

# INSTITUIÇÕES E CAMINHOS-DE-FERRO

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, PARLAMENTO E ASSOCIAÇÃO DOS ENGENHEIROS CIVIS PORTUGUESES (1852-1899)

HUGO SILVEIRA PEREIRA\*

**Resumo:** Na segunda metade do século XIX, Portugal apostou numa política de investimento em obras públicas, sobretudo caminhos-de-ferro.

Para gerir essa política foi criado o ministério das Obras Públicas, onde se esperava centrar toda a gestão dos negócios ferroviários. Dentro do ministério instituiu-se um corpo consultivo, o qual deveria ser ouvido no que respeitasse a obras públicas. A sua opinião era especialmente importante nos casos de concessões férreas por decreto. Nos casos em que o parlamento era ouvido, as comissões de Obras Públicas assumiam uma grande importância, pois cabia-lhes elaborar o texto que era posto à discussão.

A partir de 1870, surge a Associação de Engenheiros Cívicos Portugueses, uma organização que se formou em resposta aos cortes orçamentais do reformismo e que pretendia ser um veículo de discussão e divulgação de questões relativas à engenharia.

O objectivo deste artigo é identificar os relacionamentos entre estas três instituições entre si e com o governo e demonstrar qual a relevância destes corpos para a política ferroviária nacional. Para tal, recorrer-se-á aos diários parlamentares, aos copiadores dos corpos consultivos do ministério, à Revista de Obras Públicas e Minas e às compilações de legislação que indicam o que realmente foi feito. Através da análise de conteúdo, espera-se enquadrar estas fontes no seu contexto histórico.

**Palavras-chave:** Caminhos-de-ferro; Engenharia; Obras públicas; Instituições.

**Abstract:** In the second half of the nineteenth century, Portugal opted for a policy of investment in public works, especially the railway.

The Ministry of Public Works was created to manage this policy, being the sole administrator of the rail business. An advisory body was instituted in the ministry, having to be heard in respect to all public works. Its opinion was especially important in railway concessions by decree.

Whenever parliament was heard, the Public Works commissions had great importance because they were required to prepare the text that would be discussed.

The Portuguese Association of Civil Engineers was founded in 1870 in response to budget cuts and it was intended as a channel for the discussion and dissemination of issues related to engineering.

The purpose of this article is to identify the relationships between these three institutions and the government and show the relevance of these bodies in the national railway policy. In order to do so, we will examine the Parliament's daily records, the copy books of the ministry's advisory bodies, the Revista de Obras Públicas e Minas (the Journal of Public Works and Mines) and the compilations of laws that indicate what was actually done. Through content analysis, we intend to frame these sources in their historical context.

**Keywords:** Railways; Engineering; Public Works; Institutions.

## INTRODUÇÃO

As primeiras três décadas do liberalismo nacional foram marcadas por uma enorme instabilidade política. 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»<sup>1</sup>. Costa Cabral consegue a estabilidade necessária para lan-

---

\* Doutorado em História (FLUP).

<sup>1</sup> MATA & VALÉRIO, 1993: 142.

çar o país na senda dos melhoramentos materiais, através da adjudicação de um pacote de projectos (entre os quais um caminho-de-ferro) à Companhia das Obras Públicas de Portugal. Malgrado o fracasso desta empresa, é com Cabral que se percebe que «não basta que o espírito 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»<sup>2</sup>.

O golpe de 1.5.1851 perfilhou os desejos desenvolvimentistas do conde de Tomar. Por decreto de 30.8.1852, a *Regeneração* criava o ministério das obras públicas, comércio e indústria (MOPCI), órgão por onde passaria grande parte do processo de construção da rede ferroviária nacional. Até final do século – e tomando partido do espírito conciliador inaugurado pela maioria das facções partidárias de então<sup>3</sup> – Portugal investiu em projectos de obras públicas, nomeadamente infra-estruturas de transportes, com as quais esperava aproximar-se do nível de desenvolvimento dos países do norte da Europa e da América. Em 1900, a malha férrea nacional chegava à extensão de cerca de 2300 km<sup>4</sup>.



Mapa 1 – Rede férrea nacional no final do século XIX <sup>5</sup>.

<sup>2</sup> SANTOS, 1884, n.º 174: 1. Ver MATA, 1999.

<sup>3</sup> BONIFÁCIO, 1992: 96-98.

<sup>4</sup> VALÉRIO, 2001: 373.

<sup>5</sup> ALEGRIA, 1990 (adaptado).

Ao longo destas décadas, várias instituições foram importantes actores deste enredo. Desde logo o governo, detentor do poder executivo; no parlamento, as comissões das câmaras dos pares e deputados preparavam os textos postos à discussão; estes projectos poderiam também ser previamente apreciados pelos corpos consultivos do MOPCI: o conselho geral de obras públicas e minas (CGOPM), o conselho geral de obras públicas (CGOP), a junta consultiva de obras públicas e minas (JCOPM) e o conselho superior de obras públicas e minas (CSOPM). A partir de 1870, em resposta à dissolução do corpo de engenharia civil e aos cortes orçamentais do reformismo, surge a associação dos engenheiros civis portugueses (AACP), cuja autoridade técnica poderia ser relevante para o desenvolvimento da política ferroviária nacional.

Neste artigo procuraremos indicar as atribuições de cada uma daquelas instituições, saber de que modo se relacionavam entre si e em que medida mereciam a confiança do governo, que era quem proferia a decisão final. No final, compararemos o que foi feito com o que foi sugerido, procurando determinar a relevância daqueles organismos na delimitação da política ferroviária nacional. Para tal recorreremos aos projectos de lei exarados pelas comissões parlamentares e publicados nos diários das câmaras; aos pareceres das instituições consultivas do MOPCI, impressos ou conservados no seu arquivo histórico (AHMOP); à opinião da engenharia nacional reunida na AACP e divulgada na sua Revista de Obras Públicas e Minas (ROPM); e finalmente às decisões finais publicadas em diário oficial e reunidas em compilações de legislação.

## PRIMEIRAS PROPOSTAS E A CRIAÇÃO DO CGOPM

A necessidade de um corpo técnico especializado fez-se sentir logo em 1851 quando Hardy Hislop propôs ao governo a construção de uma linha de Lisboa à fronteira. Na ausência de um ministério próprio, o governo incumbiria Almeida Garrett, Joaquim Larcher, Pereira da Silva, Lobo de Ávila e o barão da Luz da apreciação da proposta<sup>6</sup>. Era um grupo bastante heterogéneo em termos de formação académica, só se notando a presença de dois elementos com conhecimentos de engenharia (o barão da Luz e Lobo de Ávila). A este duo juntavam-se dois advogados (Larcher e Garrett) e um alto funcionário público (Pereira da Silva)<sup>7</sup>.

Em todo o caso, esta comissão faria uma excelente apreciação de toda a questão ferroviária em Portugal, não se limitando ao projecto Hislop, que seria aliás reprovado. Várias soluções para a ligação internacional seriam analisadas e apresentadas ao governo. No curto prazo, porém, a comissão sugeria a abertura de concurso para a adjudicação da secção férrea entre Lisboa e Santarém, primeiro troço do caminho-de-ferro até Espanha. Considerando que ainda estava por determinar tanto a melhor directriz em território nacional como o ponto fronteiriço de ligação com Espanha, esta foi a decisão mais racional. O governo acataria o conselho e abriria concurso, que, acabaria por ser ganho pelo mesmo Hislop<sup>8</sup>.

<sup>6</sup> FINO, 1883-1903, vol. 1: 5.

<sup>7</sup> MÓNICA, 2005-2006. PINHEIRO, 2008: 183-184.

<sup>8</sup> SANTOS, 1884, [Parecer da comissão encarregada de apreciar o contrato Hislop]. ALEGRIA, 1990.

Tempos depois, era criado o MOPCI que contaria no seu seio com o CGOPM, uma instituição de carácter consultivo, que, a pedido do governo, emitia pareceres sobre tudo o que se relacionasse com obras públicas e minas, incluindo questões técnicas e administrativas. Era presidida pelo ministro titular, mas o seu verdadeiro líder era o vice-presidente, que, simultaneamente, era o director-geral de obras públicas. Completavam o CGOPM quatro vogais com capacidade científica nomeados pelo governo e os engenheiros directores das obras públicas que na altura das reuniões se encontrassem em Lisboa. Em 1859, as apreciações sobre minas seriam concentradas num órgão próprio, surgindo assim o CGOP<sup>9</sup>.

## AS COMISSÕES PARLAMENTARES

Qualquer proposta para a construção de caminhos-de-ferro teria de passar pelo parlamento se implicasse um aumento da despesa ou a contracção de empréstimos por parte do erário público (art.º 15.º da Carta de 1826)<sup>10</sup>. Nas câmaras, o regulamento impunha que as propostas de lei aceites para discussão pela maioria deveriam ser enviadas às comissões competentes, que as apreciavam e redigiam um parecer, que era depois posto a debate. Se o diploma merecesse a aprovação da câmara dos deputados, seguia para a dos pares, onde seria submetido a processo semelhante. Se fosse aprovado pelos pares, era enviado ao rei que o validava ou vetava. Em caso de validação, o diploma tornava-se lei assim que fosse publicado em diário oficial<sup>11</sup>. Importa, porém, tomar em linha de conta que nem todas as propostas foram enviadas às comissões (ficando-se pela publicação nos diários das sessões), nem todos os seus pareceres foram postos em discussão.

Eram pois as comissões quem marcava os ritmos de produção legislativa, pois os trabalhos parlamentares dependiam em grande medida dos seus pareceres, não se notando usualmente grande diferença entre o seu texto e aquilo que se aprovava. Tendo em conta a autoridade e legitimidade fornecida pela formação técnica dos seus membros, constituíam «um crivo essencial para orientar fundamentalmente o esclarecimento individual do deputado menos preparado e apetrechado tecnicamente»<sup>12</sup>.

No que respeita à discussão sobre caminhos-de-ferro, as comissões consultadas eram normalmente a de obras públicas (estudava os aspectos técnicos dos projectos) e a de fazenda (analisava a sua vertente financeira). Em algumas – poucas – situações, o projecto foi enviado a outras comissões, como a de guerra, que chegou a ser ouvida acerca do impacto dos caminhos-de-ferro sobre a defesa nacional.

Os vogais que compunham cada uma das comissões eram eleitos pelos membros de ambas as câmaras. Na câmara baixa, reflectiam a maioria que o governo dispunha no hemiciclo.

<sup>9</sup> Boletim do Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria (BMOP), 1853, n.º 7: 3-19. Collecção Official de Legislação Portuguesa (COLP), 1859: 647-662. PORTUGAL, 1952. PORTUGAL, 1977.

<sup>10</sup> MIRANDA, 1992.

<sup>11</sup> SANTOS, 1986.

<sup>12</sup> MAIA, 2002: 145.

Em termos de formação académica, as comissões de obras públicas da câmara dos deputados sempre estiveram mais vocacionadas para a apreciação técnica das propostas (predominavam os vogais com formação técnico-científica), enquanto que as comissões dos pares estavam mais preparadas para a sua apreciação jurídica (sobressaíam homens formados em direito)<sup>13</sup>.

**Tabela 1:** Composição das comissões de obras públicas da câmara dos deputados

LEGISLATURA/ ANO	COM FORMAÇÃO TÉCNICA	TOTAL DE VOGAIS	%	LEGISLATURA/ ANO	COM FORMAÇÃO TÉCNICA	TOTAL DE VOGAIS	%
1853	3	8	37,5	1874	5	7	71,4
1854	4	7	57,1	1875	7	9	77,8
1855	5	9	55,6	1876	10	11	90,9
1856	6	10	60,0	1877	8	12	66,7
1857	9	11	81,8	1878	8	11	72,7
1857-1858	5	5	100,0	1879	8	10	80,0
1858	6	7	85,7	1880	8	11	72,7
1858-1859	8	9	88,9	1881	8	11	72,7
1859	5	7	71,4	1882	8	11	72,7
1860	4	10	40,0	1883	11	13	84,6
1860-1861	6	7	85,7	1884	11	13	84,6
1861	5	7	71,4	1885	12	18	66,7
1861-1862	5	7	71,4	1886	11	15	73,3
1862-1863	4	7	57,1	1887	5	11	45,5
1864	4	8	50,0	1888	5	11	45,5
1865	5	9	55,6	1889	8	11	72,7
1865-1866	6	9	66,7	1890	7	11	63,6
1867	7	9	77,8	1891	7	11	63,6
1868-1869	7	8	87,5	1892	7	11	63,6
1869	7	9	77,8	1893	5	9	55,6
1870 (I)	5	8	62,5	1894	13	17	76,5
1870 (II)	7	9	77,8	1895			
1870 (III)	7	9	77,8	1896	6	11	54,5
1871 (I)	4	6	66,7	1897	5	9	55,6
1871 (II)	5	8	62,5	1898	8	14	57,1
1872	5	7	71,4	1899	8	14	57,1
1873	5	7	71,4				

<sup>13</sup> PEREIRA, 2012: anexos 5 e 7.

**Tabela 2:** Composição das comissões de obras públicas da câmara dos Pares

LEGISLATURA/ ANO	COM FORMAÇÃO TÉCNICA	TOTAL DE VOGAIS	%	LEGISLATURA/ ANO	COM FORMAÇÃO TÉCNICA	TOTAL DE VOGAIS	%
1853	0	10	0	1874	1	6	16,7
1854	1	6	16,7	1875	4	10	40,0
1855	1	6	16,7	1876	2	5	40,0
1856	1	10	10,0	1877	2	5	40,0
1857	2	5	40,0	1878	3	9	33,3
1857-1858	2	5	40,0	1879	5	11	45,5
1858	2	5	40,0	1880	1	10	10,0
1858-1859				1881	1	10	10,0
1859	1	4	25,0	1882	4	9	44,4
1860	2	4	50,0	1883	4	9	44,4
1860-1861	2	4	50,0	1884	4	9	44,4
1861	3	7	42,9	1885	5	12	41,7
1861-1862	2	8	25,0	1886	8	16	50,0
1862-1863	1	6	16,7	1887	6	13	46,2
1864	1	7	14,3	1888	6	13	46,2
1865	1	7	14,3	1889	6	13	46,2
1865-1866	1	7	14,3	1890	6	15	40,0
1867	0	5	0,0	1891	1	4	25,0
1868-1869	1	7	14,3	1892	6	19	31,6
1869	2	9	22,2	1893	6	19	31,6
1870 (I)	2	9	22,2	1894			
1870 (II)	3	7	42,9	1895			
1870 (III)	4	7	57,1	1896	1	9	11,1
1871 (I)	4	7	57,1	1897	2	12	16,7
1871 (II)	1	8	12,5	1898	2	12	16,7
1872	1	7	14,3	1899	2	12	16,7
1873	1	6	16,7				

## REFORMA DO MINISTÉRIO E O SURGIMENTO DA AECPC

Em 1868, os reformistas impõem vários cortes orçamentais, inclusive ao MOPCI. Decreto de 30.12.1868 extingue o CGOP e cria a JCOMPM. O ministro mantinha-se como presidente e o director-geral das obras públicas como vice-presidente, mas o número de vogais subia para cinco aos quais se juntavam os directores de obras públicas quando a junta carecesse das suas informações. Os cinco vogais eram nomeados entre os oficiais militares que receberiam apenas os soldos das suas patentes, aqui residindo a *economia* do

governo<sup>14</sup>. O novel órgão mantinha as mesmas atribuições do CGOP, ficando também com a alçadas das minas.

Também o corpo de engenharia civil (organizado quatro anos antes<sup>15</sup>) seria suprimido, não se criando nenhum substituto. A classe dos engenheiros decidiria então continuar de forma autónoma a pressão em favor dos melhoramentos materiais e em defesa dos seus interesses corporativos, criando em 1870 a AECP. A nova instituição institui-se como parceiro qualificado do poder central; viveria «na estreita dependência do Estado e toda a actividade que desenvolve (...) se subordina à temática das actividades de construção e obras públicas». No seu seio iniciava-se a publicação mensal da ROPM, que pretendia ser a continuação do BMOP, também extinto; noticiar, numa toada mais prática do que científica, as obras feitas em Portugal; e promover a publicação de memórias e artigos sobre engenharia, «com o objectivo de constituir um repositório da memória das realizações e dos avanços científicos e tecnológicos do país»<sup>16</sup>.

A AECP era mais um passo para a consubstanciação dos interesses dos engenheiros nacionais, que de resto eram, em grande medida, comuns aos objectivos do fontismo. Caminhos-de-ferro significavam progresso e emprego e os engenheiros significavam caminhos-de-ferro<sup>17</sup>. Apesar de muitos deles não perfilharem os conceitos ideológicos dos homens que governariam o país durante grande parte da segunda metade do século XIX, deixaram-se seduzir pela política de melhoramentos materiais que pretendiam encetar. Tendo cursado engenharia nas escolas de Paris e de Gand, incorporavam «uma dimensão simbólica: não se trata já apenas de um problema de comunicações; é a própria questão da industrialização e da modernização económica que é discutida; é o conceito de progresso que se funde com o objecto e as estruturas tecnológicas»<sup>18</sup>.

## RELAÇÕES ENTRE INSTITUIÇÕES

Quando surgia um novo projecto para construir caminhos-de-ferro, os corpos técnicos do MOPCI eram normalmente os primeiros a ser consultados. O parecer podia ser solicitado assim que a proposta do empreendedor chegasse ao governo ou então após a assinatura do contrato provisório ou a publicação do decreto de concessão (no caso de adjudicações directas sem audição do poder legislativo, possíveis à luz de algumas condições impostas pelo decreto de 31.12.1864<sup>19</sup>). De qualquer modo, os direitos do estado ficavam salvaguardados, pois, no primeiro caso, a concessão provisória só se tornava definitiva depois de ratificada pelo parlamento; e no segundo caso, a aprovação pelo governo (ouvidos os técnicos) dos projectos de construção apresentados era condição essencial para a validade do decreto.

<sup>14</sup> COLP, 1868: 372. MENEZES, 1869.

<sup>15</sup> COLP, 1864: 773-786.

<sup>16</sup> RODRIGUES, 1999: 76-77 e 81-82. Ver também ROPM, t. 1 (1870), n.º 1: 1-2. BRITO *et al.*, 2003: 81-97. DIOGO, 1994.

<sup>17</sup> MATOS & DIOGO, 2007.

<sup>18</sup> DIOGO, 2003: 14. Ver BRITO *et al.* : 25-30. MATOS & DIOGO, 2006: 5. PINHEIRO, 2008: 161-184.

No documento exarado da JCOPM ou do CGOP(M), os engenheiros tanto podiam aconselhar o governo a recusar a proposta ou a acolhê-la. Contudo, o seu conselho não era vinculativo, subordinando-se à frase «Vossa Magestade, porém, fará como entender» com que normalmente se fechavam as consultas. A força desta opinião residia na sua autoridade. Ao contrário das comissões parlamentares, onde homens com conhecimentos técnicos mas comprometidos politicamente tinham de conviver com outros profissionais, no ministério só se reuniam engenheiros. Em termos políticos, a recusa por parte do governo de uma opinião destes homens nunca seria bem vista, muito embora aquela viesse desprovida dos detalhes com que um jurista, por exemplo, poderia contribuir. Também em termos económicos, os engenheiros poderiam ter algo a dizer. No entanto, os técnicos do ministério normalmente abstinham-se de enveredar por considerações deste jaez, pois tal não lhes era solicitado. De qualquer modo, sem uma estatística fiável era impossível «determinar cousa alguma em relação ao rendimento dos caminhos de ferro»<sup>20</sup>.

Tendo em conta que a política de melhoramentos materiais era perfilhada por ambas as classes (política e técnica), seria de esperar que a relação entre uma e outra fosse simbiótica e que não houvesse disputas na aprovação de propostas para a construção ferroviária. No entanto, não foi isso que aconteceu. Por várias vezes o governo tomou decisões que não contavam com o apoio dos corpos técnicos, casos havendo em que iam mesmo manifestamente contra o seu juízo.

Tão cedo como 1851 se notou uma discrepância entre os alvites dos engenheiros (Albino de Figueiredo) e as decisões do governo, quanto à directriz das linhas-férreas prioritárias e ao seu financiamento<sup>21</sup>. Em 1853, outro desacordo, a propósito dos estatutos da Companhia Central Peninsular, a quem Hislop havia trespassado a sua concessão. O CGOPM e o procurador-geral da coroa fizeram alguns reparos à proposta apresentada pela empresa, que de nada valeram, pois o governo aprovaria os estatutos em Maio<sup>22</sup>. Um ano depois, nova discórdia se registaria a propósito da linha do sul (entre o Montijo – depois Barreiro – e Vendas Novas). O CGOPM volta a apontar algumas falhas ao projecto<sup>23</sup>, mas Fontes ignora-as e assina um contrato provisório com os proponentes Eugénio de Almeida e marquês de Ficalho, pares do reino e ricos proprietários da região. No caderno de condições, e contra a opinião do CGOPM, o governo oferecia as madeiras do estado e reconhecia aos concessionários o direito de recusar os toros entregues e serem indemnizados por qualquer dano causado por esta falta<sup>24</sup>.

Mudado o governo, em 1856, as contradições mantiveram-se. A proposta de Morton Peto para a construção da linha do norte nem seria levada aos engenheiros do ministério. Pior, previa que qualquer disputa em questões técnicas fosse resolvida pela associação dos engenheiros civis ingleses, o que não só constituía um atestado de incompetên-

---

<sup>19</sup> BMOP, 1865, n.º 2: 164-172.

<sup>20</sup> Sousa Brandão. Diário de Lisboa (DL), sessão da câmara dos deputados de 12.12.1865: 2854. Ver SOUSA, 1995.

<sup>21</sup> ALMEIDA, 1851. PINHEIRO, 2008.

<sup>22</sup> AHMOP. Conselho de Obras Públicas e Minas. Liv. 3 (1853): 82-85. BMOP, 1853, n.º 3: 94-101. FINO 1883: 26. SANTOS, 1884, Relatório da comissão de inquerito da camara dos pares.

<sup>23</sup> BMOP, 1854, n.º 8: 53-57.

<sup>24</sup> MÓNICA, 2005-2006. SANTOS, 1995: 107.

cia à engenharia nacional, como poderia levar a decisões baseadas na nacionalidade e não nas regras da arte. Pior ainda, Peto não conseguiria cumprir a sua parte do acordo e solicitaria ao governo uma modificação do contrato. Esta é levada ao CGOPM que a arrasa, o que não impede o governo de a tentar fazer aprovar no parlamento. No entanto, nem as *suas* comissões parlamentares a sancionam. A alteração contratual acabaria por cair, arrastando consigo o executivo<sup>25</sup>.

Ao longo dos anos, estas faltas de sintonia repetir-se-iam. Na década de 1860, a linha do norte seria assente passando por Aveiro (contra a opinião de Watier, o engenheiro francês que a estudara), «que, como porto de mar, podia muito bem prescindir de caminho de ferro»<sup>26</sup>. Em 1873, o barão de Kessler e Temple Ellicot solicitavam autorização para construir uma via-férrea em bitola (distância entre faces internas dos carris) reduzida de 90 cm do Porto à Póvoa com possibilidade de prolongamento até à linha do Minho (entre o Porto e Valença), construída pelo estado. Um ano antes, já uma outra ferrovia havia sido concedida a Simão Gattai para ligar Guimarães à linha do estado, mas em bitola de 1 m<sup>27</sup>. A JCOPM louva a proposta, mas sugeria que esta se adaptasse em termos de bitola e de entroncamento na linha do Porto a Valença à concedida a Gattai de modo a constituir um todo uniforme. Por muito acertado que fosse este parecer, de nada valeu, pois o governo concederia àqueles empresários a linha tal como a haviam pedido<sup>28</sup>.

Um ano depois, é concedido ao deputado regenerador Filipe Carvalho um caminho-de-ferro de 1 m de bitola entre Cacilhas e Sesimbra. Não antevendo o que viria a acontecer, a JCOPM aprova sem reparos<sup>29</sup>. Mais tarde, Filipe de Carvalho pede para alargar a bitola da via, admitindo que a pretendia ligar à linha do sul (que já tinha sido resgatada pelo estado). Tecnicamente, a JCOPM não obstava ao requerimento, mas estranhava o alargamento da bitola, desnecessário para a via em questão, e sobretudo alertava o governo para o perigo de o concessionário desviar tráfego da linha do sul para um porto de melhor qualidade e mais próximo de Lisboa. Em todo o caso o requerimento só se limitava a um detalhe técnico (a bitola) e o governo acede ao pedido do seu correligionário<sup>30</sup>. Em 1875 a polémica rebenta quando se permite a Carvalho ligar a sua linha ao caminho-de-ferro do sul no Pinhal Novo depois de a JCOPM considerar tal decisão «altamente lesiva aos interesses do Estado»<sup>31</sup>. Refira-se ainda que esta concessão (bem como as das linhas da Póvoa e de Guimarães) era ilegal, pois fora feita por decreto quando o diploma de 31.12.1864 obrigava a que ferrovias deste tipo fossem levadas ao parlamento. Em todo o caso, o projecto de Carvalho nunca se realizaria.

O ramal de Cáceres, concedido, sem custo para o estado, em 1877 à Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses (CRCFP), foi outro exemplo. Consultada, a JCOPM não se opunha à concessão, mas insinuava a sua rejeição. Para ser aprovada a linha teria

<sup>25</sup> BMOP, 1864, n.º 1: 89-92. PEREIRA, 2012: 95-96.

<sup>26</sup> PEZERAT, 1867: 11. Ver também WATIER, 1860.

<sup>27</sup> ALEGRIA, 1990.

<sup>28</sup> AHMOP. JCOPM. Liv. 34 (1873): 97v-100v. COLP, 1873: 184-185.

<sup>29</sup> AHMOP. JCOPM. Liv. 35 (1874): 223-224. COLP, 1874: 70-71.

<sup>30</sup> AHMOP. JCOPM. Liv. 36 (1874): 193-203. COLP, 1874: 254.

<sup>31</sup> AHMOP. JCOPM. Cx. 18 (1875), consulta 6438 (14.1.1875): 1v. COLP, 1875, 169.

de obedecer a todos os requisitos militares e não prejudicar a feitura do caminho-de-ferro da Beira Baixa até Madrid, não podendo ser considerada como mais que uma via de interesse local, algo que a própria JCOPM achava improvável, dada a proximidade com que passava da via-férrea que em Espanha seguia até Madrid<sup>32</sup>. O governo avilista, desejoso de continuar a construção ferroviária sem onerar os cofres públicos, acabaria por não dar ouvidos à JCOPM nem aos preceitos marciais e concederia à CRCFP uma ferrovia com más condições de tracção (de modo a baixar os custos de construção e não poder concorrer com a desejada linha internacional da Beira Baixa) e que do ponto de vista militar era um desastre por, entre outras, não estar protegida por nenhuma praça de guerra e dar aos espanhóis um vector de invasão que evitava Elvas (ponto terminal da linha de leste). Mais uma vez à sombra da concessão por decreto (desta feita por se considerar a via em questão, de forma abusiva, um ramal da linha de leste), o negócio contornou a discussão parlamentar<sup>33</sup>.

A infame Salamancada não podia deixar de figurar neste rol. Fazer da linha do Douro uma via internacional tornara-se uma questão premente para o Porto desde a adjudicação da linha da Beira Alta entre a fronteira e a Figueira da Foz. A JCOPM opinava em favor do entroncamento da linha do Douro na da Beira Alta em território nacional, embora reputasse tal empreendimento difícil devido aos obstáculos do terreno<sup>34</sup>. O engenheiro Almeida de Eça, que analisou a questão, achava esta solução não só exequível, mas também preferível à opção de levar o caminho-de-ferro do Douro até Barca de Alva e entroncá-lo na linha da Beira Alta em Boadilla<sup>35</sup>. Apesar disto, o governo progressista aprovaria por lei a ligação por Barca de Alva<sup>36</sup>. Dois anos após, o executivo regenerador comprometeu-se ainda a atribuir uma garantia de juro a um sindicato bancário que se propunha a construir em Espanha a ligação desta e da linha da Beira Alta à rede espanhola. A JCOPM seria consultada... depois da lei aprovada. Argumentou-se que a discussão era eminentemente financeira e não técnica, daí não ser necessário consultar a JCOPM, muito embora a comissão de obras públicas tenha também dado o seu aval no parlamento<sup>37</sup>.

Por fim, uma referência às linhas transfronteiriças da Beira. Os primeiros estudos debruçaram-se sobre uma via cruzando a parte norte da província, mas à medida que um caminho-de-ferro pela Beira Baixa ia sendo estudado, ia-se percebendo que em termos de condições de tracção este ligaria de forma mais rápida Lisboa à fronteira entre Espanha e França. A JCOPM reconhecia isso e, no parlamento, Lourenço de Carvalho, futuro ministro das obras públicas, também. No parlamento, o governo munia-se de uma autorização para construir ambas as ferrovias, procurando agradar a todos os beirões. Apesar disto, o executivo só abriria concurso para a linha da Beira Alta e só à terceira tentativa a adjudicaria, o que se ficou a dever aos obstáculos levantados por Espanha à ligação pelo vale do Tejo; ao

<sup>32</sup> AHMOP. JCOPM. Liv. 38 (1877), consulta de 15.3.1875. COLP, 1877: 108-110.

<sup>33</sup> PEREIRA, 2012: 454.

<sup>34</sup> AHMOP. JCOPM. Liv. 37 (1876), consulta de 4.3.1876.

<sup>35</sup> Arquivo Histórico Diplomático. Entroncamento da linha ferrea do Douro. Cx. 1036, mc. 5, ofs. de 8.12.1878 e 20.12.1878.

<sup>36</sup> FINO, 1883-1903, vol. 1: 409-411.

<sup>37</sup> AHMOP. JCOPM. Cx. 24 (1882), consulta 10050 (17.8.1882). COLP, 1882: 246-247. Associação Comercial do Porto, 1883. Sindicato Portuense, 1882.

facto de a linha da Beira Alta ter uma maior extensão e assim servir mais povoados e círculos eleitorais (sobretudo os dominados pelos reformistas em Viseu) em Portugal; e à situação da CRCFP, que, em recuperação da crise por que passara na segunda metade da década de 1860, esforçava-se por terminar a ponte Maria Pia e não tinha capacidade financeira para construir uma linha como a da Beira Baixa ou debater-se com uma concorrente ao caminho-de-ferro de leste. Quanto à via internacional da Beira Baixa, nunca seria construída<sup>38</sup>.

Na gestão da construção propriamente dita, os desrespeitos pela opinião dos corpos técnicos eram ainda mais numerosos. Se os engenheiros do MOPCI procuravam defender os direitos do estado, as companhias tentavam salvaguardar os seus interesses, poupando nos custos de construção. Já o governo oscilava entre os dois: se por um lado tinha de zelar pelo bem-estar público, por outro não podia ser de tal modo draconiano que dificultasse a construção. A JCOPM ou o CGOP(M) chamavam a atenção para estas falhas, mas os governos em várias ocasiões relevavam esses avisos, invocando a alta utilidade pública dos caminhos-de-ferro. Nas linhas construídas directamente pelo Estado, isto não foi tão visível, salvo alguns diferendos com os empreiteiros em quem se confiava uma determinada obra (que aliás tinham mais razões de queixa do governo do que o inverso). Isto não deve surpreender: a construção fora confiada a engenheiros do ministério que eram avaliados por engenheiros do próprio ministério<sup>39</sup>.

Com isto não se pretende dizer que o governo desconsiderava totalmente a opinião dos seus engenheiros. Em muitas ocasiões, o executivo acatou os seus conselhos. Nas diversas propostas que surgiram nos anos 1850 e 1860 para a construção de uma linha no Minho, o governo aceitou o conselho do CGOP(M) que recomendava que tal obra fosse auxiliada com uma garantia de juro e não com uma subvenção quilométrica, não concedendo este subsídio a nenhum dos proponentes. Em 1862, o governo segue novamente o alvitre do CGOP rejeitando cinco propostas que entretanto haviam surgido para a construção do caminho-de-ferro de Sintra, apenas assinando um acordo com um desses empresários depois de este modificar a sua oferta<sup>40</sup>.

Para algumas vias-férreas de via reduzida, a concessão só foi outorgada depois de parecer positivo da JCOPM. Foi o caso da linha do vale do Lima, adjudicada mas nunca construída<sup>41</sup>. Noutras, a adjudicação não se fez, porque era inexequível em termos financeiros. Em 1877 a companhia do caminho-de-ferro da Póvoa solicitou ao governo autorização para prolongar a sua linha até Chaves e Régua. A JCOPM aprovava os aspectos técnicos da proposta, mas alertava para o facto de o seu rendimento nunca atingir altos valores. Uma vez que a companhia solicitava garantia de juro, o governo nunca patrocinou a medida no parlamento, pois na altura haviam outras prioridades<sup>42</sup>. Na década de 1880, o governo acompanharia a recusa da JCOPM aos projectos ferroviários de Hastings (linha pelo vale do Vouga) e de Morton Johnson (rede férrea entre a Beira Interior e o

<sup>38</sup> PEREIRA, 2011.

<sup>39</sup> PEREIRA, 2012: 370-387. PINHEIRO, 2008: 161-180.

<sup>40</sup> BMOP, 1866, n.º 11: 365-370. DL, sessão da câmara dos deputados de 2.6.1863: 1737. PEREIRA, 2012: 222-223.

<sup>41</sup> AHMOP. JCOPM. Liv. 34-A (1873): 89v-90v. COLP, 1874: 101-102.

<sup>42</sup> AHMOP. JCOPM. Cx. 20 (1876-1877), consulta 7635 (24.12.1877); cx. 22 (1879), consulta 8156 (24.3.1879).

litoral) por serem completamente irrealistas<sup>43</sup>. Também a linha de Cascais foi concedida com o apoio dos engenheiros civis, se bem que contra a vontade dos militares<sup>44</sup>.

Mesmo em linhas de maior importância, quer pela sua extensão, quer pelo facto de servirem zonas desprovidas de comunicações, o governo contou com o beneplácito dos seus órgãos consultivos antes de avançar para a concessão definitiva. As linhas do norte e leste (1859-1860), oeste (1880-1882), Tua e Beira Baixa (ambas 1883-1884) inserem-se neste conjunto<sup>45</sup>.

## O CASO DO PLANO GERAL DE REDE

O exemplo mais paradigmático da falta de consenso entre instituições, derivada da divergência de objectivos, foi a questão do plano geral de rede. Quando Portugal encetou a sua aventura ferroviária, não tinha dados estatísticos nem cartográficos para definir um mapa geral da malha ferroviária a construir. Aliás, os caminhos-de-ferro contribuíram mais para o conhecimento cartográfico do que o inverso<sup>46</sup>. Com o passar dos anos e à medida que a construção e o conhecimento do terreno se desenvolviam começaram a surgir, dentro e fora do parlamento, os primeiros alvites para uma rede geral.

No início da década de 1870, na sequência da apresentação de várias propostas para a construção de caminhos-de-ferro americanos (sobre o leito das estradas) ou de via reduzida, a JCOPM e a AECOP alertam para o perigo de se concederem estas linhas sem regra e sem obedecer a um plano geral, onde se deveriam determinar quais as linhas principais, seus afluentes (de via reduzida) e subafluentes (os americanos) e assim se evitar «fazer concessões que depois contrariem o melhor systema da viação acelerada»<sup>47</sup>. Aparentemente, o governo aceitou o alvitre dos técnicos, tendo ordenado à JCOPM em 1874 a elaboração de um plano geral de rede de via larga e de via reduzida, onde constasse o caderno de obrigações a que os interessados se teriam de submeter<sup>48</sup>. No entanto, a verdade é que tal tarefa era desproporcionada aos recursos e tempo da JCOPM, que apenas pôde entregar uma pequena reflexão sobre este assunto, integrada numa consulta sobre as linhas da Beira<sup>49</sup>. A ordem governamental foi um presente envenenado, que permitiu ao governo ganhar tempo. Se em teoria partilhava as preocupações dos engenheiros, satisfazendo-os, na prática não resultava em nada.

Entretanto, à medida que a construção ia avançando, a definição de um plano de rede cada vez se tornava menos flexível e mais manietada. Quando em 1876 se inicia na AECOP uma discussão sobre esta questão, já o país contava com 933 km de vias-férreas

<sup>43</sup> AHMOP. JCOPM. Cx. 24 (1882), consulta 9725 (26.1.1882). Cx. 28 (1885), consulta 12219 (30.4.1885).

<sup>44</sup> Arquivo Histórico Militar. Comissão de Defesa de Lisboa e seu Porto. Consulta acerca do projecto da linha ferrea entre a Torre de Belem e Cascaes, 23 de Julho de 1887, div. 3/20/27/11. AHMOP. JCOPM. Cx. 33 (1887), consultas 14659 (28.7.1887) e 14546 (18.8.1887). Cx. 34 (1888), consulta 15392 (2.4.1888).

<sup>45</sup> PEREIRA, 2012.

<sup>46</sup> BRANCO, 2003: 110-116.

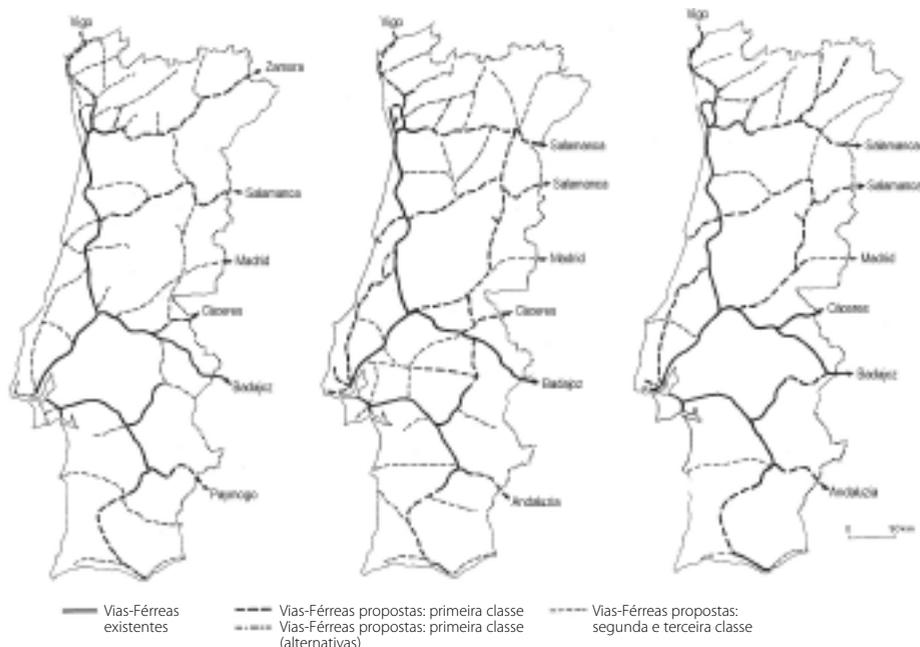
<sup>47</sup> AHMOP. JCOPM. Liv. 35 (1874): 149. Ver também AHMOP. JCOPM. Livs. 32 (1871): 280-299, 32-A (1871): 1-8v, 34 (1873): 97v-100v. AECOP, 1871-1872.

<sup>48</sup> DINIS, 1915-1919, vol. 5: 336.

<sup>49</sup> AHMOP. JCOPM. Caixa 18 (1875), consulta 6418 (7.1.1875).

espalhadas um pouco por todo o país<sup>50</sup>. Em Fevereiro, a AECP nomeia uma comissão (Lecocq, Espregueira, Xavier Cohen, Inácio Lopes e Frederico Pimentel) para formular as bases gerais da malha de caminhos-de-ferro nacional<sup>51</sup>. Era facto consumado e aceite que a rede existente estava eivada de erros em termos de directriz das linhas e de condições de tracção e fora construída «para calar as inumeras exigencias com simulacros de satisfação, para conciliar os interesses politicos com as forças do tesouro»<sup>42</sup>. Nos meses seguintes, várias propostas são apresentadas, estimulando o debate. Em Agosto de 1877, a AECP conclui a sua proposta final, que provavelmente apresentou ao governo avilista, porém, nada se definiu legalmente<sup>53</sup>.

O executivo seguinte, regenerador, com Lourenço de Carvalho nas obras públicas, propõe-se resolver a questão. O ministro ordena a João Crisóstomo a definição de mais um plano<sup>54</sup> e, na posse de mais um parecer, apresenta finalmente às cortes uma proposta de lei para fixar com força legal a rede dos caminhos-de-ferro<sup>55</sup>. Todavia, pertinente ou não, a proposta seria esquecida. O governo cairia antes de as comissões parlamentares emitirem sobre ela o seu parecer e a questão nunca mais seria ressuscitada, apesar de contar com o apoio de toda a engenharia nacional reunida na AECP e na JCOPM.



**Mapa 2** – Os planos de rede da AECP, de João Crisóstomo e de Lourenço de Carvalho<sup>56</sup>.

<sup>50</sup> VALÉRIO, 2001: 372.

<sup>51</sup> PIMENTEL, 1892.

<sup>52</sup> LARCHER, 1878: 269.

<sup>53</sup> AECP, 1878. Para as propostas ver ALEGRIA, 1990. PEREIRA, 2012, mapas 30-30.

<sup>54</sup> Diário do Governo, 1878, n.º 210: 2260-2266.

<sup>55</sup> Diário da Camara dos Deputados (DCD), 7.2.1879: 345-353.

<sup>56</sup> ALEGRIA, 1990: 287 (adaptado).

A ausência de um plano de rede com força de lei explica-se por vários motivos. Em primeiro lugar, a deficiente informação cartográfica e estatística impedia a elaboração de um programa com bases científicas. O ideal seria encetar um esforço de reconhecimento do país, mas isso era impossível numa época em que «esperar um anno é esperar um quarto de seculo»<sup>57</sup>. Por outro lado, prevaleceu tendencialmente a ideia de que um caminho-de-ferro, que não significasse um ónus financeiro para o estado, era benéfico para o reino, independentemente do seu traçado. Além disto, sem um plano de rede, a acção dos governos ficava muito mais liberta e imune a censuras: não havendo lei, não havia desrespeitos, nem havia contestação parlamentar. Por seu lado, o governo poderia também adaptar-se muito melhor à conjuntura e decidir em conformidade em prol do bem geral, mas também do bem particular. A este propósito, o químico do partido constituinte Augusto de Aguiar argumentava que sem plano de rede aprovado pelo parlamento, «quando apparece[sse] alguma exigencia menos justificada [o governo podia] satisfaze-la, [pois] caminho de ferro, que não dê ao governo muitas influencias, não é para este ministerio nem internacional nem de primeira ordem. Não se faz»<sup>58</sup>. Aguiar exagerava. É certo que sem lei que fixasse as linhas a assentar, os governos podiam favorecer os seus interesses e os dos seus parceiros. Contudo, e mais importante, sem tal limitação os executivos podiam adaptar-se melhor às circunstâncias do mercado. Portugal não era uma economia muito atractiva ao investimento ferroviário, mas era um país que ansiava por caminhos-de-ferro<sup>59</sup>. Nestas condições, nenhum governo poderia ser demasiado exigente em relação às propostas que fossem apresentadas. Uma lei fixando uma hipotética rede seria assim um empecilho. Se porventura surgisse um projecto que não constasse dessa malha, seria necessário perder tempo a alterar a lei, antes de se discutir o projecto propriamente dito. O executivo sujeitar-se-ia a críticas no hemiciclo e também a perder o negócio. Esta atitude era transversal ao panorama *partidário* português. É certo que os regeneradores governaram mais tempo, mas progressistas, avilistas, reformistas e constituintes formaram ou fizeram também parte de equipas ministeriais. E se na oposição, todos clamavam pelo malfadado plano de rede, uma vez no poder a questão era esquecida.

A questão do plano de rede só seria resolvida em finais do século XIX e inícios do século XX. Em 14.7.1898, o parlamento aprovava a proposta de lei do então ministro das obras públicas, Elvino de Brito, para construir as linhas que faltavam ao país no âmbito de um mapa geral aprovado por lei. No entanto, por esta altura, Portugal contava já com 2300 km de vias-férreas assentes. A base do sistema nacional ferroviário estava construída e qualquer nova introdução serviria apenas o fito de o complementar. Neste processo (que decorreu entre a feitura da lei em 1898 e a aprovação por decreto das redes a norte do Mondego, sul do Tejo e entre aqueles dois rios até 1905), a AECP exerceu uma acção muito mais influente que anteriormente. Segundo a lei de 14.7.1898, as comissões então nomeadas para definirem a rede geral deveria ouvir previamente os municípios e associações interessadas no assunto. Naturalmente, o parecer da AECP não poderia ser esque-

---

<sup>57</sup> Fontes. DCD, 2.8.1854: 40.

<sup>58</sup> Diário da Camara dos Dignos Pares do Reino, 8.7.1882: 1122-1123.

cido e, pelo contrário, foi tido em alta conta na definição das linhas a incluir no mapa global. Porém, como já foi dito, por esta altura as principais vias-férreas estavam feitas e esta medida apenas teria um efeito secundário na gestão questão ferroviária em Portugal<sup>60</sup>.



Mapa 3 – A rede complementar<sup>61</sup>.

## CONCLUSÃO

A decisão de construir um caminho-de-ferro podia passar por vários órgãos antes de ser efectivamente tomada pelos governos, quer fora, quer dentro do parlamento (onde amiúde contavam com confortáveis maiorias). Mesmo assim, a consulta aos corpos técnicos era sempre aconselhável, muito embora para algumas ferrovias a concessão já estivesse apalavrada ainda antes de os ouvir – para projectos que resultavam de ajustes directos (mascarados ou não de concurso) entre o ministério e certos empreendedores (a

<sup>59</sup> PINHEIRO, 2008: 162. VIEIRA, 1983.

<sup>60</sup> PORTUGAL, 1898. PORTUGAL, 1899a. PORTUGAL, 1899b. PORTUGAL, 1905. PEREIRA, 2012. PINHEIRO et al., 2011.

<sup>61</sup> PORTUGAL, 1899B. PORTUGAL, 1901. PORTUGAL, 1905. ALEGRIA 1990: 299 (ADAPTADO).

maioria das linhas realmente construídas), a deliberação final era independente da consulta ao CGOP(M) ou à JCOMPM. Para as propostas que não se transformavam em contratos provisórios, a opinião daqueles órgãos tinha um peso maior na tomada de decisão. A posição da AECOP neste relacionamento era ainda mais frágil em termos institucionais, pois era um órgão de carácter privado que nenhuma relação estrutural oficial tinha com o ministério, apesar de ser, do ponto de vista da autoridade, um dos mais prestigiados em Portugal e onde se reuniam todos os homens técnicos do reino.

Embora entre a engenharia nacional e o fontismo existissem muitos pontos em comum (a ferrovia significava emprego e valorização socioprofissional, quer na construção, quer na fiscalização, quer na exploração privada ou pública), isto nunca foi suficiente para gerar um tal consenso que redundasse numa aprovação total das decisões dos governos. Por um lado, mesmo nos debates técnicos não havia unanimidade: nos pareceres exarados dos corpos consultivos do ministério não raras vezes se verificavam opiniões divergentes, devidamente registadas em pareceres em separado; na discussão na AECOP sobre o plano de rede, estas divergências eram ainda mais visíveis e decorrentes de diferentes formas de encarar a função do caminho-de-ferro (instrumento para facilitar o transporte independentemente da velocidade ou ferramenta para acelerar as trocas entre regiões). Por outro lado, os engenheiros pertenciam a diversos quadrantes políticos, trabalhavam para certas companhias e tinham as suas próprias afinidades regionais, o que podia ser motivo para minar ou louvar um projecto do governo. Pensar que estes técnicos eram incapazes de qualquer desvio ao interesse geral é não só um erro como falso. Inversamente, temos de contar com o brio profissional da classe que a impedia de sancionar projectos que não obedecessem aos preceitos da arte e que aliás era o que distinguia os engenheiros dos demais.

Seja como for, consenso era algo que não existia e ao ministro era sempre possível encontrar uma opinião favorável às suas ideias, fosse porque o engenheiro era mesmo dessa opinião, fosse por pertencer ao partido, fosse por esse juízo beneficiar a companhia para a qual trabalhava ou a região de onde era oriundo. Isto não significa que as decisões fossem tomadas unicamente com base em critérios menos judiciosos, pois era sempre perfeitamente possível conciliar interesses particulares com interesses gerais, sobretudo num país e numa época em que o caminho-de-ferro era visto como um bem em si. Também não se pode inferir que os engenheiros tenham tido um papel diminuto no desenvolvimento ferroviário em Portugal, bem pelo contrário: sem engenheiros não havia estudos de terrenos, preparação de concursos, redacção de contratos, fiscalização, nem caminhos-de-ferro<sup>62</sup>.

Contudo, é inegável que a influência do engenheiro na configuração final da rede era tanto maior quanto mais a sua opinião coincidissem com a vontade prévia do governo (que podia ou não ser condicionada por factores externos como os interesses das companhias, a agenda de Espanha ou o benefício de uma determinada região): os pareceres redigidos nos órgãos consultivos ou publicados pela AECOP (instituições que gozavam de uma

---

<sup>62</sup> PINHEIRO, 2008: 166-179.

maior independência em relação ao executivo) não eram vinculativos; mais importantes eram os relatórios das comissões parlamentares (sobretudo a da câmara dos deputados, já que nos pares o peso da classe técnica era mais reduzido), compostas por homens cuja carreira política dependia da vontade do líder governamental/partidário. Nestas condições, se os engenheiros reunidos no ministério ou na AECP ostentavam o peso da autoridade, os técnicos presentes no parlamento sucumbiam ao peso do poder que o governo enquanto tal possuía, tendo a política ferroviária nacional sido liderada sobretudo pela vontade política e não tanto pelo *know-how* técnico.

## FONTES MANUSCRITAS

PORTUGAL. Arquivo Histórico-Diplomático.

PORTUGAL. Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas. Conselho de Obras Públicas e Minas. Vários livros (1853-1868).

— Junta Consultiva de Obras Públicas e Minas. Vários livros e caixas (1869-1892).

PORTUGAL. Arquivo Histórico Militar.

## COMPILAÇÕES

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

DINIS, Pedro Guilherme dos Santos (1915-1919) – *Compilação de diversos documentos relativos à Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes*. Lisboa: IN. 6 vols.

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*.

## PERIÓDICOS

*BOLETIM do Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria (1853-1868)*. Portugal. Ministério das Obras Públicas, ed. Lisboa: IN.

*DIARIO da Camara dos Deputados (1852-1899)*. Portugal. Câmara dos deputados, ed. Lisboa: IN.

*DIARIO da Camara dos Dignos Pares do Reino (1869-1899)*. Portugal. Câmara dos pares, ed. Lisboa: IN.

*DIARIO de Lisboa (1860-1868)*. Portugal. Governo, ed. Lisboa: IN.

*DIARIO do Governo (1878)*. Portugal. Governo, ed. Lisboa: IN.

*REVISTA de Obras Publicas e Minas (1870-1900 e 1906)*. Associação dos Engenheiros Cívis Portuguezes, ed. Lisboa: IN.

## MONOGRAFIAS

ALMEIDA, Albino Francisco de Figueiredo e (1851) – *Vias de comunicação*. Lisboa: Tipografia da Revista Popular.

ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DO PORTO (1883) – *Relatorio dos actos da direcção da Associação Comercial do Porto no anno de 1882*. Porto: Imprensa Comercial.

ASSOCIAÇÃO DOS ENGENHEIROS CÍVIS PORTUGUESES (1871-1872) – *Caminhos de ferro economicos*. «ROPM», t. 2-3, n.ºs 21-25. Lisboa: IN, p. 315-447 e 1-22.

— Comissão encarregada de estudar a rede dos caminhos de ferro em Portugal (1878) – *Relatorio ácerca do plano da rede geral dos caminhos de ferro em Portugal*. «ROPM», t. 9, n.ºs 102-103. Lisboa: IN, p. 289-304.

- LARCHER, Jaime (1878) – *Caminhos de ferro em Portugal*. «ROPM», t. 9, n.º 102-103. Lisboa: IN, p. 256-279.
- MENEZES, Sebastião Lopes de Calheiros e (1869) – *Relatório apresentado às cortes em 28 de Junho de 1869*. Lisboa: IN.
- 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.
- PORTUGAL. Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria (1898) – *Actas da comissão encarregada de propor um plano de reorganização dos caminhos de ferro do Estado pelo decreto de 6 de Outubro de 1898*. Lisboa: IN.
- (1899a) – *Plano da rede ferro-viaria ao norte do Mondego proposto pela comissão encarregada do estudo d’este plano por decreto de 6 de Outubro de 1898*. Lisboa: IN.
- (1899b) – *Relatório da comissão encarregada de estudar o plano da rede ferro-viaria ao sul do Tejo pelo decreto de 6 de Outubro de 1898*. Lisboa: IN.
- (1905) – *Relatorio da comissão encarregada de estudar o plano da rede ferro-viaria entre o Mondego e o Tejo pelo decreto de 27 de Setembro de 1899*. Lisboa: IN.
- SINDICATO PORTUENSE (1882) – *Ao Paiz. Relatorio do Syndicato Portuense*. Porto: Imprensa Comercial, 1882.
- WATIER, F. (1860) – *Relatorio do engenheiro francez monsieur Watier sobre a construcção dos caminhos de ferro em Portugal (tradução)*. «BMOP», n.º 1. Lisboa: IN, p. 76-131.

## BIBLIOGRAFIA

- ALEGRIA, Maria Fernanda (1990) – *A organização dos transportes em Portugal (1850-1910): as vias e o tráfego*. Lisboa: CEG. Tese de doutoramento.
- 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: GIS, p. 91-134.
- BRANCO, Rui Miguel C. (2003) – *O Mapa de Portugal. Estado, Território e Poder no Portugal de Oitocentos*. Lisboa: Horizonte. Tese de mestrado.
- BRITO, José Maria Brandão de; HEITOR, Manuel; ROLLO, Maria Fernanda, coord. (2003) – *Engenho e Obra. Uma abordagem à história da Engenharia em Portugal no século XX*. Lisboa: Dom Quixote.
- DIOGO, Maria Paula (1994) – *A construção de uma identidade profissional. A Associação dos Engenheiros Cívicos Portuguezes (1869-1937)*. Lisboa: FCTUNL. Tese de doutoramento.
- (2003) – *Engenharia e Modernidade. Os Engenheiros Portugueses entre as Obras Publicas e a Indústria*. «Boletim da Sociedade Portuguesa de Química», n.º 88. Lisboa: SPQ, p. 13-17.
- MAIA, Fernanda Paula Sousa (2002) – *O discurso parlamentar português e as relações Portugal-Brasil: a Câmara dos Deputados (1826-1852)*. Lisboa: Fundação Gulbenkian. Tese de doutoramento.
- MATA, Maria Eugénia; VALÉRIO, Nuno (1993) – *História económica de Portugal. Uma perspectiva global*. Lisboa: Presença.
- MATA, Maria Eugénia (1999) – *A Companhia das Obras Públicas de Portugal*. «Estudos de Economia», v. 19, n.º 1. Lisboa: ISEG, p. 43-66.
- MATOS, Ana Cardoso de; DIOGO, Maria Paula (2006) – *From the École de Ponts et Chaussées to Portuguese railways: the transfer of thecnological knowledge and practices*. «Second International Conference of the AHICF. Railway modernization: an historical perspective». Disponível em <[www.docutren.com/archivos/lisboa/pdf/22.pdf](http://www.docutren.com/archivos/lisboa/pdf/22.pdf)>. [Consulta em 2.1.2013].
- (2007) – *Bringing it all back home: Portuguese engineers and their travels of learning (1850-1900)*. «Journal of History of Science and Technology», vol. 1. Disponível em <[http://www.johost.eu/vol1\\_summer\\_2007/vol1\\_am.htm](http://www.johost.eu/vol1_summer_2007/vol1_am.htm)>. [Consulta em 2.1.2013].
- MIRANDA, Jorge, introd. (1992) – *As Constituições Portuguesas. De 1822 ao texto actual da Constituição*. 3.ª ed. Lisboa: Petrony.

- MÓNICA, Maria Filomena, *dir.* (2005-2006) – *Dicionário Biográfico Parlamentar (1834-1910)*. Lisboa: ICS.
- PEREIRA, Hugo Silveira (2011) – *Caminhos-de-ferro da Beira (1845-1893)*. «Revista de História da Sociedade e da Cultura», n.º 11. Coimbra: Universidade de Coimbra, p. 273-297.
- (2012) – *A política ferroviária nacional (1845-1899)*. Porto: FLUP. Tese de doutoramento.
- PIMENTEL, Frederico Augusto (1892) – *Apontamentos para a historia dos caminhos de ferro portuguezes*. Lisboa: Tipografia Universal.
- PINHEIRO, Magda (2008) – *Cidade e caminhos de ferro*. Lisboa: CEHCP.
- PINHEIRO, Magda; LIMA, Nuno Miguel; PAULINO, Joana (2011) – *Espaço, tempo e preço dos transportes: a utilização da rede ferroviária em finais do século XIX*. «Ler História», n.º 61. Lisboa: CEHC, p. 39-64.
- PORTUGAL. Ministério das Obras Públicas (1952) – *Primeiro centenário do Ministério das Obras Públicas (1852-1892)*. Lisboa: Empresa Nacional de Publicidade.
- (1977) – *Ministério das Obras Públicas 1852/1977*. Lisboa: Ministério das Obras Públicas.
- RODRIGUES, Maria de Lurdes (1999) – *Os Engenheiros em Portugal*. Oeiras: Celta.
- SANTOS, Luís Filipe Rosa (1995) – *Os acessos a Faro e aos concelhos limítrofes na segunda metade do séc. XIX*. Faro: edição de autor.
- SANTOS, Manuel Pinto dos (1986) – *Monarquia Constitucional. Organização e Relações do Poder Governamental com a Câmara dos Deputados (1834-1910)*. Lisboa: Assembleia da República.
- SOUSA, Fernando de (1995) – *História da estatística em Portugal*. Lisboa: INE.
- VALÉRIO, Nuno, *coord.* (2001) – *Estatísticas Históricas Portuguesas*. Lisboa: INE.
- VIEIRA, António Lopes (1983) – *The role of Britain and France in the finance of portuguese railways 1850-1890*. Leicester: Leicester University. Tese de doutoramento.

