PORTOS E CAMINHOS-DE-FERRO:

EXPECTATIVAS E REALIZAÇÕES DURANTE O FONTISMO

Hugo Silveira Pereira
Doutorando em História na FLUP
Investigador do CITCEM
Financiado por Fundos Nacionais através da FCT – Fundação para a Ciência e a Tecnologia no âmbito do projecto PEst-OE/HIS/UI4059/201

Introdução

Na primeira metade do século XIX a vida política portuguesa foi marcada por uma enorme instabilidade[1]. Se "*as principais reformas institucionais foram implementadas em meados da década de 1830, as obras públicas tiveram de esperar quase uma década pelas primeiras realizações práticas*"[2]. Só com a subida de Costa Cabral ao poder se consegue a estabilidade necessária para a assinatura do primeiro contrato para a construção de uma linha-férrea em Portugal. Apesar de não ter sido cumprido e Portugal ter permanecido sem caminhos-de-ferro, é com o cabralismo que se entra no campo do fomento e que se entende que "*não basta que o espirito da mais sevéra economia presida aos actos do Governo* (...). *Não é menos essencialmente preciso que estes recursos procedam do mais pleno desenvolvimento das faculdades productivas*"[3]. O golpe de 1851.5.1 deu início ao período histórico da Regeneração, que se prolongou até à crise da década de 1890, marcado não só por um espírito conciliador entre as diversas correntes políticas[4], mas também pela colocação do progresso material como "*a meta que todos pretendiam atingir*"[5].

O grande objectivo do programa de melhoramentos materiais era aproximar Portugal da Europa desenvolvida, quer em termos de distância e tempo (diminuídos pelos caminhos-de-ferro), quer em termos económicos. Através de caminhos-de-ferro ligando a Europa aos portos nacionais (sobretudo ao porto de Lisboa), esperava-se que o reino conhecesse um enorme desenvolvimento, graças ao comércio que se estabelecia

[1] MARQUES, 2002: 552-621.
[2] MATA & VALÉRIO, 1993: 142.
[3] SANTOS, 1884, nº 174: 1. SOUSA & MARQUES, 2004.
[4] BONIFÁCIO, 1992: 96-98.
[5] PINHEIRO, 1983: 53.

entre a Europa e a América e que passaria a ser realizado por Lisboa[6]. Em meados da década de 1850 o comércio mundial conhecia um grande crescimento. Os caminhos-de-ferro contribuíram para este fenómeno, mas também foram seus beneficiários[7]. Em países como Inglaterra, França, Alemanha, Bélgica (que procurara também ligar os seus portos de Ostende e Antuérpia ao estrangeiro) ou Estados Unidos da América esse dinamismo comercial e económico era também acompanhado de um grande crescimento da rede ferroviária[8] e para nações periféricas como Portugal era muito tentador ligar ambos os factores, muito embora outras condições estruturantes justificassem o desenvolvimento daquelas estados[9]. O caminho-de-ferro, ao mesmo tempo que aproximaria Portugal de um "*estrangeiro cada vez mais estrangeiro*"[10], teria também o condão de unificar um país caracterizado por transportes arcaicos e onde 30 a 40% do território não tinha acesso a vias fluviais navegáveis[11]. As regiões interiores do reino ligar-se-iam mais facilmente ao litoral e aos seus portos, passando a dispor de uma via de escoamento para os seus produtos. Ou assim se esperava.

Nas linhas seguintes, procurar-se-á explicitar as expectativas dos governantes nacionais em torno desta política de conjugação entre caminhos-de-ferro e portos. Veremos ainda algumas das soluções previstas para a realização desta estratégia e se estas foram conveniente e atempadamente adoptadas. A atitude de e perante Espanha será também um ponto a rever. O país vizinho dispunha igualmente de instalações portuárias, restando saber se assistiria passivamente e colaboraria com o projecto português de desviar tráfego dos seus próprios ancoradouros. Finalmente, abordar-se-á a questão de saber se o serviço prestado pelos caminhos-de-ferro em Portugal teria qualidade suficiente para convencer os expedidores estrangeiros a enviarem as suas mercadorias para Lisboa.

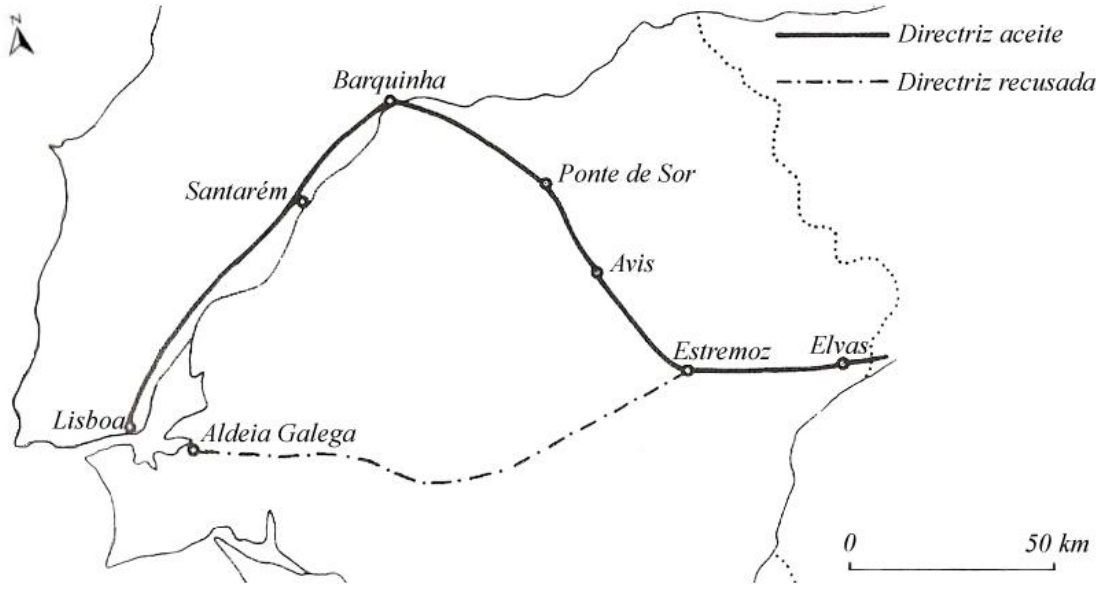
Para tudo isto, recorrer-se-á a alguns relatórios que a engenharia nacional fornecia ao governo (editados no Boletim do Ministério das Obras Públicas e na Revista de Obras Públicas e Minas da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses (AECP) ou conservados no Arquivo Histórico daquele ministério), às discussões parlamentares que tais questões motivavam (publicadas nos diários das sessões) e às decisões que realmente eram decretadas. A análise de conteúdo permitirá integrar aquelas opiniões e

[6] GOMES, 1998. RAMOS, 1996
[7] BAIROCH, 1976: 33-36
[8] MITCHELL, 1976: 789-790. HERTEN et al., 2001: 62, 69-70, 80, 98-100 e 115.
[9] PEREIRA, 2010: 5.
[10] SERRÃO, 1962: 271.
[11] GUILLEMOIS, 1995. JUSTINO, 1988-1989: 189-190.

propostas dentro do contexto político e económico da época e das ambições específicas dos grupos e dos seus membros.

As esperanças no porto de Lisboa

Lisboa e o seu porto sempre foram pontos prioritários na construção da rede ferroviária nacional. Já na década de 1840, Du Pré (engenheiro contratado por Costa Cabral) sugeria que o caminho-de-ferro a construir em direcção a Espanha não seguisse pelo Alto Alentejo, mas sim pela margem direita do Tejo, precisamente para passar pela capital e aproveitar as vantagens do seu ancoradouro, tal como aliás se fazia noutras capitais da Europa[12].

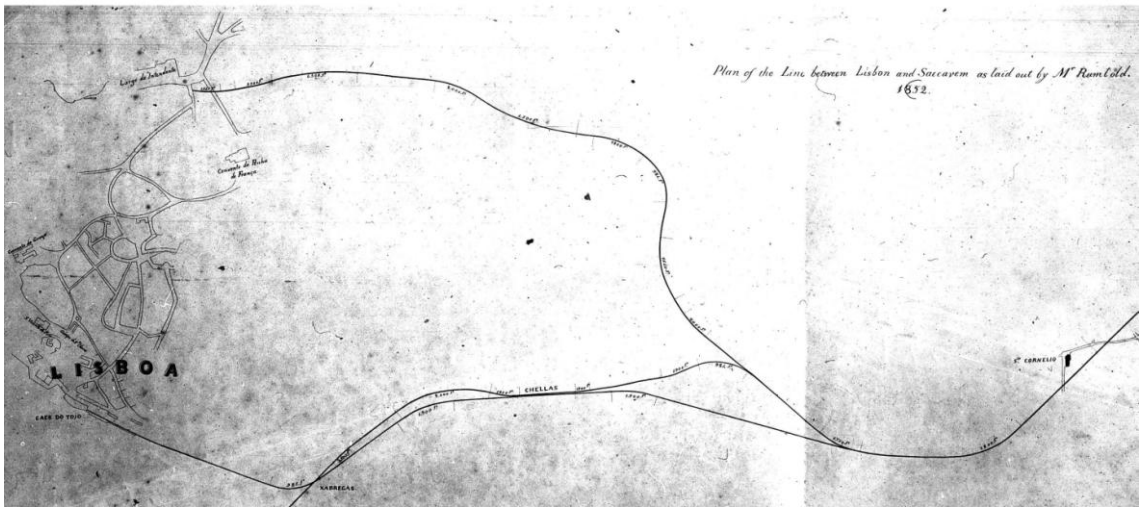


Mapa 1 – Proposta de Du Pré para a ligação a Espanha[13]

A Regeneração manteve esta aposta. No discurso da coroa de 1851, via-se como "*o augmento e facilidade das vias públicas, e dos meios de communicação, é o que mais reclama as nossas attenções e cuidados. – Com especialidade vos será apresentada uma Proposta de Lei para authorisar o Governo a emprehender um caminho de ferro que nos ligue com o resto da Europa, aviventando o tráfico interior do Paiz, e*

[12] SANTOS, 1884, Caminho de ferro de Lisboa à fronteira de Hespanha. Secção de Lisboa a Sacavem. Relatório apresentado pelo engenheiro em chefe da Companhia das Obras Públicas de Portugal, José Luiz Victor Du Pré. DU PRÉ, 1905.
[13] ALEGRIA, 1990: 243 (adaptado).

restituindo a Lisboa o empório central dos dois mundos, entre os quaes está situada"[14]. Até à década de 1870, quando se iniciou a construção de caminhos-de-ferro centrados no Porto (Minho e Douro), o enfoque foi dado a linhas que desembocassem em Lisboa (vindas do Porto, de Elvas e de Sintra). A importância dada a este factor era tal que o governo não abdicou de fazer terminar a linha de leste no Cais dos Soldados, junto ao Tejo, rejeitando a sugestão do concessionário de colocar a estação no Intendente[15].



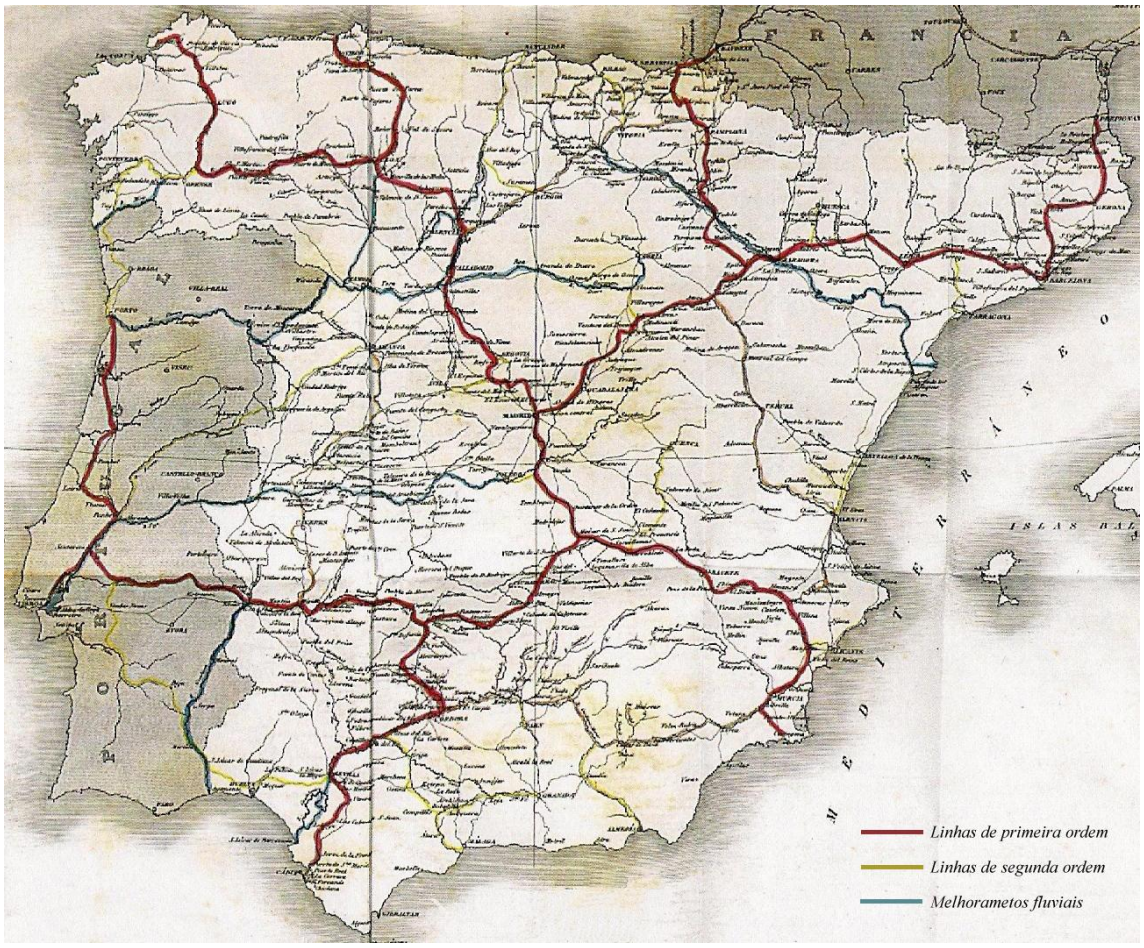
Mapa 2 – Proposta de Rumball para a chegada da linha de leste a Lisboa[16]

A excepção a este panorama foi o conjunto férreo a sul do Tejo, cuja construção se iniciou na década de 1850, que tinha o seu ponto terminal no Barreiro, em todo o caso um ancoradouro bastante próximo da capital. Mais tarde, aos vectores de penetração em Espanha baseados em Lisboa adicionaram-se a linha da Beira Alta e o ramal de Cáceres. A nível interno, as ligações à Beira Baixa e pelo oeste até à Figueira (com início em Alcântara) prometiam trazer ainda mais tráfego nacional à capital. A partir de certa altura, começou-se também a pensar em construir ferrovias de alcance mais limitado, dentro do próprio porto e até aos arrabaldes de Lisboa (casos das linhas de Sintra e Cascais)[17].

A explicação para esta aposta reside nas qualidades naturais do porto de Lisboa e na sua posição geográfica. Por outro lado, previa-se também que a construção de linhas-férreas seria mais fácil do que no norte, por exemplo. Finalmente, Espanha (parceira

[14] Diário da Câmara dos Deputados (DCD), 1851.12.15: 4.
[15] GOMES, 2009: 1. RAMOS, 1996.
[16] AHMOP. Mapas e desenhos, D-101-18-C.
[17] TORRES, 1936.

incontornável nesta questão) estava mais inclinada a ligar as duas capitais ibéricas, como veremos.



Mapa 3 – Proposta de Francisco Coello para o sistema de transportes ibérico[18]

Deste modo, do porto de Lisboa esperava-se que pudesse servir "*todos os que vem da Oceania, da America e da Africa*"[19]. Noutros países, alguns portos só puderam competir com outros depois de obterem ligação férrea[20]. Os engenheiros estrangeiros que chegavam a Portugal com propostas de melhoramento da infra-estrutura aumentavam essa crença, procurando também adoçar os projectos que eles próprios propunham (e onde o grande atractivo financeiro residia também nos terrenos a recuperar ao Tejo[21]). Em 1867 Pezerat era da opinião que o porto de Lisboa ligado a Europa por caminhos-de-ferro tinha todas as razões para ser uma fonte de riqueza para o reino[22]. Três anos depois Gamond afinava pelo mesmo diapasão[23]. Não é assim de

[18] COELLO, 1855.
[19] DCD, 1860.3.23: 255 (Costa Lobo, ambas as citações).
[20] TOMSIC, 2004: 141.
[21] GOMES, 2009: 1-3.
[22] PEZERAT, 1867.

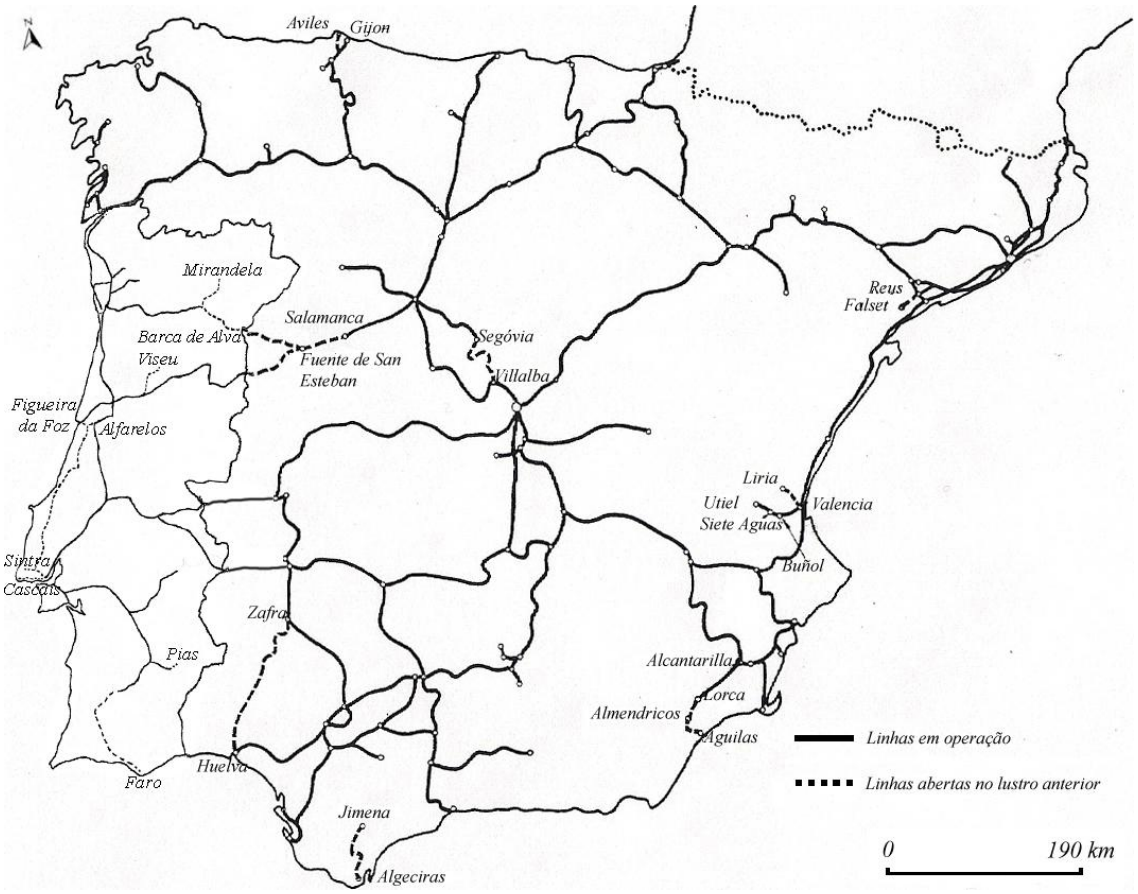
estranhar que em 1875 ainda se defendesse que "*o porto de Lisboa está destinado a exercer uma influencia de primeira ordem, porque ha de ser o porto de que terão de sair todos os transportes para a América*"[24]. Mais tarde, em 1883, o engenheiro Gola ainda reforçava a convicção de ver Lisboa transformada numa plataforma comercial entre a Europa, a África e a América[25].

As ideias destes homens respondiam à necessidade secular de se realizarem obras nas docas da capital, de modo a aproveitar ao máximo o investimento nos caminhos-de-ferro. Para alguns, esta precisão era ainda mais premente dada a fraca qualidade dos demais ancoradouros nacionais, incapazes de competir com os seus rivais espanhóis[26]. Esta questão desembocou na portaria de 1883.3.16, que forma uma equipa para estudar os melhoramentos necessários. O seu objectivo era fazer convergir em Lisboa e na margem oposta, todos os caminhos-de-ferro (leste, norte, oeste, Beira Alta, Sintra, Cáceres, sul e sueste, construídos ou contratados previamente à realização de melhoramentos nos cais de Lisboa) que trouxessem movimento ao seu porto, onde de resto a ferrovia desempenharia um papel fundamental quer na construção, quer na logística do transporte: através de uma linha marginal (que poderia ter o defeito de vedar o acesso ao rio às populações ribeirinhas, como aconteceria com a linha de Sintra proposta por Claranges de Lucotte na década de 1850, caso esta obra tivesse sido realizada[27], e com a linha de Cascais, na sua secção temporária entre Alcântara-Mar e Pedrouços, caso o projecto da Companhia Real não tivesse sido corrigido pelo governo[28]) distribuía-se o movimento por três estações (Santa Apolónia, Alcântara e Rocha do Conde de Óbidos); uma linha de cintura pelo Rego e vale do Chelas fecharia a rede férrea portuária[29]. Um ano depois (1884.4.25) o projecto é proposto ao parlamento pelo ministros Aguiar e Hintze Ribeiro. Esperava-se que "*muitos portos de Hespanha, de que hoje nos arreceiâmos, ficarão tributarios d'elle, e n'esta lucta com os seus adversarios, sairá sempre victorioso, pagando com usura os melhoramentos que lhe*

---

[23] GAMOND, 1870: 32.
[24] DCD, 18-3-1875: 1143 (António José Teixeira).
[25] LOUREIRO, 1904-1909, vol. 1: 283-289. Nesta obra, encontram-se ainda muitos outros projectos que prometiam o mesmo.
[26] GUERREIRO, 1883. Engenheiro, provavelmente, nortenho e à partida insuspeito para produzir tal afirmação.
[27] PEREIRA, 2008.
[28] Centro Nacional de Documentação Ferroviária. Conclusão do troço entre Alcântara-Mar e Pedrouços. DGCF-DFECF/8/0487, docs. 30 e ss.
[29] COMISSÃO…, 1885. SILVA, 1885. LOUREIRO, 1904-1909, vol. 1.

fizermos"[30]. As obras seriam adjudicadas a Hersent em 1885, mas não seriam por este empresário concluídas[31].



Mapa 4 – Rede ferroviária ibérica em 1890[32]

Outros portos: expectativas positivas e expectativas negativas

Lisboa não era o único ancoradouro a desenvolver. Outros, sobretudo no Porto, poderiam beneficiar do movimento que através dos caminhos-de-ferro poderia chegar a Portugal. Além disso, todas as regiões eram representadas no parlamento e todas tinham os seus grupos de pressão que obrigavam os governos a não as votar ao esquecimento. Por outro lado, outras linhas iam sendo construídas e era necessário dar-lhes uma saída marítima condizente.

O Porto foi um desses casos. As ideias para melhorar a sua barra ou construir um novo porto em Leixões são anteriores ao século XIX, tal como aconteceu para Lisboa[33].

[30] DCD, 1884.4.25: 1232.
[31] LOUREIRO, 1904-1909, vol. 1. GOMES, 2009: 4.
[32] CORDERO & MENÉNDEZ, 1978: 252 (adaptado)
[33] SOUSA & ALVES, 2002. LOUREIRO, 1904-1909, vol. 1.

Na segunda metade de Oitocentos, os projectos continuam a aparecer. Nos anos 1850, John Rennie é incumbido do estudo de uma solução, sugerindo ainda uma ligação férrea da nova infra-estrutura à cidade[34]. No parlamento, Lopes Branco apresenta uma proposta de lei para construir um porto em Leixões ligado à cidade por caminho-de-ferro[35]. Além destas, outras sugestões surgem desde a iniciativa privada[36]. Contudo, nada se fez e a construção ferroviária (linhas do norte, Minho, Douro, Porto à Póvoa e Famalicão e Guimarães) precedeu as melhorias nas infra-estruturas portuárias da cidade, o que só veio acentuar aquela necessidade: em 1879, já com o Porto ligado a Lisboa e a grande parte do Minho e Douro, os ministros da Fazenda e Obras Públicas, António de Serpa e Lourenço de Carvalho, propunham a construção de um ancoradouro em Leixões, em virtude precisamente do progressivo desenvolvimento da viação acelerada em torno da cidade e da incapacidade da barra do Douro para gerir todo o aumento de movimento decorrente[37]. Quer esta proposta, quer a de Lopes Branco nunca seriam discutidas. Nota-se já aqui um esquecimento que marcaria toda a política ferroviária do fontismo: a margem esquerda do Douro[38].

No caso do Porto havia vários obstáculos à conjunção de esforços entre caminhos-de-ferro e portos. Em primeiro lugar, a estação central estava afastada do rio e a ligação entre estes dois pontos exigia muito dinheiro e muitas dificuldades técnicas. As primeiras ideias para uma conexão desta sorte remontam à década de 1860, quando a própria fixação do local da estação estava por fazer[39]. Seguiram-se mais sugestões, mas a ligação acabaria por se fazer através de um ramal desde Campanhã até à Alfândega Nova (projecto aprovado em 1881, mas só concluído em 1888, o que demonstra bem a dificuldade da tarefa). Quando a linha foi inaugurada, media 3,8 km, cada um dos quais custando 136 contos, e terminava num espaço demasiado acanhado para as necessidades[40], pelo que no parlamento surgiram pedidos dos deputados portuenses para obras nos cais desde a alfândega até à ponte Luís I para melhor aproveitamento do ramal, à semelhança do que se fazia em Lisboa[41]. Mesmo a ligação férrea a Leixões era problemática, não só a nível técnico, mas também a nível político, pois tal solução desagradava à Associação Comercial, que temia a fuga do comércio do centro da cidade

[34] RENNIE, 1856.
[35] Diário de Lisboa (DL), sessão da câmara dos deputados de 1868.7.7: 1604.
[36] AHMOP. COPM. Liv. 20 (1864): 537-539.
[37] DCD, 1879.2.11: 401-403.
[38] GASPAR, 2010: 205.
[39] AHMOP. COPM. Liv. 20 (1864): 537-539.
[40] FINO, 1883-1903, vol. 2: 259. CARVALHO, 1897. LOUREIRO, 1904-1909, vol. 1: 363-364.
[41] DCD, 28-6-1890 e 21-7-1890: 914-915 e 1416-1418 (Vieira de Andrade e Francisco Beirão).

para Leça[42]. Em 1884, iniciam-se as obras em Leixões e por esta altura havia duas opções: ou se levava o caminho-de-ferro directamente a Ermesinde (entroncamento das linhas do Minho e Douro) ou então pelo litoral até à Foz e daqui à Alfândega[43]. No meio de tamanho impasse nada se fez e Leixões acabaria por ficar servido por uma linha de bitola (distância entre faces internas dos carris) reduzida com péssimas condições de tracção (curvas de 150 m de raio e rampas a atingir os 23 mm/m) e desligada da estação de Campanhã[44].

Além disto, a ligação a norte à Galiza podia facilitar o desvio de tráfego do Alto Minho para Vigo, caso não existisse uma infra-estrutura capaz de competir com aquele ancoradouro[45]. Finalmente, a construção de uma via-férrea em direcção à fronteira leste pelo vale do Douro seria de extrema dificuldade e obrigaria a condições de tracção muito restritivas. Em todo o caso, mesmo esta solução exigia melhorias nas capacidades portuárias da cidade.

Todavia, não foi isso que se fez. As solicitações para se melhorar as docas da Invicta cresceram, mas optou-se por dar ao Porto uma saída internacional pela fronteira leste (1882) antes de se melhorar os seus cais. Quando finalmente se propôs a construção do porto de Leixões (1883.3.17), a ligação férrea à cidade e ao resto da rede foi descurada, como vimos.

*

Além de Porto e Lisboa, outros pontos da costa nacional possuíam portos e podiam ser alvo de projectos de conjugação com as ferrovias. Na realidade, a existência de ancoradouros foi usado como argumento para justificar uma determinada linha.

Um dos casos mais paradigmáticos foi o da Figueira da Foz, que se tornou testa da linha transnacional da Beira Alta, tida como a verdadeira via de ligação à Europa, após o governo do Partido Progressista conceder o seu prolongamento desde a Pampilhosa (na linha do norte) até àquele porto de mar. A companhia que a operava queria uma saída marítima própria para não ter de ficar dependente dos caprichos da Companhia Real, que explorava a linha do norte. A questão era também política, pois a Companhia

[42] SOUSA, 1912: 16-17 e 49.
[43] SILVA & LOUREIRO, 1882. AHMOP. JCOPM. Cx. 27 (1884), parecer 11500 (3-7-1884). Cx. 28 (1885), parecer 12257 (23-1-1885). SOUSA & ALVES, 2004: 77.
[44] AHMOP. JCOPM. Cx. 27 (1884), parecer 11575 (4-8-1884). TORRES, 1936.
[45] PEREIRA, 2011a.

Real era considerada próxima do Partido Regenerador e na altura era o Partido Progressista quem governava o reino. Por outro lado, os progressistas sempre foram muito críticos do despesismo regenerador e este caminho-de-ferro foi conseguido sem qualquer encargo para o Estado, factor que se podia sobrepor à sua necessidade, viabilidade ou utilidade[46]. Assim, o governo optou por conceder o prolongamento da linha da Pampilhosa até à Figueira, "*uma das praias mais frequentadas para uso dos banhos de mar*"[47]. De facto, só como ponto turístico valia, pois como porto comercial em 1846 estava impraticável, entre 1864 e 1881 apenas admitia navios de pequeno calado e "*por muito, porém, que possa esperar-se das obras projectadas e de outras sómente lembradas, não deve nunca alimentar-se a vaidosa esperança de que o porto e a barra da Figueira possam tornar-se de primeira ordem*"[48]. Apesar disto, à Figueira seria concedida mais uma linha que se prolongaria para sul até Lisboa. Ainda se propuseram obras no porto de Buarcos, mas nada se faria. O deputado que propôs tal melhoramento (Pereira dos Santos) não era nada inocente na matéria. Era engenheiro, mas natural e eleito pela Figueira da Foz[49]. Este porto esteve ainda na origem de mais um negócio ferroviário. Independentemente da qualidade (ou falta dela) daquela barra, o Porto sentia-se ameaçado por não ter ainda nenhuma ligação internacional pela fronteira leste. Temendo que todo o tráfego de Salamanca se dirigisse para a Figueira (ou para Lisboa), o Porto pressionou o governo no sentido de concluir a linha do Douro até à fronteira e de obter de Espanha a ligação à sua rede, num processo que ficaria infamemente conhecido como Salamancada[50].

Mais a norte, Aveiro foi incluído como ponto forçado da linha do norte durante a sua construção na década de 1860. A escolha não era a preferida pelos estudiosos da matéria, que sempre recomendaram que este caminho-de-ferro seguisse o mais pelo interior que fosse possível[51]. Provavelmente, foi a influência de José Estêvão que esteve na origem do desvio do traçado "*para o fazer passar por Aveiro, que, como porto de mar, podia muito bem prescindir de caminho de ferro*"[52]. Anos depois, o porto de Aveiro foi argumento para justificar a sugestão de se construir uma linha pelo vale do

[46] PEREIRA, 2011b.
[47] DCD, 1878.2.20: 596 (Lourenço de Carvalho).
[48] LOUREIRO, 1904-1909, vol. 2: 107, 116, 151, 164, 195, 234. LOUREIRO, 1874-1875.
[49] DCD, 1883.1.29: 183-184. Para as biografias parlamentares, consultar MÓNICA, 2005-2006.
[50] SOUSA, 1978. Atender também a uma comunicação a ser apresentada por Nuno Miguel Lima na 9th European Social Sciences History Conference a realizar em Glasgow em Abril do próximo ano.
[51] WATIER, 1860
[52] PEZERAT, 1867: 11.

Vouga[53], muito embora ainda no início século XX se considerasse a necessidade de realizar obras de melhoramento naquela barra[54].

No Minho, procurou-se também associar caminhos-de-ferro e portos. O deputado vianense Pereira da Cunha fazia do porto de Viana do Castelo o verdadeiro auxiliar da cidade do Porto, procurando assim justificar a precisão de uma linha pela região, servindo a sua cidade[55]. No debate sobre a construção pelo Estado das linhas do Minho e Douro, o desenvolvimento portuário que a primeira prometia foi um dos argumentos invocados[56]. Tempos depois, o porto de Viana e a sua ligação a Espanha pelo Lindoso serviu para justificar a linha do Lima (que, porém, nunca seria construída). No entanto, a verdade é que aquele embarcadouro estava em ruína desde o século XVIII. Só em 1888 se iniciaria a ligação da doca ao caminho-de-ferro, numa altura em que o seu movimento há muito havia decaído[57]. Um pouco mais a sul, o porto de Esposende estava também completamente arruinado, mas nem por isso deixou de ser visto como término de uma ligação a Braga proposta pelo engenheiro Pereira Dias[58]. Ainda no Minho, tínhamos os portos de Vila do Conde e Póvoa de Varzim, que como portos de segunda ordem eram também servidos por uma linha de igual importância[59].

No sul do reino, as propostas para melhorar e desenvolver o embarcadouro do Barreiro ou alterar o término das linhas de sul e sueste dominavam as preocupações gerais. Além disto, apenas se propôs ligar Beja a Sines ou Vila Nova de Milfontes (durante os debates sobre os planos de rede geral na AECP[60]). A situação alterar-se-ia com a inclusão da linha do Algarve na rede. À medida que se aproximava do seu destino, iam surgindo propostas para a complementar com portos de qualidade no litoral algarvio (pelo menos desde 1879). Os propugnadores deste melhoramento eram naturalmente deputados com interesses na região (Luís de Bivar, Sárrea Prado ou o visconde de Silves)[61]. Já o ponto inicial da rede a sul do Tejo manteve-se no Barreiro, com defeitos tão caricatos como ser preferível encalhar os barcos para pinturas do que levá-los à doca[62]. Anos antes, o inglês João Douthat fora autorizado a construir um cais

[53] DCD, 1880.4.10: 1340-1342.
[54] LOUREIRO, 1904-1909, vol. 2.
[55] DL, sessão da câmara dos deputados de 1864.3.9: 734-736.
[56] DL, sessões da câmara dos deputados de 1867.5.4 a 1867.5.13: 1396-1504.
[57] LOUREIRO, 1904-1909, vol. 1: 94 e ss. e 115 e ss.
[58] DIAS, 1881. LOUREIRO, 1904-1909, vol. 1: 147-154.
[59] LOUREIRO, 1904-1909, vol. 1: 173 e 184-196.
[60] ROPM, 1878, vários números.
[61] DCD, 1879.2.11, 4-5-1883 e 6-2-1888: 397-398, 1381 e 338.
[62] Arquivo Geral da Marinha. Cx. 84-32, doc. 5-10-1876.

no Mexilhoeiro (Barreiro) e a ligá-lo à rede de sul e sueste, mas aparentemente nada se concretizou[63]. Mais tarde, o deputado regenerador Filipe de Carvalho procurou construir uma linha desde o Pinhal Novo até Cacilhas, mas a sua cor política e o facto de tal empreendimento poder retirar tráfego às linhas do Estado deitou tudo a perder[64]. Os projectos apareciam, mas sem recursos, não se concretizavam e em 1886 ainda eram avaliados programas de melhoramentos neste término[65]. No final do século o projecto de transferência do término da para Cacilhas é ressuscitado, num processo demorado e complexo. Em 1905 nada se alterara e ironicamente o negócio de Cacilhas acabaria por ser encarado como uma oportunidade perdida[66].

A cooperação espanhola

Não havia dúvida que Portugal queria caminhar até Espanha. Restava saber se Espanha queria caminhar até Portugal. A nação vizinha tinha problemas semelhantes aos portugueses[67] e também acreditava "*que el estabelecer un vasto sistema de obras públicas es la única salvacion posible en la larga crisis que viene atravesando*"[68]. No entanto, enquanto que Portugal colocava muitas esperanças no uso do caminho-de-ferro para o fomento das ligações internacionais, Espanha via-o mais como um modo de integrar o seu território. Isto não significou que não se tenham previsto ligações à fronteira lusa, no entanto esses projectos pareciam mais motivados por razões administrativas que económicas[69]. Por outro lado, Espanha procurava servir o máximo de povoados no seu território o que chocava contra o objectivo português de obter a ligação mais curta a Madrid e à Europa[70]. Ao longo dos anos, os portugueses procuraram convencer os espanhóis a alterar a sua estratégia, mas as suas chances de sucesso eram reduzidas. A pressa em dar andamento à construção ferroviária contribuiu para a submissão aos desejos castelhanos.

---

[63] COLP, 1872: 5-6.
[64] DCD, 1876.2.1 a 1876.2.5: 235-260.
[65] AHMOP. JCOPM. Cx. 30, parecer 13184 (29-3-1886).
[66] PAÇÔ-VIEIRA, 1905: 50-52.
[67] COMÍN COMÍN et al., 1998, vol. 1: 1-2. CUÉLLAR VILLAR, 2005: 3-5. GOMEZ MENDOZA, 1989: 30 e ss, 70 e 89-92. JORDI NADAL, 1982: 25-33. TORTELLA CASARES, 1982.
[68] COELLO, 1855: 5-7.
[69] COELLO, 1855: 32-44, 296-299, 335-337 e 343 e ss. GUERRA et al., 1855. ALEGRIA, 1990: 247 e ss. CHATO GONZALO, 2004, vol. 1: 162-164, 187-189 e 238 e ss. MATEO DEL PERAL, 1978: 80-87. PINHEIRO, 1986. PINHEIRO, 1995: 339. TORRES, 1985: 15. WAIS, 1943: 60-70 e 204-207. WAIS, 1974: 144-147 e 200-205.
[70] ARTOLA, 1978: 13-16, 25 e 34. CASARES ALONSO, 1973: 46. DAUMAS, 1983: 20. MATEO DEL PERAL, 1978: 63-67, 70-75 e 87-99. WAIS, 1974: 63-75.

Em termos práticos, na década de 1850, a única linha transfronteiriça que de facto interessava a Espanha era a que ligava a Galiza ao Minho[71], pois "*no hay duda que Vigo absorverá gran parte del comercio de O-Porto, que apesar de su nombre, presenta muy malas condiciones como puerto de mar*"[72]. Quanto à linha de leste, "*el único inconveniente que vislumbraba* (…) *el Ministro español derivaba de sus concepciones iberistas, que desaconsejaban la prosperidad y engrandecimiento de Portugal para, en un futuro, manteniendo a este país en su inferioridad con España, establecer la unidad peninsular*"[73]. Espanha pretendia fazer exactamente o mesmo que Portugal: *roubar* tráfego ao vizinho e na realidade dois espanhóis (José de Salamanca e o conde de Réus) tentaram por quatro vezes convencer o governo nacional a adjudicar a linha do Minho[74].

A escolha acabaria por recair sobre o caminho-de-ferro de leste, decisão facilitada pelo aparecimento de José de Salamanca. Nesta altura, o governo espanhol mantinha as ambições iberistas, mas pela via da cooperação. Às críticas internas, que temiam que a ligação por leste prejudicasse os portos espanhóis, o governo respondia que o objectivo desta via-férrea não era económico, mas sim político: a união ibérica[75]. Em todo o caso, a construção foi muito lenta e a directriz "*estableció el tránsito entre el vecino país y la capital de España con demasiados rodeos*"[76], o que favorecia a agenda espanhola[77]. Além disso, neste período, do outro lado da fronteira existiam outras prioridades como unir os mares Cantábrico e Mediterrâneo e ligar Madrid aos portos de Alicante, Barcelona, Valência Málaga e Bilbau[78].

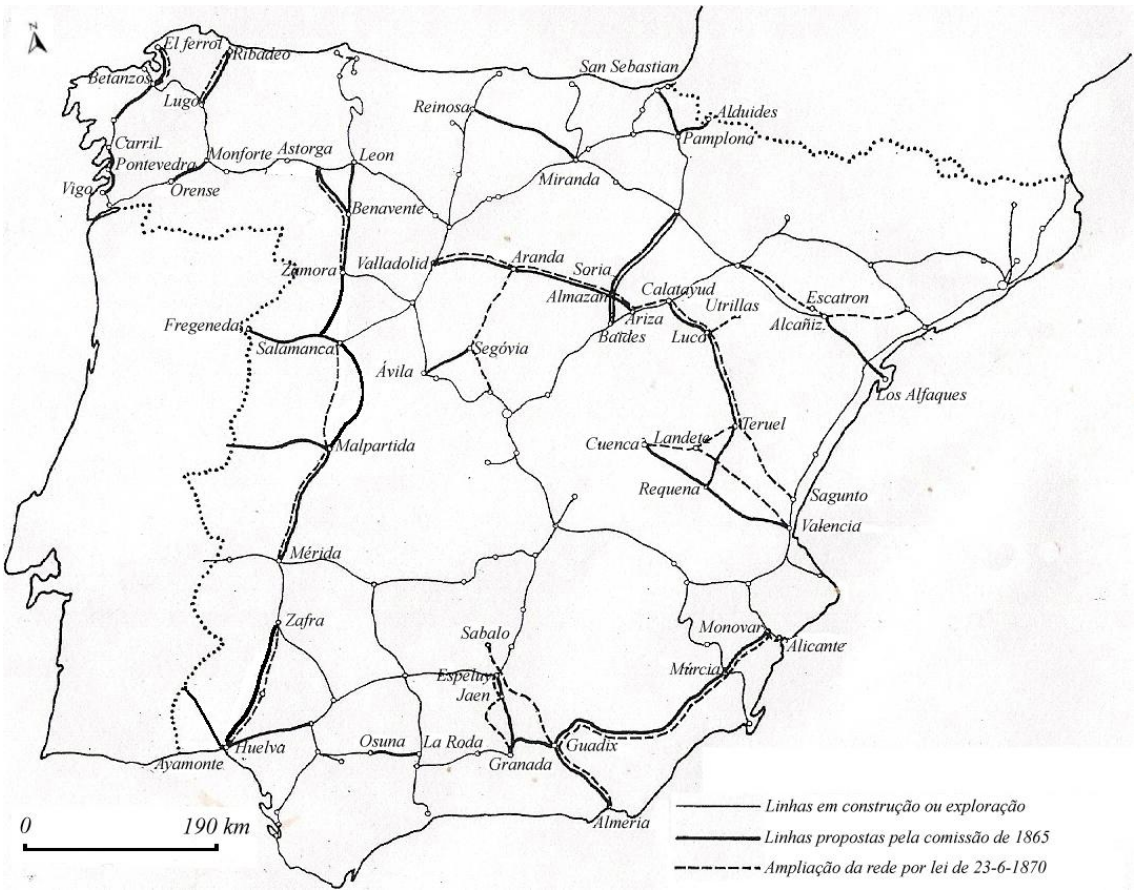
A partir de 1864, surgem vários relatórios (incluindo um elaborado por uma comissão luso-espanhola) sobre ligações ibéricas que ao todo sugerem sete novos caminhos-de-ferro, além do de leste: por Valença/Tui, pelo Douro, por Aldea del Obispo/Almeida, pelo vale do Tejo, por Cáceres/Assumar, pelo Baixo Alentejo e por Ayamonte[79]. Parecia que os espanhóis defendiam os interesses portugueses, encurtando as distâncias entre as principais cidades e portos nacionais e o estrangeiro, mas "*indudablemente pesaba en estos trazados la viveza del sentimiento de la Unión*

---

[71] COMÍN COMÍN, 1998, vol. 1: 80-81.
[72] ESPANHA, 1865: 141.
[73] CHATO GONZALO, 2004, vol. 1: 240.
[74] PEREIRA, 2011a.
[75] CHATO GONZALO, 2004, vol. 1: 238-246 e 274-287. PINHEIRO, 1995: 337-338.
[76] COMÍN COMÍN et al. 1998, vol. 1: 171.
[77] PINHEIRO, 1986. CHATO GONZALO, 2004, vol. 1: 356.
[78] CORDERO & MENÉNDEZ, 1978: 243-257.
[79] ESPANHA, 1865: 143-145. MATEO DEL PERAL, 1978: 99-122. CUÉLLAR VILLAR & SÁNCHEZ PICÓN, 2008, vol. 1: 228.

Ibérica"[80]. No fundo, procurava-se valorizar um território que se esperava formar um só com Espanha. Em todo o caso, Madrid não deixava de se precaver para um hipotético falhanço do projecto ibérico. Não só previa uma linha paralela à fronteira[81] como em 1865 (antes de Lisboa estar ligada à rede férrea vizinha) já todos os portos espanhóis, à excepção de Vigo, estavam ligados a caminhos-de-ferro[82].

Porém, o iberismo contava com poucos apoiantes em Portugal, o que aliado à crise financeira deixou todas estas linhas em suspenso. Depois da queda de Saldanha em 1870, o iberismo morreu e Espanha dificultou o desejo português de prolongar as suas linhas internacionais[83].



Mapa 5 – Uma proposta para o conjunto de ligações ibérica e proposta de 1870[84]

A ligação pelo vale do Tejo, que em 1864 era elogiada pelos engenheiros espanhóis e que ao longo dos anos 1870 seria também muito elogiada pelos técnicos nacionais[85],

[80] MATEO DEL PERAL, 1978: 120.
[81] ESPANHA, 1865: 113-118.
[82] CORDERO & MENÉNDEZ, 1978: 178-180. GÓMEZ MENDOZA, 1982: 183 e ss., 205 e ss.
[83] COMÍN COMÍN et al., 1998, vol. 1: 149 e ss. e 176. CHATO GONZALO, 2004, vol. 1: 359-361. MATEO DEL PERAL, 122-127. PINHEIRO, 1995: 340-341 e 343-344.
[84] MATEO DEL PERAL, 1978: 117.

nunca seria construída. A alternativa foi a conexão por Cáceres, que contudo se destinava pelas suas características a um tráfego muito específico. As ligações pela Beira Alta e Douro em Espanha seriam construídas, mas com dinheiro português. A linha do Minho, que interessava a Espanha, seria adiada por Portugal que temia o desvio de tráfego do Porto para Vigo. Pela mesma razão seria também abortado caminho-de-ferro em direcção à Andaluzia, que poderia colocar parte do Alentejo e Algarve mais próximos de Huelva que de Lisboa[86]. Mais tarde, depois de a Companhia Real passar a ser controlada pelo grupo Foz, esta empresa tentou quebrar a cintura férrea espanhola, ao se tornar, em 1884, co-concessionária da linha do oeste espanhol. No entanto, o negócio revelar-se-ia fracasso[87].

Após a restauração monárquica, Espanha vira-se ainda mais para si própria, descurando os contactos externos, ao mesmo tempo que o iberismo desaparecia de vez. Isto não impediu a existência de reuniões entre os dois países (em 1875 e 1876)[88], no entanto, as decisões tomadas nunca eram ratificadas pelas cortes castelhanas. Tudo não passou de uma manobra de diversão empregue por Espanha para não fazer o que não queria sem o assumir frontalmente. Manobras que seriam também usadas na outra fronteira em relação à ligação pirenaica. França queria mais linhas e Madrid nomeava comissões para não decidir e assinava pactos para não ratificar[89].

As próprias companhias espanholas estavam também mais interessadas em desenvolver o tráfego interno em direcção aos portos que serviam, do que o movimento internacional. De facto, a partir dos anos 1880, vários acordos praticamente fizeram desaparecer o tráfego para Lisboa. Além disto, levantava-se ainda o obstáculo da ausência de uma tarifa geral comum às duas nações, justificada ironicamente pela fraqueza de tráfego internacional. Sem este acordo, pagava-se uma tarifa até a fronteira e outra até ao término, de modo que apesar da unidade de bitola, a mudança de comboios era necessária[90].

---

[85] PEREIRA, 2011b.
[86] CUÉLLAR VILLAR & SÁNCHEZ PICÓN, 2008, vol. 1: 171. ALEGRIA, 1983.
[87] CENDAL BÚRDALO, 1998: 24-26. COMÍN COMÍN et al., 1998, vol. 1: 171-174. CUÉLLAR VILLAR, 2005: 24-26. PINHEIRO, 1986. PINHEIRO, 1995: 343. WAIS, 1974: 382-386.
[88] Arquivo Histórico Diplomático. Caminhos de ferro de Portugal e Hespanha. Cx. 28 (1055), mç. 23. PAGE ALBAREDA & PERALTA, 1877. PINHEIRO, 1995: 340-341.
[89] VIDAL I RAICH, 1999: 60-124. ESCALONA, 1995.
[90] VIDAL OLIVARES, 1995: 351-354 e 356-357.

Fracas condições técnicas

Além da falta de cooperação do lado de lá da fronteira, as vias-férreas ibéricas nunca constituíram uma oferta de transporte tentadora, desde logo pela diferente bitola entre as redes aquém e além Pirenéus[91]. Demais, pelo seu traçado, a linha de leste nunca se assumiu como solução conveniente e seria substituída nesta função pelo ramal de Cáceres, que por seu lado, tinha sido construído com condições de via industrial e era uma dos caminhos-de-ferro mais curvilíneos do país. Mais a norte, a linha da Beira Alta, com 58% do seu traçado em curva (a maior parte delas com raios abaixo dos 500 m), 74% em declive[92], entroncando na linha do norte numa pequena aldeia e terminando num pequeno porto de mar, não atraía também o movimento estrangeiro. As alternativas pelo Minho e pelo Douro padeciam do mesmo mal (eram linhas de construção *económica*) e o movimento gerado em Espanha captado por Leixões através da linha do Douro nunca se concretizou[93].

Do outro lado da fronteira, a situação não era mais animadora: "*la red española mantuvo* (…) *unos parámetros morfológicos severos. En efecto, las curvas representaban el 35,7 por 100 de la longitud total, mientras los tramos en rampa ascendían al 76,1 por 100*"[94]. Além disto havia ainda o problema da "*existencia de radios de hasta 300 metros, y acentuadas rampas de 20 por 1.000 e incluso superiores*" enquanto que "*las rampas del vecino país* [França] *no exceden de siete milésimas*"[95]. De facto, em França, ainda na década de 1840 exigiam-se nas linhas principais raios de curva mínimos de 700 a 800 m (500 em situações excepcionais) e declives até 5 mm/m e mesmo assim estas condições seriam criticadas anos depois[96].

Estas condições ficaram-se a dever ao acidentado do território ibérico e à incapacidade financeira de ambos os países para vencer os caprichos da natureza. Na Península Ibérica, a altitude média ronda os 600 m (algo que na Europa só é superado na Suíça), 22% da superfície total é de alta montanha, 32% de colinas, apenas 20% da superfície se situa abaixo dos 200 metros de altitude (contra os 80% do resto da Europa) e as terras planas em continuidade são escassas[97].

---

[91] GOMES, 1998: 14.
[92] EÇA, 1888.
[93] ALEGRIA, 1988.
[94] MACHUCA et al., 1998: 22.
[95] CASARES ALONSO, 1973: 130-131.
[96] CARON, 1997-2005, vol. 1: 133 e 251 e ss.
[97] CUÉLLAR VILLAR, 2005: 6-7. WAIS, 1974: 525-526.

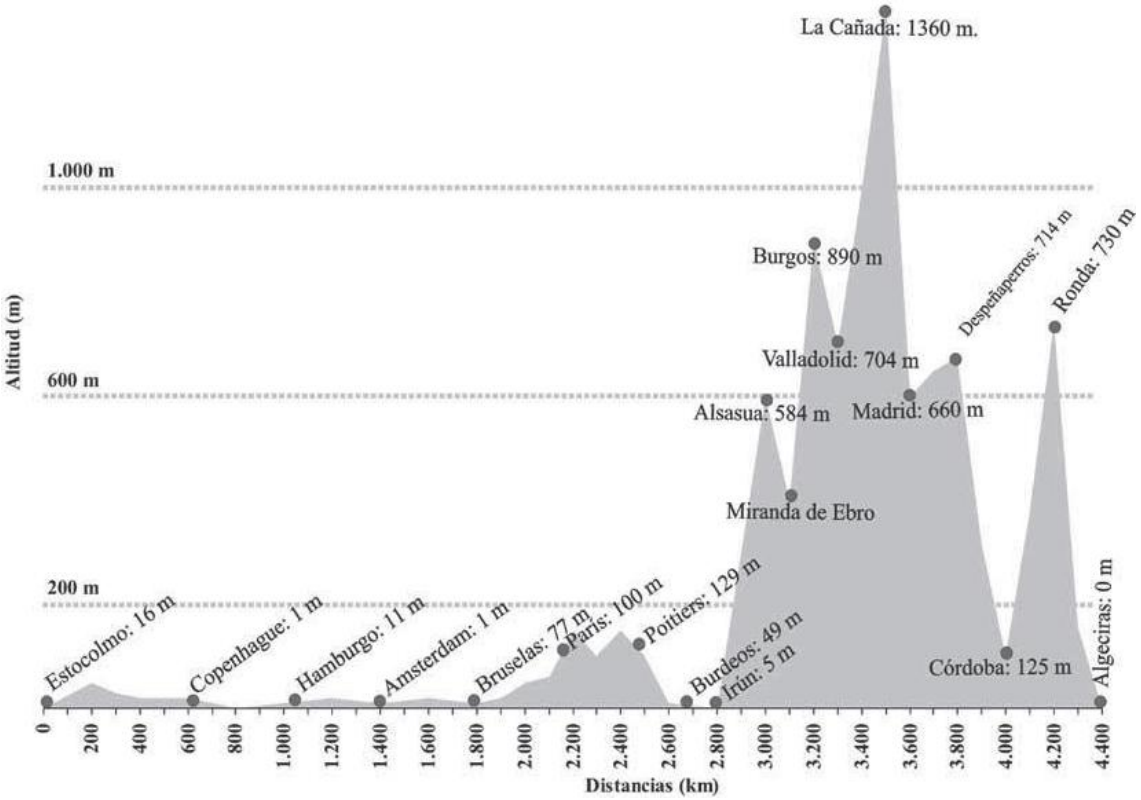


Figura 1 – Perfil da ligação férrea entre Estocolmo e Algeciras[98]

Assim, as linhas portuguesas e espanholas nunca permitiriam uma velocidade tal que constituíssem uma vantagem competitiva para os expedidores que se quisessem aproveitar da posição geográfica dos seus portos. Na segunda metade do século XIX, os comboios espanhóis tinham a triste fama de serem dos mais lentos da Europa, não superando velocidades superiores a 30-40 km/h[99]. Portugal partilhava esse limite[100]. É certo que a velocidade dos comboios era superior à dos navios, mas tudo estava também dependente da capacidade de transporte. O mar tinha grandes vantagens sobre a terra, já porque a via marítima permite estabelecer a rota que se quiser, "*já porque* (…) *pode ser mais barata e fácil, já porque os seus meios de transporte tem maior capacidade de carga que os terrestres*", especialmente à medida que o aço e o vapor iam substituindo a madeira e a vela na construção e propulsão dos navios[101]. Além disso, a capacidade de transporte dos caminhos-de-ferro de Portugal estava também diminuída pelo facto de terem sido construídos apenas em via única (à excepção das vias de resguardo das

[98] CUELLAR VILAR, : 17.
[99] GÓMEZ MENDOZA, 1982: 117. GÓMEZ MENDOZA, 1991: 102. WAIS, 1974: 466-468.
[100] PEREIRA, 2010.
[101] SIMÃO, 1943: 9. GÓMEZ MENDOZA, 1989: 58.

estações que permitiam de dez em dez quilómetros o cruzamento de composições). A baixa velocidade permitida apenas agravava essa desvantagem.

Em comparação, a Bélgica tinha construído as suas ligações transfronteiriças em via dupla e as composições que as estrearam facilmente atingiam velocidades de 60 km/h[102]; em França, as velocidades médias em 1843 rondavam os 50 km/h para os expressos e 41 para os directos[103]. Além disto neste último país, o porto de Le Havre tinha uma tradição comercial de três séculos; estava ligado por estradas, rios (o Sena) e caminhos-de-ferro (desde 1847, o que aliás revolucionou a intermodalidade em torno do porto) a um *hinterland* que se estendia por grande parte da Europa central e ocidental; servia um *foreland* espalhado pelas margens do Atlântico e do Pacífico; dispunha de boas infra-estruturas portuárias; e conheceu um enorme desenvolvimento nos dois primeiros terços do século XIX[104].

Em 1889, o Congresso Internacional sobre caminhos-de-ferro indicava-se que em Inglaterra não havia limites de velocidade e em França estes fixavam-se nos 120 km/h. Portugal e Espanha nem sequer faziam parte do estudo, mas dificilmente as composições poderiam ultrapassar os 60 km/h[105]. Não deixa de ser sintomático que em pleno século XX (1983), o modo de construção da rede e o relevo de Espanha fizessem com que a velocidade dos comboios não ultrapassasse os 90 km/h (e só em 5% da rede), ao passo que em Inglaterra ou França aquela chegava aos 130 km/h[106].

Apreciações finais

Em conclusão, Portugal foi atrás daquilo que não podia obter. A ideia de trazer a Lisboa grande parte do tráfego europeu esbarrava em dois enormes obstáculos: a diferença de bitola em relação à maior parte das redes europeias e Espanha, que naturalmente preferia servir os seus próprios portos com o seu tráfego interno. A partir do momento em que Madrid perdeu as esperanças de poder unificar politicamente a Península Ibérica, qualquer cooperação tornou-se quimérica. O movimento transfronteiriço só era positivo enquanto do lado de Espanha não havia alternativa. A

[102] HERTEN et al., 2001: 43.
[103] HERTEN et al., 2001: 39. ARMAND, 1963: 50.
[104] BARZMAN & JAMES, 2004: 104-107.
[105] COBOS ARTEAGA & MARTÍNEZ VARA, 2009: 69.
[106] DAUMAS, 1983: 26.

partir do momento em que essa alternativa era construída, a fronteira voltava a ser um obstáculo[107].

O desejo luso assentava numa premissa que em mais nenhum país era seguida: "*en vísperas de la construcción, el ferrocarril era para los portugueses el lazo de unión com Europa* (…). *Para los españoles, en cambio, como para la mayoría de los europeos, el ferrocarril era vehículo para fomentar la modernización de la sociedad*"[108].

Para os objectivos nacionais, a velocidade era um factor fulcral. Para os espanhóis, não[109]. Mesmo que fosse, este propósito chocava com as debilidades financeiras de ambos os países que impediam a construção de obras perfeitas. A alternativa era não fazer nada. A mesma dificuldade se poderia aplicar à construção ou melhoria portuária. Porém, os recursos financeiros nacionais não chegavam para acorrer a todas as necessidades. Eram precisos caminhos-de-ferro (construídos nas melhores condições possíveis, de preferência), mas era preciso também abrir estradas, construir ou melhorar portos, suportar os juros dos empréstimos e pagar aos militares (o ministério da Guerra era dos que mais onerava o orçamento[110]) e aos restantes funcionários do Estado.

No final do fontismo, tinha-se conseguido aumentar o trânsito no Porto, Lisboa e Setúbal, mas graças ao movimento externo que continuou a ser feito maioritariamente por via marítima. Nos restantes portos, esse trânsito diminuiu. Docas outrora importantes como Viana, Figueira ou Aveiro perderam as suas funções comerciais internas e externas, apesar de serem servidos de caminhos-de-ferro, em virtude da falta de obras de melhoramento e de não serem capazes de receber navios de maior calado. Por outro lado, o trânsito de cabotagem, que estaria melhor adaptado a estes ancoradouros mais pequenos, estabiliza à medida que ia sendo substituído pelo trânsito interno nas estradas e caminhos-de-ferro[111].

As linhas internacionais conjugadas com portos nunca geraram tráfego suficiente para garantir coeficientes de exploração aceitáveis[112]. Não foi também por causa do caminho-de-ferro que Portugal aumentou as suas relações comerciais internacionais, que, de resto, continuaram a ser feitas na sua maioria por mar[113].

---

[107] ALEGRIA, 1984.
[108] GÓMEZ MENDOZA 1989: 206.
[109] COMÍN COMÍN, 1998, vol. 1: 8, 11 e 145-146.
[110] MATA, 1993.
[111] ALEGRIA, 1990. MATA & VALÉRIO, 1993.
[112] ALEGRIA, 1983.
[113] ALEGRIA, 1985. PINHEIRO, 1986. JUSTINO, 1988-1989.

No final do século, Pedro Romano Folque, militar de engenharia com experiência na construção de caminhos-de-ferro, lamentava o atraso com que se percebera o erro que fora a adopção de uma política de construção virada para Espanha, que tinha prejudicado zonas com potencial económico que ficaram alheadas da rede ferroviária[114]. No início e em meados do século, a opinião não mudara. Para o conde de Paçô-Vieira, ex-ministro das Obras Públicas, em 1905, era já "*tempo de perdermos illusões ácerca das intensas correntes do trafego internacional pelos nossos caminhos de ferro. Hajam vista os desoladores dados estatisticos relativos ás ligações existentes*"[115]. Quase 30 anos depois, mantinham-se os lamentos por os governos terem disposto "*a nossa rêde para servir um grande tráfego internacional que não existe, nem podemos criar; deixamos incompletas as rêdes destinadas a servir o tráfego interno que nos convém criar e desenvolver*"[116].

Fontes

Fontes manuscritas

PORTUGAL. Arquivo Geral da Marinha.

PORTUGAL. Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas. Conselho de Obras Públicas e Minas

PORTUGAL. Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas. Junta Consultiva de Obras Públicas e Minas.

PORTUGAL. Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas. Mapas e desenhos.

PORTUGAL. Arquivo Histórico-Diplomático.

PORTUGAL. Centro Nacional de Documentação Ferroviária – Arquivo Digital. Linha de Cascais. Disponível em www.fmnf.pt/arquivo.

Periódicos

ASSOCIAÇÃO dos Engenheiros Civis Portugueses, ed. *Revista de Obras Publicas e Minas (1870-1900 e 1906)*. Lisboa: IN.

[114] FOLQUE, 1899. PINHEIRO, 1995: 343-344.
[115] PAÇÔ-VIEIRA, 1905: 126.
[116] FERREIRA, 1934: 82.

PORTUGAL. Câmara dos Deputados, ed. *Diario da Camara dos Deputados (1835-1860; 1869-1892)*. Lisboa: IN.

PORTUGAL. Governo, ed. *Diario de Lisboa (1860-1868)*. Lisboa: IN.

Compilações

COLLECÇÃO Official de Legislação Portuguesa (1845-1892). Lisboa: IN.

FINO, Gaspar Cândido da Graça Correia, compil. (1883-1903) – *Legislação e disposições regulamentares sobre caminhos de ferro*. Lisboa: IN. 3 vols.

SANTOS, Clemente José dos, compil. (1884) – *Caminhos de ferro. Pareceres parlamentares de 1845 a 1884*, 226/1910. 3233-3234.

Monografias

COELLO, Francisco (1855) – *Proyecto de las lineas generales de navegacion y de ferro-carriles en la Peninsula Española*. Madrid: Imprensa de Tomás Nuñez Amor.

COMISSÃO NOMEADA POR PORTARIA DE 16 DE MARÇO DE 1883 PARA ESTUDAR OS MELHORAMENTOS DO PORTO DE LISBOA (1885) – *Melhoramentos do porto de Lisboa. Parecer da commissão nomeada por portaria de 16 de Março de 1883 para estudar os melhoramentos do porto de Lisboa*. «Revista de Obras Publicas e Minas», t. 16, n.os 181-184. Lisboa: IN, p. 1-96 e 113-115.

DIAS, João José Pereira (1881) – *Memória ácerca dos caminhos de ferro de segunda ordem no districto de Braga*. Lisboa: IN.

DU PRÉ, José Luís Vítor (1905) – *Relatorio ácerca da direcção que mais convirá dar ao caminho de ferro que ha de ir das margens do Tejo á fronteira de Hespanha*. «Revista de Engenharia Militar», vol. 10, Junho. Lisboa: Tipografia do Comércio, p. 244-260.

EÇA, Bento Fortunato de Moura Coutinho de Almeida de (1888) – *Caminhos de ferro da Beira Alta. Relatorio compilando os dados mais importantes quanto á construcção d'este caminho de ferro, e as circumstancias mais dignas de menção, com respeito á sua exploração desde o começo da mesma, em 1 de Julho de 1885, até ao fim do anno civil de 1885*. «Revista de Obras Publicas e Minas», t. 19, n.os 221-222. Lisboa: IN, p. 105-162.

ESPANHA. Junta de Estadística (1865) – *Informe sobre el plan general de ferro-carriles de España*. Madrid: Imprenta de Frederico Escamez.

GAMOND, M. A. Thomé de (1870) – *Mémoire sur le projet agrandissement de la ville de Lisbonne*. Paris

GUERRA, Manuel José Júlio et al. (1855) – *Relatório da Commissão incumbida de propor, de accôrdo com os Engenheiros hespanhoes, o ponto por onde deve passar o caminho de ferro de Lisboa a Madrid*. «Boletim do Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria», n.º 1. Lisboa: IN, p. 3-8.

GUERREIRO, João Veríssimo Mendes (1883) – *Conferência sobre o porto de Lisboa*. «Revista de Obras Publicas e Minas», t. 14, n.os 161-162. Lisboa: IN, p. 125-166.

LOUREIRO, Adolfo (1874-1875) – *Memoria sobre o Mondego e barra da Figueira*. «Revista de Obras Publicas e Minas», t. 5, n.os 56-60 e t. 6, n.os 61-62. Lisboa: IN, p. 335-356, 391-420, 435-468, 479-510, 515-545 e 1-28 e 53-94.

PAGE ALBAREDA, Eusébio; PERALTA, Eduardo (1877) – *Caminho de Medina del Campo a Lisboa e Porto por Salamanca ou Zamora. Comparação entre os dois traçados*. «Revista de Obras Publicas e Minas», t. 8, n.º 95. Lisboa: IN, p. 433-446.

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, 156/1900(1) (2697-2713), doc. 2701.

RENNIE, John (1856) – *Relatorio do Engenheiro Inglez sir John Rennie ácerca do melhoramento da barra do Douro, e da construcção de um porto artificial defronte de Leça*. «Boletim do Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria», n.º 1. Lisboa: IN, p. 23-28.

SILVA, Francisco Maria Pereira da (1885) – *Melhoramentos do porto de Lisboa. Voto em separado com um plano geral das obras*. «Revista de Obras Publicas e Minas», t. 16, n.os 185-186. Lisboa: IN, p. 201-244.

SILVA, Silvério Augusto Pereira da; LOUREIRO, Adolfo (1882) – *Parecer da commissão encarregada do estudo dos diversos projectos do porto artificial de Leixões, e do melhoramento da barra do Douro*. «Revista de Obras Publicas e Minas», t. 13, n.os 148-149. Lisboa: IN, p. 170-189.

WATIER, F. (1860) – *Relatorio do engenheiro francez monsieur Watier sobre a construcção dos caminhos de ferro em Portugal (tradução)*. «Boletim do

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria», n.º 1. Lisboa: IN, p. 76-131.

Bibliografia

ALEGRIA, Maria Fernanda (1983) – *Las comunicaciones ferroviarias entre Portugal y España en la segunda mitad del siglo XIX y su fracaso con Andalucía*. «Actas. III Colóquio Historia de Andalucía», t. 3. Córdoba: Monte de Piedad y Caja de Ahorros de Cordoba, p. 83-93.

ALEGRIA, Maria Fernanda (1984) – *O caminho de ferro e a função de trânsito nas relações comerciais luso-espanholas na segunda metade do século XIX e início do século XX*. «III Colóquio Ibérico de Geografía. Acta, ponencias y comunicaciones». Barcelona: Secció de Geografía. Facultat de Geografía i Història, p. 489-500.

ALEGRIA, Maria Fernanda (1985) – *A organização portuária portuguesa e a sua evolução de 1848 a 1910*. «Revista de História Económica e Social», n.º 15. Lisboa: Sá da Costa, p. 1-29.

ALEGRIA, Maria Fernanda (1988) – *Política ferroviária do Fontismo. Aspectos da construção e do financiamento da rede*. «Revista de História Económica e Social», n.º 23. Lisboa: Sá da Costa, p. 43-64.

ALEGRIA, Maria Fernanda (1990) – *A organização dos transportes em Portugal (1850-1910): as vias e o tráfego*. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos. Tese de doutoramento.

ARMAND, Louis, pref. (1963) – *Histoire des chemins de fer en France*. Paris: Les Presses Modernes.

ARTOLA, Miguel, dir. (1978) – *Los ferrocarriles en España. 1844-1943*. Madrid: Banco de España.

BAIROCH, Paul (1976) – *Commerce extérieur et développement économique de l'Europe au XIXe siècle*. Paris: École des Hautes Études en Sciences Sociales.

BARZMAN, John; JAMES, Elisabeth (2004) – *"Spead freaks" and "Sloths": Debates on New Transport Connections in Le Havre (1840s to today)*. In DIENEL, Hans-Liudger, ed.– *Unconnected Transport Networks. European Intermodal Traffic Junctions 1800-2000*. Frankfurt/Nova York: Campus Verlag, p. 101-137.

BONIFÁCIO, Maria de Fátima (1992) – *A guerra de todos contra todos (ensaio sobre a instabilidade política antes da Regeneração)*. «Análise Social», vol. 27, n.º 115. Lisboa: Gabinete de Investigações Sociais, p. 91-134.

CARON, François (1997-2005) – *Histoire des chemins de fer en France*. Paris: Fayard. 2 vols.

CARVALHO, A. Luciano de (1897) – *Caminhos de ferro do Minho e Douro. Linha Urbana do Porto*. «Revista de Obras Publicas e Minas», t. 28, n.ºs 327-328. Lisboa: IN, p. 128-151.

CASARES ALONSO, Aníbal (1973) – *Estudio historico-economico de las construcciones ferroviarias españolas en el siglo XIX*. Madrid: Escuela Nacional de Administración Pública.

CENDAL BÚRDALO, Juan José (1998) – *Compañia de explotación de los ferrocarriles de Madrid a Cáceres y Portugal y del Oeste de España*. Madrid: Fundación Empresa Publica.

CHATO GONZALO, Ignacio (2004) – *Las relaciones entre España y Portugal a través de la diplomacia (1846-1910)*. Mérida: Junta de Extremadura. 2 vols.

COBOS ARTEAGA, Francisco de los; **MARTÍNEZ VARA, Tomás (2009)** – *Technological modernisation in weak traffic networks. Railway safety on the iberian peninsula during the 19th century*. In PINHEIRO, Magda, coord. – *Railway modernization: an historical perspective (19th and 20th centuries). Actas da II Conferência da Associação Internacional para a História dos Caminhos de Ferro*. Lisboa: CEHCP, p. 63-76.

COMÍN COMÍN, Francisco et al. (1998) – *150 Años de Historia de los Ferrocarriles Españoles*. [S. l.]: Fundación de los Ferrocarriles Españoles. 2 vols.

CORDERO, Ramón; MENÉNDEZ, Fernando (1978) – *El sistema ferroviario español*. In ARTOLA, Miguel, dir. – *Los ferrocarriles en España. 1844-1943*. Madrid: Banco de España, vol. 1, p. 163-339.

CUÉLLAR VILLAR, 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 (consulta em 27-2-2011).

CUÉLLAR VILLAR, Domingo; SÁNCHEZ PICÓN, Andrés, dirs. (2008) – *150 años de ferrocarril en Andalucía: un balance*. Sevilha: Junta de Andalucía. 2 vols.

DAUMAS, Max (1983) – *L'evolution des chemins de fer espagnoles et de leur rôle dans les transports nationaux*. «Annales de Géographie», vol. 92, n.º 509. Paris, Armand Colin, p. 19-34.

ESCALONA, Ana Isabel (1995) – *Le Réseau des Passages Pyrénéens: une Histoire de Avancées et Reculs*. In MERGER, Michèle; CARRERAS, Albert; GIUNTINI, Andrea, dir. – *Les réseaux européens transnationaux XIXe-XXe siècles: quels enjeux?* Nantes: Ouest Éditions.

FERREIRA, Vicente (1934) – *Os caminhos de ferro na organização nacional dos transportes e do turismo*. «Boletim da C. P.», ano 6, n.ºs 57, 58 e 59. Lisboa: CP, p. 41-45, 61-65 e 81-86.

FOLQUE, Pedro Romano (1899b) – *Importancia estrategica da viação accelerada da provincia da Beira Baixa. Necessidade economico-militar de uma nova linha ferrea*. «Revista de Engenharia Militar», vol. 4, Janeiro-Fevereiro. Lisboa: Tipografia do Comércio, p. 5-17 e 58-78.

GASPAR, Jorge (2010) – *O caminho-de-ferro e o território*. In ANTUNES, Aranha et al., coord. – *1910-2010: o caminho-de-ferro em Portugal*. Lisboa: CP/REFER, p. 203-215.

GOMES, Gilberto (1998) – *A luz e as sombras*. In *A Luz e as Sombras na Gare do Oriente. O Caminho de Ferro no final do séc. XX*. Lisboa: CP, p. 10-22.

GOMES, Gilberto (2009) – *Lisboa: a plataforma portuária e as ligações ferroviárias*. «IV Congreso de Historia Ferroviaria». Disponível em www.docutren.com/congreso_palma/pdfs/__com/ses02/0206_gomes.pdf (consulta em 15-1-2011).

GÓMEZ MENDOZA, Antonio (1982) – *Ferrocarriles y cambio económico en España (1855-1913). Un enfoque de nueva historia económica*. Madrid: Alianza.

GÓMEZ MENDOZA, Antonio (1989) – *Ferrocarril, industria y mercado en la modernización de España*. Madrid: Espasa Calpe.

GÓMEZ MENDOZA, Antonio (1991) – *Transportes y crecimiento económico, 1830-1930*. In SÁNCHEZ-ALBORNOZ, Nicolás, compil. – *La modernización económica de España 1830-1930*. Madrid: Alianza, p. 102-120. 3.ª ed.

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.

HERTEN, Bart van der; MEERTEN, Michelangelo van; VERBEURGT, Greta (2001) – *Le Temps du Train. 175 ans de chemins de fer en Belgique*. Louvain: Presses Universitaires.

JORDI NADAL, Oller (1982) – *El fracasso de la revolución industrial en España, 1814-1913*. Barcelona: Ariel. 5ª ed.

JUSTINO, David (1988-1989) – *A formação do espaço económico nacional. Portugal 1810-1913*. Lisboa: Vega.

LOUREIRO, Adolfo (1904-1909) – *Os portos marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*. Lisboa: IN.

MACHUCA GARCÍA, J. Rafael; MUÑOZ RUBIO, Miguel, coord. (1998) – *El Camino del Tren. 150 Años de Infraestructura Ferroviaria*. Madrid: RENFE, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

MARQUES, A. H. de Oliveira, coord (2002) – *Portugal e a instauração do liberalismo*. In SERRÃO, Joel; MARQUES, A. H. de Oliveira, dir. – *Nova História de Portugal*, vol. 9. Lisboa: Presença.

MATA, Maria Eugénia (1993) – *As finanças públicas portuguesas da Regeneração à Primeira Guerra Mundial*. «História Económica», n.º 4. Lisboa: Banco de Portugal.

MATA, Maria Eugénia; VALÉRIO, Nuno (1993) – *História económica de Portugal. Uma perspectiva global*. Lisboa: Presença.

MATEO DEL PERAL, Diego (1978) – *Los orígenes de la política ferroviaria en España (1844-1877)*. In ARTOLA, Miguel, dir. – *Los ferrocarriles en España. 1844-1943*. Madrid: Banco de España, vol. 1, p. 29-159.

MITCHELL, B. R. (1976) – *Statistical Appendix (1700-1914). Railways*. In CIPOLLA, Carlo, ed. – *The Fontana Economic History of Europe*, 4.ª ed., vol. 4. Glasgow: Fontana/Collins, p. 789-790.

MÓNICA, Maria Filomena, dir. (2005-2006) – *Dicionário Biográfico Parlamentar (1834-1910)*. Lisboa: ICS.

PAÇÔ-VIEIRA, Conde de (1905) – *Caminhos de Ferro Portuguezes. Subsidios para a sua historia*. Lisboa: Livraria Classica.

PEREIRA, Hugo Silveira (2008) – *Caminhos-de-ferro nos debates parlamentares (1845-1860)*. Porto: FLUP. Tese de mestrado.

PEREIRA, Hugo Silveira (2010) – *Caminhos-de-ferro entre Técnica, Estratégia, Economia e Política (1845-1892)*. «*XXX Encontro da APHES*». Disponível em

www.iseg.utl.pt/aphes30/ docs/progdocs/Hugo Silveira Pereira.pdf (consulta em 1-12-2010).

PEREIRA, Hugo Silveira (2010a) – *As viagens ferroviárias em Portugal*. «Cultura, Espaço e Memória», n.º 1. Porto: CITCEM, p. 25-40.

PEREIRA, Hugo Silveira (2011a) – *A construção da rede ferroviária do Minho (1845-1892)*. «Cultura, Espaço e Memória» (no prelo).

PEREIRA, Hugo Silveira (2011c) – *Caminhos-de-ferro da Beira (1845-1893)*. «Revista de História da Sociedade e da Cultura» (no prelo).

PINHEIRO, Magda (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: Ouest Éditions.

PINHEIRO, Magda (1983) – *Reflexões sobre a história das finanças públicas portuguesas no séc. XIX*. «Ler História», n.º 1. Lisboa: A Regra do Jogo, p. 47-67.

PINHEIRO, Magda (1986) – *Chemins de fer, structure financiere de l' État et dependance éxterieure au Portugal: 1850-1890*. Paris: Université de Paris. Tese de doutoramento.

RAMOS, Paulo (1996) – *Os caminhos de ferro e o cais da Europa*. In GOMES, Gilberto; SERRÃO, Joel, coord. – *O Caminho de ferro em Portugal de 1856 a 1996. O Caminho de ferro revisitado*. [S.l.]: CP, p. 24-33.

SERRÃO, Joel (1962) – *Temas Oitocentistas II. Para a história de Portugal no passado. Ensaios*. Lisboa: Portugália.

SIMÃO, Maria dos Anjos Correia (1943) – *Os portos portuguêses e o trafego ferroviário*. Lisboa: FLUL. Tese de licenciatura.

SOUSA, Fernando de (1978) – *A Salamancada e a Crise Bancária do Porto*. «Nummus», 2ª série, vol. 1. Porto: [s.n.], p. 131-160.

SOUSA, Fernando de; ALVES, Jorge Fernandes (2002) – *Leixões: uma história portuária*. Porto: Porto de Leixões.

SOUSA, Fernando de; MARQUES, A. H. de Oliveira, coord. (2004) – *Portugal e a Regeneração (1851-1900)*. In SERRÃO, Joel; MARQUES, A. H. de Oliveira, dir. – Nova História de Portugal, vol. 10. Lisboa: Presença.

SOUSA, J. Fernando de (1912) – *Douro e Leixões. A questão dos portos commerciaes*. Porto: Oficinas do Comércio do Porto.

TOMSIC, Mojca (2004) – *Interconnectivity of Ports and Railways – A Comparison of Three Ports in Neighbouring Countries: Trieste (Italy), Koper (Slovenia) and Rijeka (Croatia)*. In DIENEL, Hans-Liudger, ed.– *Unconnected Transport Networks. European Intermodal Traffic Junctions 1800-2000*. Frankfurt/Nova York: Campus Verlag, p. 139-159.

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 Origenes del Capitalismo en España. Banca, Industria, Ferrocarriles en el sigo XIX*. 2ª ed. Madrid: Tecnos.

VIDAL I RAICH, Esther (1999) – *Fronteras y ferrocarriles: Génesis, toma de decisión y construcción de los carriles transpirenaicos (1844-1929)*. Lleida: Espai/Temps.

VIDAL OLIVARES, Javier (1995) – *Marchés nationaux ou internationaux? Les compagnies de chemins de fere n Espagne et leurs connexions internationales avec la France et le Portugal, 1850-1914*. In MERGER, Michèle; CARRERAS, Albert; GIUNTINI, Andrea, dir. – *Les réseaux européens transnationaux XIXe-XXe siècles: quels enjeux?* Nantes: Ouest Éditions.

WAIS, Francisco (1943) – *Origen de los ferrocarriles españoles*. Madrid: Marsiega.

WAIS, Francisco (1974) – *Historia de los Ferrocarriles Españoles*. Madrid: Nacional.