suíça) e as terras planas em continuidade eram escassas; 22% da superfície total era de alta montanha, 32% de colinas e apenas 20% se situava abaixo dos 200 metros de altitude (valor que na Europa era de 80%). Perante este panorama, os mais pessimistas duvidavam mesmo da possibilidade de se construir caminhos-de-ferro em Espanha¹.

As perspectivas de utilização futura do novo serviço de transporte também não eram animadoras. Na década de 1840, George Stephenson visita Espanha, aquilatando a possibilidade de aí construir caminhos-de-ferro. A sua opinião não era positiva: o inglês lamentava-se que após um mês em Espanha não vira espanhóis suficientes para encher um comboio e

* Investigador do Centro de Investigação Transdisciplinar «Cultura, Espaço e Memória» da Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Categoria: Bolseiro de doutoramento da Fundação para a Ciência e a Tecnologia. Áreas de especialização: História ferroviária e dos transportes, história empresarial, história parlamentar.

¹ CUÉLLAR VILLAR, 2005: 6-7. WAIS, 1974: 525-526.

apenas de lá trouxera uma doença. Com o passar dos anos, os resultados não seriam tão negativos quanto imaginava Stephenson, mas também não seriam muito avultados².

Assim sendo, perspectivava-se uma construção muito cara (em virtude do acidentado relevo) e uma exploração pouco lucrativa, se não contasse com apoios públicos. Nestas circunstâncias, os capitais dificilmente acorreriam a este investimento. Maior problema, porém, era sem dúvida a própria insuficiência de capitais, que se associava a um défice crónico nas contas públicas que tinha já redundado em incumprimentos e no fecho dos mercados financeiros aos títulos de dívida castelhanos³.

De qualquer modo, e apesar de todas estas dificuldades, Portugal e Espanha esforçaram-se por acompanhar o resto da Europa na construção férrea, esperando obter as mesmas vantagens e os mesmos resultados que as outras nações gozavam.

DA INSTABILIDADE POLÍTICA À RAILWAY MANIA

Apesar do desejo de fomento, a aposta em ferrovias na Península Ibérica tardou em se concretizar. Instabilidade sociopolítica, dificuldades financeiras e uma maior preocupação em consolidar o regime liberal caracterizavam ambos os países e impediam um investimento daquela envergadura⁴. Em Portugal a estes factores juntava-se ainda uma descrença colectiva na capacidade nacional de construir caminhos-de-ferro. Sabia-se que «o mundo civilizado apresenta uma nova face [com] novos carros, que sobre caminhos de ferro rodão por si mesmos, sem auxilio de motor viventes»⁵, mas essa nova face não parecia estar ao alcance de Portugal, «porque o nosso Paiz não é próprio, (...) porque não temos meios (...), porque o estado do Paiz o não permite ainda»⁶ e porque «com essa história «dos caminhos-de-ferro» ia a Nação gastar montes de libras. E um país que possui o Tejo e o Douro não precisava de mais nada»⁷. Os comboios movidos a vapor eram vistos como algo de utópico, que em Portugal só serviam como artefacto retórico para criticar o governo⁸.

Deste modo, as propostas que surgiram precocemente neste período não podiam fazer outra coisa que não fracassar: em Espanha os projectos de José Díez Imbrechts, Marcelino Calero y Portocarrero (para construir caminhos-de-ferro em Jerez de la Frontera), Francisco Fassio (entre Reus e Tarragona), Joaquín Vizcaíno e Arriete (Madrid – Aranjuez) ou das autoridades municipais da Biscaia conheceram o mesmo insucesso que os de Bento Guilherme Hlingloefer (da margem do Tejo a Alenquer) ou de José Maria O'Neill e Juan Alvarez Mendizabal (entre os rios Sado, Tejo e Guadiana através de canais e caminhos-de-ferro) em Portugal⁹.

² CAMERON, 1961: 211-212. JORDI NADAL, 1982: 47-48.

³ JORDI NADAL, 1982: 25-33. GÓMEZ MENDOZA, 1989: 38 e 70

⁴ CIPPOLA, 1976: 789-790. SERRÃO & MARQUES, 2002: 552-621. COMÍN COMÍN *et al.*, 1998, vol. 1: 29-31. TORTELLA CASARES, 1982.

⁵ DCSD, 6-3-1827: 527 (projecto de lei de Teixeira Girão, Flórido Ferraz e Francisco Maia).

⁶ DCD, 13-11-1844: 103 (Agostinho Albano).

⁷ Apud ABRAGÃO, 1956: 4.

⁸ PEREIRA, 2008: 69-70.

⁹ WAIS, 1974: 30-35. MATOS, 1980. VIEIRA, 1983: 84-88.

Na década de 1840, quando a *railway mania* reaparece em Inglaterra e se propaga para cá da Mancha e quando Portugal e Espanha conhecem alguma estabilidade, assistir-se-ia em ambos os países a uma cascata de propostas para a construção ferroviária.

Em Portugal, o número de proposições ascenderia a 14, mas só uma seria transformada em contrato: a da COPP (companhia protegida por Costa Cabral) para ligar Lisboa à fronteira espanhola¹⁰, que seria acompanhada por um esboço de diploma geral, aprovado em 18-10-1845, se bem que muito direccionado para aquela companhia. No parlamento, as intervenções sobre este assunto multiplicam-se, se bem que ainda persista o seu carácter esporádico. Na discussão do contrato com a COPP – não muito aprofundada, dadas as limitações ao discurso impostas pelo regime cabralista –, a oposição progressista criticava o projecto, embora frisasse não ser contra o desenvolvimento das comunicações nacionais, sem as quais «nós não podemos ter nem riqueza, nem finanças, nem commercio, nem civilização»¹¹, mas sim contra a forma como esse esforço era feito, inaugurando um truque retórico muito usado durante a Regeneração¹². No final, o contrato foi aprovado, mas os eventos de instabilidade sociopolítica que se seguiram não permitiram a realização do projecto nem tampouco a continuação da própria vida parlamentar. Apesar do fracasso da COPP, é com o cabralismo que se entra no campo do fomento e que se entende que «não basta que o espirito da mais severa economia presida aos actos do Governo (...) não é menos essencialmente preciso que estes recursos procedam do mais pleno desenvolvimento das faculdades productivas»¹³.

Espanha seguiu um caminho diferente. Confrontado com as primeiras propostas, o governo resolve em 1844 nomear uma comissão de engenheiros (Calixto Santa Cruz, Juan Subercase e José Subercase) para as apreciar e formular as bases para uma lei geral de caminhos-de-ferro. Em termos legislativos, a única norma que existia era o *Código do Comércio* de 1829 que, de qualquer modo, não estava preparado para lidar com caminhos-de-ferro¹⁴. Em 2-11-1844, era publicado o relatório daquela comissão, que ficaria conhecido para a posteridade como o *Informe Subercase*. Aqueles engenheiros davam preferência à construção pelo Estado, mas, em virtude da penúria do tesouro espanhol, admitiam a concessão de linhas a privados, desde que estes dessem garantias de levar a obra a bom porto e desde que os governos fiscalizassem a acção das companhias, de modo que esta não fosse contrária ao bem-estar público. Em termos técnicos sugeriam a bitola (distância entre faces internas dos carris) de 1,67 metros, datando pois daqui o erro que isolaria as redes ibérica e europeia (1,44 metros). A justificação para tal medida não foi de carácter militar, mas sim de jaez técnico: com uma bitola maior tornava-se possível utilizar locomotivas com caldeiras maiores que debitavam uma maior potência, necessária para ultrapassar a difícil orografia da península¹⁵. A ser aplicado na totalidade, o *Informe Subercase* transformar-se-ia numa lei draconiana, que afastaria os investidores. Por isso, o governo caminhou no

¹⁰ MATA, 1999. COLP, 1845: 753-754.

¹¹ DCD, 3-4-1845: 7.

¹² PEREIRA, 2008: 71-73.

¹³ SANTOS, 1884, n.º 174: 1.

¹⁴ COMÍN COMÍN *et al.*, 1998: 37.

¹⁵ CUÉLLAR VILAR, 2005: 4-10. WAIS, 1943: 55-60 e 181. MORENO FERNANDEZ, 1996.

sentido oposto e acabou por aprovar um diploma (a 31-12-1844) muito liberal, onde os interessados não precisavam de formar uma companhia, não ficavam proibidos de trespassar a concessão e apenas careciam de ser indivíduos idóneos. O resultado não se fez esperar: nos anos seguintes foram atribuídas mais 25 concessões, que a juntar às adjudicações anteriores à lei, atingiam um grande total de 54 outorgas (6 mil quilómetros), das quais apenas quatro (com poucas dezenas de quilómetros) se realizariam¹⁶.

Muitas destas operações tinham redundado em escândalos e exemplos de promiscuidade entre políticos e empresários, o que obrigou a novas medidas por parte do governo espanhol. Depois de criado o ministério do Comércio, Indústria e Obras Públicas em 1847, o ministro Bravo Murillo no ano seguinte procurou aprovar nova lei que regulasse as concessões e fixasse a rede geral (com uma ligação à fronteira portuguesa), no entanto a queda do seu governo deitara os seus intentos por terra. Em 1850, regista-se nova tentativa (desta feita do ministro Seijas Lozano) para enquadrar juridicamente o sector e definir uma rede de linhas a assentar, mas mais uma vez as realizações ficam muito aquém das intenções. A regulação geral e a rede ficaram por definir e Espanha não conseguia estabilidade suficiente para desenvolver a construção. A isto juntava-se a desordem política promovida pelos partidos moderado (defendia a iniciativa totalmente privada) e progressista (defendia uma maior intervenção do Estado)¹⁷.

Do lado de cá da fronteira, a situação não era melhor. Depois de novo conflito interno, Costa Cabral voltava ao poder, mas não conseguia negociar novos contratos nem impor uma lei geral. À excepção da renovação do programa férreo de 1845 e de um estudo de um caminho-de-ferro entre Lisboa e Sintra feito por iniciativa de Albino de Figueiredo, ambos em 1849¹⁸, não se apresentariam propostas concretas para a instalação de vias-férreas em Portugal. Mas, tal como em Espanha, a possibilidade de dotar Portugal de ferrovias entranhara-se nas mentes dos responsáveis políticos nacionais. Até à Regeneração, uma das críticas que se faziam ao gabinete cabralista era precisamente o desleixo para com aquela necessidade. Gerou-se assim um consenso mais ou menos generalizado que faria com que «a política de obras públicas do Fontismo tivesse sido acolhida com tanta esperança e tão pouca oposição»¹⁹.

O PRIMEIRO LUSTRO DA DÉCADA DE 1850 EM PORTUGAL E ESPANHA

No período após o golpe da Regeneração – que colocou a ala de centro-direita do liberalismo português (os regeneradores) no poder – e 1855, Portugal deu passos no sentido de se aproximar de Espanha no que à construção de caminhos-de-ferro concernia.

¹⁶ GÓMEZ MENDOZA, 1989: 42-43. GÓMEZ MENDOZA, 1982: 27-32. COMÍN COMÍN *et al.*, 1998: 37-41. WAIS, 1974: 49-56.

¹⁷ COMÍN COMÍN *et al.*, 1998: 51-55. GÓMEZ MENDOZA, 1989: 42-43.

¹⁸ SANTOS, 1884, [Parecer da comissão encarregada de apreciar o contrato Hislop]. AHM. Relação dos alunos que o Lente da 3.ª Cadeira da Escola Politécnica pede para o acompanhar e auxiliar nos trabalhos respectivos a um projecto de caminho de ferro de Lisboa para Cintra, div. 3/1/8/39.

¹⁹ JUSTINO, 1988-1989: 173. PEREIRA, 2008: 69-75.

Em 1851, o inglês Hardy Hislop apresenta uma proposta para construir um caminho-de-ferro de Lisboa a Espanha. Na ausência de um ministério competente para apreciar a proposta, é nomeada uma comissão, que seria o equivalente português do comité Subercase. No entanto, ao passo que esta era composta por três engenheiros, a equipa portuguesa era formada por dois técnicos (o barão da Luz e Lobo de Ávila), dois advogados (Larcher e Garrett) e um alto funcionário público (Pereira da Silva)²⁰. Tal como a sua congénere espanhola, esta comissão, no relatório que apresenta a 20-10-1851, opina sobre vários aspectos da questão ferroviária, não se resumindo à apreciação da proposta de Hislop. De imediato afastava a intervenção directa do Estado na construção e/ou exploração, reservando esse papel para capitalistas privados e, confessando que nenhuma companhia anónima conseguiria remunerar suficientemente os seus capitais, sugere a concessão pelo Estado de uma garantia de juro. Quanto ao contrato Hislop, seria rejeitado pela comissão que porém indica as bases para a realização de um concurso para a construção de uma linha somente até Santarém, uma vez que ainda não havia acordo com Espanha em relação ao prolongamento da linha no seu território. Nenhuma lei geral ficava assim prevista ou sequer sugerida²¹.

No ano seguinte, com um atraso de cinco anos em relação aos castelhanos, criava-se em Portugal o ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, que, juntamente com o CGOPM, seria o órgão responsável pela gestão do negócio ferroviário em Portugal e que seria também responsável pela elaboração de uma lei geral onde se incluíam o modo de se apresentarem os estudos, as bases gerais da adjudicação de obras públicas a empresas privadas ou de construções a cargo do Estado, etc.²². A responsabilidade ficava atribuída, mas nunca seria verdadeiramente assumida.

Ainda antes da criação do novo ministério, seria aberto concurso (6-5-1852), mediante atribuição de uma garantia de juro, para a construção da linha até Santarém, primeiro troço da ligação a Espanha ou ao Porto conforme o sucesso das negociações com o país vizinho. Portugal preferia claramente a ligação internacional, mas este desejo não se afigurava nada fácil de concretizar. Em 1852, o representante português em Espanha entabula contactos tendo em vista uma linha entre Lisboa e Madrid e a realização de uma conferência tripartida entre Portugal, Espanha e França, mas os seus esforços foram em vão. Do lado de Espanha havia muitas dúvidas quanto à capacidade portuguesa para construir caminhos-de-ferro. Os portugueses pareciam também pouco crentes nas intenções espanholas ao imporem a Hislop a bitola europeia, quando Espanha já havia escolhido há muito a bitola larga. Em 1853, aquelas dúvidas transformavam-se em receios a atender ao embaixador francês em Lisboa, que afirmava que Espanha se opunha à ligação entre Portugal e França, uma vez que tal linha arruinaria os portos de Vigo e Cádiz²³.

²⁰ MÓNICA, 2005-2006.

²¹ SANTOS, 1884, [Parecer da comissão encarregada de apreciar o contrato Hislop]. CHATO GONZALO, 2004, vol. 1: 162-164.

²² BMOP, 1854, n.º 1: 23-26.

²³ PINHEIRO, 1986. CHATO GONZALO, 2004, vol. 1: 162-164. PINHEIRO, 1995.

Por isto, o concurso visava somente a linha de Lisboa a Santarém, que seria adjudicada a Hardy Hislop, que cria a CCP. Depois do concurso, foram feitas algumas alterações ao contrato que motivaram as censuras da oposição, mas não do CGOPM por não deturparem o espírito do concurso²⁴. Mais tarde, a CCP mostrou alguma indisposição em relação à legislação sobre expropriações. O CGOPM desta feita mostrava-se renitente a alterações à lei, mas admite a realização de alguns retoques²⁵.

Tudo seria resolvido quando o governo numa só proposta de lei pede autorização para construir a linha e alterar a lei das expropriações (30-4-1853). A discussão iniciaria-se em 6-5-1853, mas logo no dia a seguir eram inauguradas as obras. A inauguração (fictícia, pois a construção só se iniciou verdadeiramente em Setembro) foi uma forma de acalmar o descontentamento em relação à falta de andamento do projecto. A atitude do governo não caiu bem entre os parlamentares e os Pares não deixaram de lançar um aviso ao governo pois sete dos vogais das comissões de legislação e administração pública aprovaram aquela proposta, mas com declarações²⁶. Seguiu-se a aprovação do contrato e a angariação de fundos para pagamento da empreitada e subscrição de um terço do capital da CCP. Todas estas medidas tinham como objectivo auxiliar o trabalho da iniciativa privada: concedia-se-lhe um rendimento garantido, facilitava-se-lhe as expropriações e além disso entregava-se-lhe um terço do capital necessário para a realização da obra. Os membros da câmara alta do parlamento entusiasmavam-se com a possibilidade de se ligar o país à Europa e restituir ao porto de Lisboa o seu papel de empório central entre dois mundos, malgrado algumas vozes dissonantes dos opositores à esquerda e à direita do governo, que achavam os caminhos-de-ferro úteis desde que as despesas fossem comportáveis aos recursos do país. Na câmara baixa, a oposição usava o método financeiro e parlamentar empregue por Fontes e a escolha de um homem sem currículo para a obra (mas que fora o único a cumprir as condições do contrato) para «provar-vos com documentos, que o acto da maior rapina que se tem cometido em Portugal é esta adjudicação do caminho de ferro ao Sr. Hislop»²⁷. Debalde o faria, pois a maioria de apoio ao governo no parlamento faria passar a lei.

Sem contrato, mas com proposta de lei (de 30-8-1852), incluía-se também nos objectivos do governo a linha de Lisboa ao Porto, a qual para José Estêvão era «a maior medida que se podia tomar para imprimir nova vida a esta nação»²⁸, isto sem querer «hostilizar todas essas maravilhas, todos esses contos árabes, que por ahi se tem levantado sobre o caminho de ferro de Lisboa a Badajoz»²⁹, que tinha o inconveniente de não passar por Aveiro, terra de origem do tribuno. Contudo, sem meios para o construir, o governo apropria-se do fundo especial de amortização do Banco de Portugal. Em retaliação, o Banco de Portugal envia inflamadas proclamações contra o governo para o estrangeiro.

²⁴ BMOP, 1853, n.º 3: 51-56.

²⁵ AHMOP. COPM. Liv. 1 (1852-1853): 29-34.

²⁶ DG, sessão da câmara dos Pares de 7-6-1853: 814.

²⁷ DCD, 6-5-1855: 51 (Cunha Sotomaior).

²⁸ Apud GUILLEMOIS, 1995: 67.

²⁹ DCD, 21-7-1852: 288.

Com esta atitude foi fácil tornar aquela instituição um inimigo dos caminhos-de-ferro e Fontes «pôde assim ser apresentado como um homem de visão rodeado de passeístas retrógrados»³⁰ e apoiado por técnicos (Silva Costa, Plácido Abreu e Vasconcelos e Sá), enquanto que do lado da oposição pontificavam ex-cabralistas (Ávila e Carlos Bento) e *dandies* flamejantes (Cunha Sotomaior)³¹. No entanto, aqueles rendimentos nunca seriam aplicados à linha do norte, mas sim a outras despesas com obras públicas. Tudo indica que aquele caminho-de-ferro só servira para transportar o fundo para as mãos do Estado e para conquistar simpatias a norte³², muito embora o governo tivesse incumbido os engenheiros Gromicho Couceiro, Sousa Brandão e Nunes de Aguiar do seu estudo, precavendo também a possibilidade de Espanha rejeitar a construção de um caminho-de-ferro até Portugal³³.

Contudo, em 1853 a batalha diplomática do conde de Azinhaga, representante português em Madrid, termina de forma favorável a Portugal, quando Espanha volta a incluir na rede uma ligação a Portugal. Azinhaga ainda tentou que Madrid adoptasse a bitola europeia nesta linha, mas para Espanha era já tarde, pois grande parte das suas linhas estavam construídas em via larga. Mais grave do que isto foi a proposta de rede na altura não ter sido apresentada às cortes e portanto ser letra morta³⁴. Em todo o caso, o governo português deu-se por contente pela manifestação de intenções e nomeia uma comissão para estudar com Espanha o ponto de ligação na fronteira (que seria, contra o melhor julgamento dos engenheiros nacionais, Badajoz) e, em seguida, a CCP inicia os estudos do prolongamento de Santarém até esta cidade³⁵. Por esta altura, já a construção se tinha iniciado com a bitola de 1,44 metros, o que obrigaria a um transbordo na fronteira.

Além destes dois caminhos-de-ferro, dois outros seriam ainda contratados em 1854: o primeiro ligando Lisboa a Sintra (a cargo de Claranges Lucotte); o segundo, do Barreiro a Vendas Novas (a cargo de um grupo de *brasileiros*)³⁶, ambos em bitola europeia. Neste último, a transparência também não era maior. Além de a questão ter sido resolvida num tempo recorde (menos de quatro meses), no concurso verificou-se um conluio entre alguns dos candidatos para manter a subvenção a receber em alta. No parlamento, Cunha Sotomaior refere como soubera da patranha no S. Carlos pela boca do próprio Fontes, que, indignado, não nega os factos apenas dizendo que o cidadão Fontes Pereira de Melo ia ao teatro, mas o ministro da Fazenda limitava a sua vida ao ministério. Desta esquizofrenia resultava um atropelo da legalidade, que seria continuada por novo desfalque ao fundo de amortização para este caminho-de-ferro e por uma adição ao contrato sem aprovação parlamentar, mas também – e mais importante – o andamento

³⁰ PINHEIRO, 1988: 117.

³¹ MÓNICA, 2005-2006.

³² VALÉRIO & MATA, 1988. PEREIRA, 2008: 78.

³³ DINIS, 1915-1919, vol. 1: 41-43. AHMOP. COPM. Liv. 1 (1852-1853): 1-6. COLP, 1852: 628-630. FINO, 1883-1903, vol 1: 19-20.

³⁴ PINHEIRO, 1986. PINHEIRO, 1995. WAIS, 1943: 167-170. CHATO GONZALO, 2004, vol. 1: 187-189.

³⁵ RUMBALL, 1857. GUERRA *et al.*, 1855.

³⁶ TORRES, 1936.

do projecto e a adjudicação da obra³⁷, o que valia a Fontes trunfos políticos e admiração até de Espanha, que via que «Portugal marcha hacia adelante, y hace cuantos esfuerzos le son posibles para el mejor y mas pronto desarrollo de sus obras públicas. Plegue á Dios que no nos quedemos atras»³⁸.

Em Espanha, continuava-se a seguir um caminho mais abrangente, no sentido de dotar o reino de uma lei geral sobre caminhos-de-ferro, sem descurar porém o estudo, a concessão e a construção de algumas linhas-férreas, muito embora essas adjudicações fossem feitas sem concurso, promovendo o tráfico de influências (que teve como principal beneficiário José de Salamanca), e financiadas de forma ilegal, através de títulos de dívida emitidos sem aprovação parlamentar. Em Portugal, a única coisa que se fazia de semelhante era publicar regulamentos de fiscalização da construção (5-9-1853), respondendo a uma necessidade de imediato³⁹. Assim, ainda em 1851, o ministro do Fomento (que substituíra o ministério das Obras Públicas), Miguel de Reinoso, propõe uma lei que previa a construção ferroviária pelo Estado (através da emissão de ações garantidas pelo erário público), por empresas privadas ou num sistema misto de uma rede onde as linhas principais *não* ligavam Espanha à nenhuma das suas fronteiras terrestres. Em todo o caso, a proposta não seria sequer discutida em virtude do fecho das cortes. Em 1853, os governos seguintes resolvem fazer um ponto da situação sobre «la gravíssima cuestión de los caminos de hierro, una de las más importantes y trascendentales que hoy pudiera agitarse en el Estado»⁴⁰, procuram obrigar a execução das linhas até então adjudicadas e apresentam duas novas propostas para uma lei e uma rede geral (onde, como vimos, voltava a constar uma ligação a Portugal). Previa-se a obrigatoriedade de fazer passar pelas cortes todas as adjudicações e assim impedir as concessões por decreto em função de favores pessoais, mais uma vez em vão. Em termos materiais, a construção avançava lentamente e, em 1855, Espanha contava com apenas 477 quilómetros de caminhos-de-ferro construídos e abertos ao público quer por conta de privados, quer por conta do Estado, o que para um país do seu tamanho era muito pouco⁴¹.

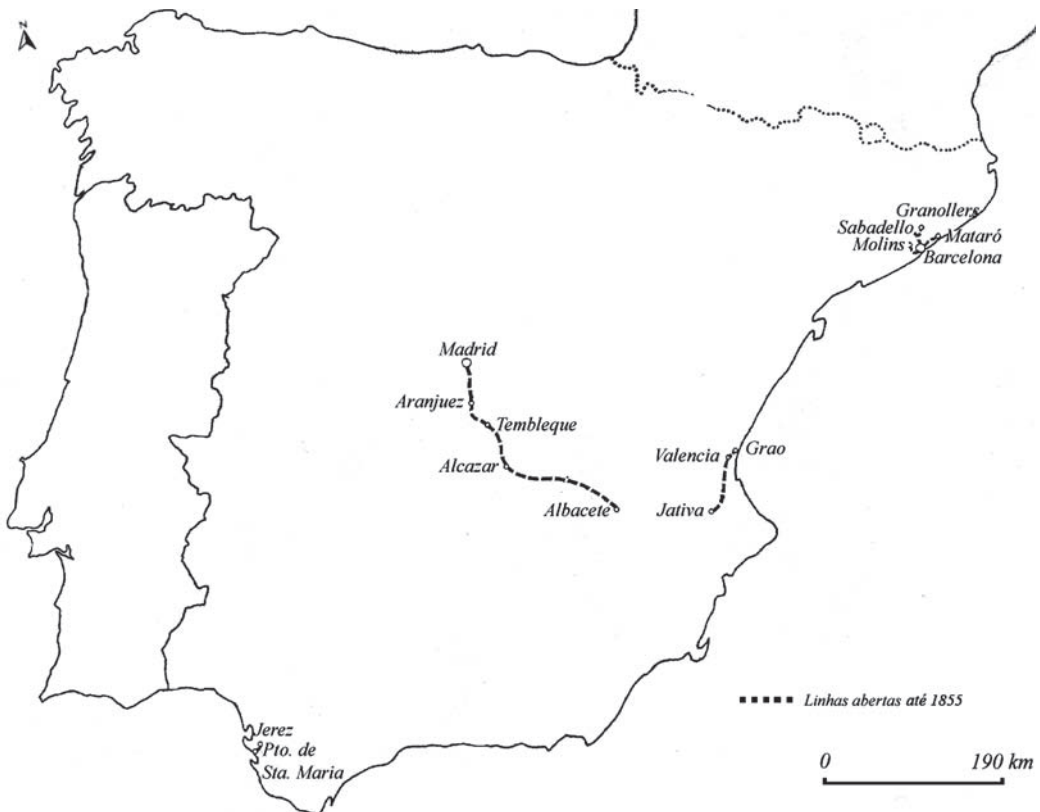
³⁷ PEREIRA, 2008: 86-91. Ver anexo 25.

³⁸ ROP, t. 2 (1854), n.º 23: 281-282.

³⁹ COLP, 1853: 466-467.

⁴⁰ WAIS, 1943: 168

⁴¹ ARTOLA, 1978, vol. 1: 343-346. CASARES ALONSO, 1973: 182-183. WAIS, 1943: 151-158 e 167-171. WAIS, 1974: 70-78.



Extensão dos caminhos-de-ferro abertos em Espanha até 1855⁴².

Em Portugal, o entusiasmo que se gerara em torno dos contratos de Fontes esfumara-se. Na linha de Santarém, a obra avançava com muito lentidão e pouca qualidade até que paralisou de vez quando os empreiteiros suspenderam os trabalhos por falta de pagamento da CCP (5-9-1855), obrigando o governo a tomar conta da obra⁴³. No caminho-de-ferro de Sintra inaugurar-se-iam os trabalhos, mas as obras em concreto ficavam por fazer. A sul, na via entre o Barreiro e as Vendas Novas, a morosidade era também a principal característica⁴⁴.

No parlamento, a oposição avilista e histórica ganhava força. O governo, quando não enterrava a cabeça na areia (na resposta à coroa de 1856, nem sequer se mencionava o caminho-de-ferro ao contrário de anos anteriores quando a linha de leste sempre pontificara), enaltecia a obra efectivamente feita e num discurso dirigido a um monarca que se preocupava com a condição dos mais pobres justificava a continuação das obras por sua conta para «não pôr de repente á mercê da caridade publica, á mendicidade, alguns milhares de indivíduos»⁴⁵.

⁴² ARTOLA, 1978, vol. 1: 245 (adaptado).

⁴³ FINO, 1883-1903, vol. 1: 51-53.

⁴⁴ TORRES, 1936.

⁴⁵ DCD, 6-2-1856: 25. PEREIRA, 2008: 75-85.

Para resolver a situação, o governo procurou contrair um volumoso empréstimo junto dos irmãos Pereire e entregar-lhes a construção e exploração das linhas de Lisboa ao Porto e a Espanha. O projecto passaria na câmara baixa, mas perante a oposição de alguns deputados (que durante 44 sessões cilindriariam o governo); perante a previsível recusa dos Pares (que nas semanas antecedentes criticaram asperamente o governo) em aceitar tal negócio; e sobretudo perante a recusa do rei em nomear novos elementos da câmara alta favoráveis aos regeneradores, o executivo acaba por pedir a demissão.

Chegados a meados da década de 1850, Portugal e Espanha não tinha conseguido diminuir a distância, em termos de melhoramentos materiais, que os separava do resto da Europa *civilizada*. Em Espanha, perdera-se em vão muito tempo e recursos com discussões sobre legislação ferroviária e com a especulação desenfreada proporcionada pelo próprio Estado espanhol. Em Portugal, assinaram-se três contratos para outros tantos caminhos-de-ferro e apresentara-se uma proposta de lei para um quarto, mas ao fim de cinco anos de Regeneração, nem um quilómetro de via-férrea tinha sido aberto ao público, o que em todo o caso contrastava com as linhas que no país vizinho serviam já as duas principais cidades espanholas.

A DESCOLAGEM DE ESPANHA FACE A PORTUGAL (1855-1860)

Assim, em meados da década de 1850, novas medidas são tomadas em ambos os países, que em Espanha se revelariam fulcrais para o avanço da sua rede e em Portugal apenas conduziriam a uma continuidade estagnada. Naquele país, continuava-se à procura de uma lei de carácter geral que fosse a base para a construção ferroviária. Portugal preferia manter-se fiel a uma estratégia de curto prazo, que respondia de forma mais flexível às necessidades do momento.

Em 3-6-1855, os espanhóis finalmente conseguem aprovar a lei por iniciativa do ministro Francisco de Luján, que desde 1854 a vinha preparando (mais tarde regulada por vários decretos que incidiam sobre a forma de resgate, o estudo de linhas-férreas, o regime jurídico das empresas concessionárias, a construção, etc.⁴⁶). Previa a regra da atribuição de linhas em concurso público (onde o critério era o mais baixo custo e não a mais alta competência, como em França) por um prazo de 99 anos sem possibilidade de resgate antecipado (o que foi depois alterado por *Instrucción* de 15-2-1856 que o passou a permitir, mas apenas com o acordo da companhia visada). A construção pelo Estado era prevista mas relegada para segundo plano, dando-se plena liberdade à iniciativa privada para investir os seus capitais sem a concorrência do sector público, que ainda lhe concedia subsídios à construção e/ou à exploração, a entrega gratuita de terrenos públicos, um rendimento mínimo das tarifas em caso de redução coerciva das mesmas e várias isenções fiscais. Por outro lado, dava garantias de um bom serviço prestado com a obrigatoriedade de as concessões serem outorgadas por lei (ouvido o parlamento, esperando-se assim que os interesses gerais se sobrepusessem aos interesses particulares), de os concessionários forma-

⁴⁶ MUÑOZ RUBIO, 2005, vol. 2: 742 (nota 13).

rem sociedades anónimas, de seguirem os projectos elaborados ou aprovados pelo Estado e de se submeterem a critérios técnicos e administrativos predeterminados. Em termos de rede, as linhas entretanto construídas, em construção ou concedidas eram integradas num plano geral, onde se incluíam num conjunto de primeira ordem os caminhos-de-ferro que se dirigissem aos portos e às fronteiras espanholas. Em consequência deste diploma (e também de um clima político e económico favorável e da promulgação de legislação fomentadoras do sector bancário), a confiança inspirada aos investidores aumentou, o que concedeu à construção ferroviária um enorme impulso que duraria até meados da década de 1860. É na sequência desta lei que se formam as duas grandes companhias que dominariam o panorama férreo em Espanha durante todo o século XIX: a Companhia do Norte (controlada pelos irmãos Pereire) e a MZA (dos Rothschild)⁴⁷.

Em Portugal, como vimos, mudara-se o governo, depois de um quinquénio de governação regeneradora que prometera muito mas realizara pouco. Em substituição dos regeneradores, o rei chamaria os históricos do marquês de Loulé, que contava com o apoio dos homens de Ávila e que não pretendia alterar a política encetada pelos seus antecessores, mas tão-somente os métodos empregados⁴⁸. Perspectivava-se assim a continuação da estratégia sem ou com pouca visão de conjunto. O parlamento mostrava-se cooperante com o governo na condição de este não cometer os erros do passado e «quando houver de escolher entre Mr. Hislop, e Mr. Petto, se escolha Mr. Petto, e não Mr. Hislop»⁴⁹. No entanto, à excepção de Sá da Bandeira e do próprio Loulé, o governo era composto por figuras desprovidas de prestígio político e, com os avilistas, contava com uma base de apoio muito heterogénea, que tornaria a governação muito difícil⁵⁰.

Em todo o caso, é este governo que continua a política ferroviária, que necessariamente tinha de se distanciar da dos regeneradores, para justificar a mudança governamental. Daí a viragem do caminho-de-ferro a norte para uma linha interna (consubstanciada na proposta de lei para assinatura do contrato com Sir Morton Peto de 25-4-1857), a escolha da subvenção quilométrica em vez da garantia de juro, a opção de não lançar impostos para angariar os empréstimos enquanto se não esgotassem as possibilidades de economias, uma maior importância dada às estradas de acesso às estações e – seguindo a recomendação do conde da Taipa – a escolha (sem concurso) de um homem com prestígio (Sir Morton Peto) em vez de um *aventureiro*⁵¹. Também a desconfiança face ao sucesso de negociações com o governo espanhol (para o entroncamento na fronteira e para alteração da directriz da linha em Espanha, segundo sugestão de Nunes Aguiar⁵²), a suspeição de D. Pedro de que Espanha pretendia isolar Portugal e as dúvidas em relação à agenda castelhana por trás dos caminhos-de-ferro (em 1855, o engenheiro espanhol

⁴⁷ ARTOLA, 1978, vol. 2: 17-27. CASARES ALONSO, 1973: 116. COMÍN COMÍN *et al.*, 1998, vol. 1: 56-64. SÁNCHEZ-ALBORNOZ, 1991: 110. WAIS, 1943: 170-173 e 179-184. WAIS, 1974: 77-81, 85-89, 133 e 169-171.

⁴⁸ SARDICA, 2005: 326 e ss.

⁴⁹ DG, Sessão da Câmara dos Pares de 7-6-1856: 821 (Conde da Taipa).

⁵⁰ SARDICA, 2001. SERRÃO & MARQUES, 2004.

⁵¹ PEREIRA, 2008: 103-104.

⁵² AGUIAR, 1859.

Francisco Coello propunha três ligações «con el vecino reino de Portugal, siendo así el primer lazo de union entre dos naciones hermanas, que algun dia deben fundirse en una sola»⁵³) foram factores tidos em conta pelo novo executivo.



Proposta de rede férrea e fluvial de Francisco Coello (1855).

Alguns autores adiantam ainda que a Inglaterra também influenciou a decisão, pois temia que a linha de leste pusesse em causa o lucrativo tráfego marítimo que mantinha com Lisboa e não tinha interesse em financiar a construção ferroviária em Portugal⁵⁴. Outros discordam, pois por um lado a linha de leste traria ainda mais mercadorias a Lisboa para os ingleses as transportarem; por outro lado, o interesse dos britânicos não se esgotava com a construção de caminhos-de-ferro, estendendo-se à manutenção e fornecimento de combustível e material; finalmente, com uma ligação ferroviária a França, Portugal e Inglaterra ficavam a umas meras 48 horas de distância, contra as 95 gastas pelo vapor⁵⁵.

⁵³ COELLO, 1855: 296.

⁵⁴ PINHEIRO, 1979: 267. TORRES, 1985: 14-15.

⁵⁵ VIEIRA, 1983: 196-204.

De qualquer modo nem por isso o governo deixou de ter um olho sobre a linha internacional, incumbindo os engenheiros Nunes de Aguiar e Conrado de Chelmicki do estudo de um caminho-de-ferro pela Beira e pelo vale do Tejo⁵⁶. Mas uma vez que a solução de leste exigia negociações com o governo vizinho e a linha pela Beira não estava tão bem estudada como a do norte (para a qual havia os projectos de Watier, Sousa Brandão, Couceiro e Aguiar⁵⁷), esta via-férrea tornou-se a escolha mais racional.

Contudo, Peto demorava a formar a companhia e iniciar as obras e a inoperância do governo na resolução desta questão desgastava a sua posição. O abandono da ligação férrea a Espanha não foi bem vista e os *pecados* do governo anterior eram novamente cometidos (desvio de verbas para despesas correntes, recurso aos impostos, obras não autorizadas), o que a juntar a outros casos polémicos (as Irmãs de Caridade ou o *Charles et Georges*) estimulava o criticismo regenerador, malgrado o apoio régio. Internamente, o partido contava ainda com a contestação da sua ala mais radical (a *unha negra*)⁵⁸.

Entretanto, o governo mostrava uma enorme complacência com Peto, correndo boatos sobre negociações secretas para alterações ao contrato. Receava-se «ver n'este negocio uma segunda edição do contrato Hislop, não obstante a tão apregoada respeitabilidade do cavalheiro com quem se contratou»⁵⁹, não faltando obviamente as comparações com a CCP, que «ainda não foi das piores, porque ao menos ainda vemos o caminho de ferro até Santarém, mas a do sr. Peto é uma tremenda peta»⁶⁰.

A sul, o executivo demonstrava ainda mais incapacidade em gerir o negócio da linha do Barreiro, que crescia muito lentamente, e em conseguir atrair interessados no seu prolongamento, enquanto que a linha de Santarém, ainda a cargo do Estado, se encontrava em más condições e o contrato da linha de Sintra não avançava mas também não era rescindido.

Em Agosto de 1858, Peto apresenta nova solução em muito piores condições que a original. Não só deixava a linha do norte truncada entre Tomar e Pombal, como a quedava por Gaia, fazendo «uma completa alteração na nossa geographia, o Porto não é onde os nossos mapas geographicos indicam; o Porto é onde o mapa geographico do sr. Peto marca»⁶¹. A câmara ficou perplexa com esta proposta, sobretudo Lobo de Ávila que como membro do CGOPM afirmava nada saber sobre este acordo. Em 20-10-1858, nova tentativa de alteração ao contrato é encetada, novamente a favor do concessionário e em prejuízo do Estado. Entrementes, surgiam outros interessados na construção ferroviária em Portugal. Em 7-10-1858 B. Parent, A. Gaussard, Pulyette e Vitali apresentam uma proposta pela qual se encarregavam da construção dos caminhos-de-ferro, entregando-os depois à exploração estatal, partilhando os lucros. O CGOPM não aceitava, mas também não a rejeitava, pedindo mais esclarecimentos⁶². Duas semanas depois, o barão

⁵⁶ AGUIAR, 1859. CHELMICKI, 1860.

⁵⁷ WATIER, 1860.

⁵⁸ PEREIRA, 2008: 103-105 e 111.

⁵⁹ DCD, 25-6-1858: 135 (Paulo Romeiro).

⁶⁰ DCD, 14-7-1858: 152 (D. Rodrigo de Meneses).

⁶¹ DCD, 11-8-1858: 155 (José Estêvão).

⁶² BMOP, 1864, n.º 1: 88-89.

de Lagos propõe-se assumir o compromisso de Peto e complementá-lo com duas outras linhas até Espanha pelo Minho e pelo Alentejo. Em Janeiro de 1859, ainda antes da apresentação à câmara do novo acordo com o britânico, Parent volta à carga, propondo a exploração das linhas de Lisboa ao Porto, a Badajoz e a Almeida⁶³.

Parte da oposição exigia esclarecimentos; outra parte exigia a rescisão do contrato e a colocação da concessão em hasta pública. Em 21-2-1859, uma interpelação de Lobo de Ávila convidando Loulé a rescindir o contrato motiva novo e violento debate durante três dias e antecipa a rejeição pela maioria das comissões de Fazenda e Obras Públicas das alterações de Peto, o que ocorreria em Abril, dias depois da queda do governo.

Novo ciclo político se encerrava sem conseguir dar andamento à questão ferroviária. Em três anos, os históricos e os avilistas apenas tinham aberto a pequena secção de 36 quilómetros entre Lisboa e o Carregado deixada pelos regeneradores (embora tivessem assentado mais carris nesta linha e na de sul). O contrato assinado com Samuel Morton Peto que prometia retirar o país do marasmo ferroviário em que se encontrava falhara redondamente. Em termos de legislação ferroviária pouco se fizera também. Uns meses antes da abertura do caminho-de-ferro de Lisboa ao Carregado, o marquês de Loulé apresenta e vê aprovado o regulamento para a polícia e exploração dos caminhos-de-ferro em Portugal (lei de 4-8-1856 e decreto de 23-10-1856), que considerava os caminhos-de-ferro como parte da viação pública, concedia-lhes uma zona de protecção face à construção de edifícios civis, garantia-lhes direitos de protecção à circulação (contra sabotagem) e estabelecia a responsabilidade dos ferroviários, concessionários e administradores das companhias⁶⁴. Era um texto ainda muito parcelar que não respondia às necessidades gerais do desenvolvimento dos transportes, nem se mostrava capaz de evitar as decepções e erros que se tinham experimentado. Por isso, em Março de 1857 surge uma proposta de lei para legislar sobre a matéria, apresentada por Albino de Figueiredo. Organizava o processo de concessões e adjudicações de qualquer tipo de obra pública. Os estudos seriam realizados pelo Estado que depois entregaria as obras sob um conjunto de regras predeterminado. O recurso ao crédito por parte da empresa (através da emissão de obrigações) era permitido, dentro de certos limites e também com regras definidas. Este diploma não seria, porém, discutido, nem enviado à comissão de Obras Públicas⁶⁵.

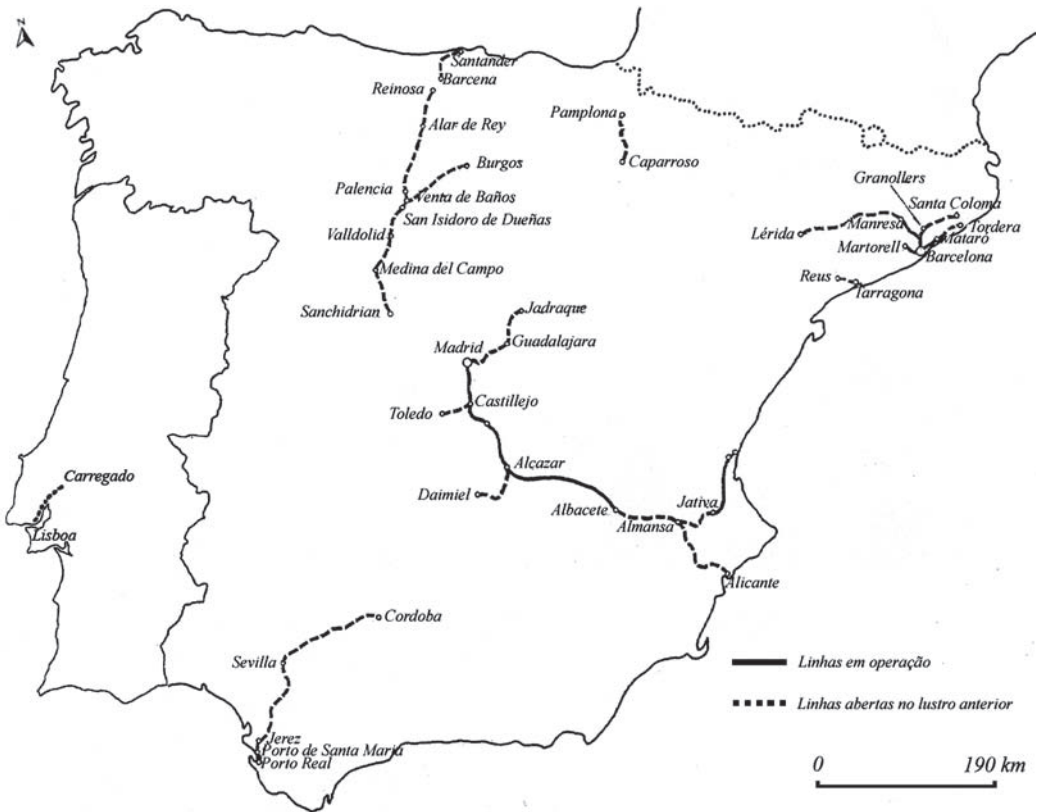
Em suma, enquanto que Espanha avançara sobremaneira no segundo lustro da década de 1850, Portugal mantivera-se atrasado na construção ferroviária, sem conseguir atrair a atenção dos capitais necessários à execução dos projectos dos capitalistas que se mostravam interessados. Em 1860, Espanha contava com perto de 2 mil quilómetros de estradas de ferro. Portugal com 68, apenas metade deles abertos ao público⁶⁶.

⁶³ DG, 1859, n.º 61: 331-333.

⁶⁴ COLP, 1856: 282-283 e 444-448.

⁶⁵ DCD, 18-3-1857: 157-167.

⁶⁶ CIPOLLA, 1976: 789-790. VALÉRIO, 2001: 372-373.



Rede férrea ibérica em 1860⁶⁷.

CONCLUSÃO

No final da década de 1850, o panorama ferroviário em Portugal era bastante diferente daquele que se vislumbrava em Espanha. Aqui, tinham-se criado condições propícias ao investimento, que atraíram a atenção de vários capitalistas e que redundaram num período de dez anos de intensa construção ferroviária (que mais tarde se veio a revelar excessiva para o fôlego da economia espanhola). Em Portugal, não. A estabilidade política introduzida por Fontes (que conseguiu manter-se no poder durante cinco anos, o que só raramente aconteceu no século XIX) não foi suficiente para garantir a construção de caminhos-de-ferro.

Os responsáveis nacionais inicialmente envolveram-se com meros especuladores (Hislop e Lucotte⁶⁸) ou com pessoas sem experiência na área. À segunda tentativa, negociaram com um homem de prestígio, que também falhou por razões que o próprio D. Pedro V explica: «permitted-me-hei aqui repetir o que me disse o Marquez de Loulé, que tendo perguntado a Rotschild (sic) porque não procurava interessar-se nas nossas

⁶⁷ ARTOLA, 1978, vol. 1: 246. ALEGRIA, 1990: 314 (adaptado).

⁶⁸ PEZERAT, 1867. VIEIRA, 1983: 181-196.

empresas de Caminhos de ferro, este lhe respondêra que o faria quando em Portugal se fizessem as cousas como devem ser feitas; quer dizer: quando não se offerecesse uma linha a uma companhia sem lhe fazer ver logo o que era essa linha»⁶⁹. Ora, a linha do norte acordada com Peto era uma linha desligada da rede europeia, não inserida num plano de rede ou de intenções governamentais e sem quaisquer projecções de rendimento baseadas em estatísticas credíveis (pelo simples facto de que elas não existiam). Por outro lado sem lei geral, cada um dos contratos necessitava de negociação individual. E não nos esqueçamos ainda que em Espanha, a lei dos caminhos-de-ferro foi acompanhada de outra legislação que favorecia a formação de bancos, o que em Portugal só aconteceu em 1867 com a lei das sociedades anónimas⁷⁰.

Isto não quer dizer que a ausência de uma lei e rede geral fosse a única causa para o falhanço da política ferroviária em Portugal nos seus primeiros 15 anos. Aliás, sem regras rígidas, o governo ficava, à partida mais liberto para decidir de acordo com conjunturas específicas. Por outro lado, um plano de rede seria algo que nunca seria aprovado com força de lei e a lei geral só seria promulgada em 1864 (para ser ofendida algumas vezes ao longo dos anos) e não foi por isso que Portugal no fim do século XIX deixou de contar com 2400 quilómetros de vias-férreas. No entanto, sem estes princípios orientadores as concessões só funcionavam em condições específicas. Foi o que aconteceu no governo seguinte dos regeneradores.

O governo seria contactado por um novo empresário, José de Salamanca, que pretendia construir caminhos-de-ferro em Portugal. Embora contasse com alguns escândalos financeiros no seu currículo, tinha interesse em obter mais concessões para depois as vender a empresas por ele formadas e das quais se tornava empreiteiro. Foi o que fez em Portugal, tal como havia feito em Espanha, anos antes⁷¹. Por outro lado, contava com o apoio da importante empresa espanhola MZA (de cujas linhas tinha sido mentor), que por sua vez tinha também interesse na linha de leste, uma vez que era o prolongamento natural da linha que ligava Madrid a Badajoz (muito embora o seu interesse se concentrasse no tráfego interno de Espanha⁷²). Naturalmente, a bitola escolhida foi a espanhola, o que obrigou o governo a financiar também as obras de alargamento da via construída. Quanto à linha do norte, representava mais quilómetros de ferro para Salamanca construir.

Seria este empresário que traria a Portugal o dinamismo que se vivia então em Espanha (e que terminaria ao mesmo tempo que no país vizinho, assim que a construção cessou e a companhia não viu a exploração das linhas a gerar rendimento suficiente para cobrir os gastos de capital). Na sua peugada viriam os ingleses para prolongar a linha do Barreiro pelo Alentejo, também em via larga, o que conduzia a uma situação caricata (e evitável com uma regulamentação geral): uma linha contínua quebrada a meio pela diferença de bitola.

⁶⁹ D. PEDRO V, 1903: 300.

⁷⁰ VALÉRIO, 2006: 96-97.

⁷¹ ARTOLA, 1978, vol. 2: 13-14 e 17-23

⁷² MERGER *et al.*, 1995: 351 e 356.

SIGLAS

- AHM – Arquivo Histórico Militar
AHMOP – Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas
BMOP – Boletim do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria
CCP – Companhia Central Peninsular dos Caminhos de Ferro em Portugal
CGOP(M) – Conselho Geral de Obras Públicas (e Minas)
COLP – Colecção Oficial de Legislação Portuguesa
COPM – Conselho de Obras Públicas e Minas (fundo documental)
COPP – Companhia das Obras Públicas de Portugal
DCD – Diário da Câmara dos Deputados
DCSD – Diário da Câmara dos Senhores Deputados da Nação Portuguesa
DG – Diário do Governo
MZA – Companhia de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza e Alicante
ROP – Revista de Obras Públicas (de Espanha)

FONTES MANUSCRITAS

- AHM. Div. 3/1/8/39.
AHMOP. COPM. Livs. 1 (1852-1853)

FONTES IMPRESSAS

- AGUIAR, Joaquim Nunes de (1859) – *Relatorio sobre o reconhecimento nas duas margens do Tejo, para conhecer da possibilidade da construção de uma linha ferrea*. «BMOP», n.º 12. Lisboa: IN, p. 613-617.
CHELMICKI, José Carlos Conrado (1860) – *Relatório sobre o traçado de um caminho de ferro pela Beira*. «BMOP», n.º 1. Lisboa: IN, p. 71-74.
COELLO, Francisco (1855) – *Proyecto de las lineas generales de navegacion y de ferro-carriles en la Peninsula Española*. Madrid: Imprensa de Tomás Nuñez Amor.
D. PEDRO V (1903) – *Carta acerca da viação publica em Portugal*. «Revista de Engenharia Militar», vol. 8. Lisboa: Tipografia do Comércio, p. 285-305.
GUERRA, Manuel José Júlio *et al.* (1855) – *Relatório da Comissão incumbida de propor, de accôrdo com os Engenheiros hespanhoes, o ponto por onde deve passar o caminho de ferro de Lisboa a Madrid*. «BMOP», n.º 1. Lisboa: Imprensa Nacional, p. 3-8.
RUMBALL, Thomas (1857) – *Caminho de ferro de Leste. Continuação até Badajoz*. «BMOP», n.º 4. Lisboa: Imprensa Nacional, p. 340-357.
WATIER, F. (1860) – *Relatorio sobre a construcção dos caminhos de ferro em Portugal*. «BMOP», n.º 1. Lisboa: IN, p. 76-131.

PUBLICAÇÕES PERIÓDICAS

- BMOP (1853-1854, 1864). Portugal. Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, ed. Lisboa: IN.
DCD (1844-1860). Portugal. Câmara dos Deputados, ed. Lisboa: IN.
DCSD (1827). Portugal. Câmara dos Deputados, ed. Lisboa: Imprensa Régia.
DG (1844-1860). Portugal. Governo, ed. Lisboa: IN.
REVISTA de Obras Publicas (1854). Escuela de Ingenieros de Caminos, ed. Madrid: Escuela de Ingenieros de Caminos. Disponível em <ropdigital.ciccp.es>.

COMPILAÇÕES

- COLP (1852-1853). Lisboa: Imprensa Nacional.
- DINIS, Pedro Guilherme dos Santos (1915-1919) – *Compilação de diversos documentos relativos à Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes*. Lisboa: Imprensa Nacional. 6 vols.
- FINO, Gaspar Cândido da Graça Correia, compil. (1883-1903) – *Legislação e disposições regulamentares sobre caminhos de ferro*. Lisboa: Imprensa Nacional. 3 vols.
- SANTOS, Clemente, compil. (1884) – *Caminhos de ferro. Pareceres parlamentares de 1845 a 1884*. BAR, 226/1910. 3233-3234.

BIBLIOGRAFIA

- ABRAGÃO, Frederico de Quadros, *compil.* (1956) – *Cem anos de caminho de ferro na literatura portuguesa*. Lisboa: CP.
- ARTOLA, Miguel, *dir.* (1978) – *Los ferrocarriles en España. 1844-1943*. Madrid: Banco de España. 2 vols.
- CAMERON, Rondo (1961) – *France and the Economic Development of Europe (1800-1914): Conquests of Peace and Seeds of War*. Princeton: University Press.
- CASARES ALONSO, Aníbal (1973) – *Estudio historico-economico de las construcciones ferroviarias españolas en el siglo XIX*. Madrid: Escuela Nacional de Administración Pública.
- CHATO GONZALO, Ignacio (2004) – *Las relaciones entre España y Portugal a través de la diplomacia (1846-1910)*. Mérida: Junta de Extremadura. 2 vols.
- CIPOLLA, Carlo, ed. (1976) – *The Fontana Economic History of Europe*. 4.ª ed. Glasgow: Fontana/Collins, vol. 4.
- COMÍN COMÍN, Francisco *et al.* (1998) – *150 Años de Historia de los Ferrocarriles Españoles*. [S. l.]: Fundación de los Ferrocarriles Españoles. 2 vols.
- CUÉLLAR VILAR, Domingo (2005) – *El ferrocarril en España, siglos XIX y XX: una visión en el largo plazo*. In POLO MURIEL, Francisco, *compil.* – *Jornadas de Historia Ferroviaria: 150 años de ferrocarril en Albacete, (1855-2005)*, p. 11-64. Disponível em <[www.docutren.com/archivos/albacete /pdf/Albacete.pdf](http://www.docutren.com/archivos/albacete/pdf/Albacete.pdf)>. [Consulta realizada em 27-2-2011].
- GÓMEZ MENDOZA, Antonio (1982) – *Ferrocarriles y cambio económico en España (1855-1913). Un enfoque de nueva historia económica*. Madrid: Alianza.
- (1989) – *Ferrocarril, industria y mercado en la modernización de España*. Madrid: Espasa Calpe.
- GUILLEMOIS, Isabelle (1995) – *Les transports au Portugal au XIX siècle (de 1843 à 1899) à travers les Viagens na Minha Terra de Almeida Garrett et As Farpas de Ramalho Ortigão*. Bordéus: Université Michel de Montaigne.
- JORDI NADAL, Oller (1982) – *El fracasso de la revolución industrial en España, 1814-1913*. 5.ª ed. Barcelona: Ariel.
- JUSTINO, David (1988-1989) – *A formação do espaço económico nacional, 1810-1913*. Lisboa: Vega.
- MATA, Maria Eugénia (1999) – *A Companhia das Obras Públicas de Portugal*. «Estudos de Economia», vol. 19, n.º 1. Lisboa: ISEG, p. 43-66.
- MATOS, Artur Teodoro de (1980) – *Transportes e comunicações em Portugal, Açores e Madeira: 1750-1850*. Ponta Delgada: Universidade dos Açores. Tese de doutoramento.
- MERGER, Michèle; CARRERAS, Albert; GIUNTINI, Andrea, *dir.* (1995) – *Les réseaux européens transnationaux XIXe-XXe siècles: quels enjeux?* Nantes: Ouest Éditions.
- MÓNICA, Maria Filomena, *dir.* (2005-2006) – *Dicionário Biográfico Parlamentar (1834-1910)*. Lisboa: ICS.
- MORENO FERNANDEZ, Jesus (1996) – *El ancho de vía en los ferrocarriles españoles: de Espartero a Alfonso XIII*. Madrid: Edição do autor.
- MUÑOZ RUBIO, Miguel, *dir.* (2005) – *Historia de los Ferrocarriles de Vía Estrecha en España*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, vol. 2
- PEREIRA, Hugo Silveira (2008) – *Caminhos-de-ferro nos debates parlamentares (1845-1860)*. Porto: FLUP. Tese de mestrado.

- PEZERAT, Pedro José (1867) – *Memoria sobre dokas commerciaes, bairros maritimos, porto militar sobre a margem direita do Tejo, e caminho de ferro commercial, estrategico e testa dos caminhos de ferro europeus*. Lisboa: Tipografia Franco-Portuguesa. Biblioteca da Assembleia da República, 156/1900(1) (2697-2713), doc. 2701.
- PINHEIRO, Magda (1979) – *Investimentos estrangeiros, política financeira e caminhos-de-ferro em Portugal na segunda metade do século XIX*. «Análise Social», 2.ª série, vol. 15, n.º 58. Lisboa: Gabinete de Investigações Sociais, p. 265-286.
- (1986) – *Chemins de fer, structure financiere de l'État et dependance extérieure au Portugal: 1850-1890*. Paris: Université de Paris. Tese de doutoramento.
- (1988) – *Fontes Pereira de Melo e o muro da finança*. «Ler História», n.º 13. Lisboa: Salamandra, p. 113-130.
- (1995) – *L'Histoire d'un divorce: l'integration des Chemins de Fer Portugais dans le Réseau Ibérique*. In MERGER, Michèle; CARRERAS, Albert; GIUNTINI, Andrea, dir. – *Les réseaux européens transnationaux XIXe-XXe siècles: quels enjeux?* Nantes: Quest Éditions.
- SÁNCHEZ-ALBORNOZ, Nicolás, *compil.* (1991) – *La modernización económica de España 1830-1930*. 3.ª ed. Madrid: Alianza.
- SARDICA, José Miguel (2001) – *A Regeneração sob o signo do Consenso: a política e os partidos entre 1851 e 1861*. Lisboa: ICS.
- (2005) – *Duque de Ávila e Bolama*. Lisboa: Dom Quixote.
- SERRÃO, Joel; MARQUES, A. H. de Oliveira, *coord.* (2002) – *Nova História de Portugal*, vol. 9. Lisboa: Presença.
- SERRÃO, Joel; MARQUES, A. H. de Oliveira, *coord.* (2004) – *Nova História de Portugal*. Lisboa: Presença, vol. 10.
- TORRES, Amélia (1985) – *Les investissements français dans les chemins de fer portugais (1850-1900)*. Paris: Université de Paris IV. Tese de mestrado.
- TORRES, Carlos Manitto (1936) – *Caminhos de ferro*. Lisboa: [s.n.].
- TORTELLA CASARES, Gabriel (1982) – *Los Orígenes del Capitalismo en España*. 2.ª ed. Madrid: Tecnos.
- VALÉRIO, Nuno, *coord.* (2001) – *Estatísticas Históricas Portuguesas*. Lisboa: INE.
- (2006) – *História do Sistema Bancário Português*. Lisboa: Banco de Portugal.
- VALÉRIO, Nuno; MATA, Maria Eugénia (1988) – *O Fundo Especial de Amortização e o caminho-de-ferro do Norte, 1846-1860*. «Revista de História Económica e Social», n.º 24. Lisboa: Sá da Costa, p. 77-87.
- VIEIRA, António Lopes (1983) – *The role of Britain and France in the finance of portuguese railways 1850-1890*. Leicester: Leicester University. Tese de doutoramento.
- WAIS, Francisco (1943) – *Origen de los ferrocarriles españoles*. Madrid: Marsiega.
- (1974) – *Historia de los Ferrocarriles Españoles*. Madrid: Nacional.

