

Hugo Silveira Pereira*

“A marcha imoderada de um falso progresso”: o reformismo, uma impossível alternativa ao fontismo?#

R E S U M O

Em 1868 um governo chefiado pelo marquês de Sá da Bandeira iniciou uma política de cortes na despesa que contrastava claramente com a estratégia que até então vinha sendo implementada. O programa destinava-se, entre outros objectivos, a inverter uma tendência de despesa (com o investimento em obras públicas, sobretudo caminhos-de-ferro) que alegadamente contribuía para o desequilíbrio das finanças nacionais e colocara o reino à mercê dos caprichos de investidores estrangeiros. Contudo, a agenda reformista beliscava os interesses estabelecidos da classe dos engenheiros nacionais e dos próprios investidores externos e, além disso, ia contra a ideia de progresso que se tinha estabelecido no país, baseado na tecnologia, no caminho-de-ferro e em grandes obras públicas. Neste artigo iremos analisar este período da história nacional, usando para tal o conceito de technopolitics. No final esperamos também contribuir para o debate sobre technological determinism, sabendo se a tecnologia determinou em absoluto ou apenas de forma relativa a evolução sociopolítica dos acontecimentos no Portugal de finais da década de 1860. Palavras-chave: Breformismo; Technopolitics; Technological determinism; Caminho-de-ferro.

A B S T R A C T

In 1868 a cabinet led by the marquis Sá da Bandeira began a policy of budget cuts that clearly contrasted with the strategy that was thitherto being followed. The program's goals, among others, was to invert a tendency in public spending (in investments in public works, namely railways) that allegedly was bringing the Portuguese public finance to the brink of collapse and that had placed the kingdom at the mercy of the whims of external investors. However, the agenda of that cabinet went against the own agendas of the Portuguese engineers and of the foreign lenders; and furthermore it threatened the very idea of progress, seeded in technology, railways and great public works, that had grown upon the Portuguese society. In this paper we aim to analyse this period of Portuguese History, using the concept of technopolitics. We also aim to contribute to the debate about technological determinism, that is, to know whether technology determined the course of socio-political events in late-1860's Portugal in an absolute or relative fashion. Keywords: Reformism; Technopolitics; Technological determinism; Railways.

* Docente da Faculdade de Direito da Universidade Lusíada de Lisboa. Investigador Associado do Centro de Estudos Jurídicos, Económicos e Ambientais (C.E.J.E.A.) das Universidades Lusíada.

Gostava de agradecer aos meus colegas do CIUHCT (em especial à Maria Luísa Sousa, à Ana Paula Silva, ao Jaime Valentinez, ao Jaime Saustre e à Catarina Madruga) as valiosas sugestões que fizeram quando da apresentação de uma versão preliminar deste artigo na sessão de 24 de Setembro de 2015 das Conferências do CIUHCT. Qualquer incorrecção é obviamente da responsabilidade do autor.

Introdução, metodologia e fontes

Em 1851 iniciou-se em Portugal a Regeneração. O golpe do primeiro de Maio pretendeu não só derrubar o governo de Costa Cabral mas também inaugurar um espírito conciliador entre as facções políticas, que privilegiasse o progresso material e tecnológico em detrimento da discussão ideológica (que amiúde redundou em conflito aberto) que caracterizara os primeiros 30 anos de liberalismo nacional¹.

Em 1852 foi criado o ministério das obras públicas, titulado por Fontes Pereira de Melo, um jovem tenente de engenharia, cuja política de fomento (fontismo) marcaria toda a segunda metade do século XIX. O novo ministério deveria aplicar o programa de melhoramentos materiais característico das ideias de Saint-Simon e de Michel Chevalier, no qual a tecnologia e as grandes obras públicas geridas por uma elite tecnocrata ocupavam um lugar de relevo². O progresso era visto como crescentemente tecnocrático³, tal, aliás, como noutras nações que

“came to view science and especially technology as the most objective and unassailable measures of their own civilization’s past achievement and present worth. In science and technology their superiority was readily demonstrable, and their advantages over other peoples grew at an ever increasing pace”⁴.

No caso português, as tecnologias de comunicação e transporte reuniam a preferência dos responsáveis nacionais e entre elas o destaque ia claramente para uma: os caminhos-de-ferro, que,

“remetendo para o provincianismo as pirâmides e os aquedutos romanos e até a Grande Muralha da China, eram o verdadeiro símbolo do triunfo tecnológico do homem”⁵.

Nos parlamentos e nos governos portugueses das décadas de 1850 e 1860 contavam-se muitos homens que se haviam exilado no norte da Europa durante a guerra civil e que portanto conheciam bem a realidade inglesa ou francesa, onde a tecnologia e os caminhos-de-ferro contribuíam para um forte crescimento económico. O deputado Faustino da Gama, por exemplo, que era inclusivamente contrário ao governo saído do golpe da Regeneração, não escondia a sua crença nas potencialidades da ferrovia:

“não ha ninguém (...) que possa apoiar e desejar mais do coração do que eu, que entre nós se façam caminhos de ferro; eu que os vi nascer (...) em Inglaterra, que foi perto da cidade onde eu então residia, fallo do caminho de ferro de Manchester a Liverpool, quantas vezes vi o que havia a esperar d’elles? Muitas. Sei que as vantagens d’elles provenientes são incalculáveis”⁶.

¹ Magda Pinheiro, “Reflexões sobre a história das finanças públicas portuguesas no séc. XIX”, *Ler História* (n.º 1, 1983), 47-67. Maria de Fátima Bonifácio, “A guerra de todos contra todos (ensaio sobre a instabilidade política antes da Regeneração)”, *Análise Social* (vol. 27, n.º 115, 1992), 96-98.

² Hugo Silveira Pereira, “Instituições e caminhos-de-ferro: ministério das obras públicas, parlamento e associação de engenheiros civis portugueses (1852-1899)”, *CEM Cultura, Espaço & Memória* (vol. 5, 2014), 291-309. Tiago Saraiva, “Inventing the Technological Nation: The Example of Portugal (1851-1898)”, *History and Technology* (vol. 23, n.º 3, 2007), 263-273. Sobre o saint-simonismo e sua difusão em Portugal ver uma boa síntese em: Marta Coelho de Macedo, “Projectar e construir a Nação: engenheiros e território em Portugal (1837-1893)” (Diss. Doutoramento, Universidade de Coimbra, 2009), 117-124.

³ Merritt Roe Smith, “Technological Determinism in American Culture” in *Does Technology Drive History? The Dilemma of Technological Determinism*, eds. Merritt Roe Smith; Leo Marx (Cambridge, MA; Londres: The MIT Press, 1994), 11.

⁴ Michael Adas, *Machines as the Measure of Men. Science, Technology, and Ideologies of Western Dominance* (Ithaca, NY; London: Cornell University Press, 1989), 134.

⁵ E. J. Hobsbawm, *A era das revoluções, 1798-1848* (2.ª ed., Lisboa: Presença, 1982), 66.

⁶ *Diário da Camara dos Deputados (DCD)* (2.5.1855), 32.

Em 1860 outro deputado, o regenerador Ponte e Horta, criticava o atraso na construção ferroviária argumentando que “até as mumias do Egypto, esse typo de immobilidade historica, já andam em caminhos de ferro”⁷. Um outro parlamentar, o histórico Belchior Garcês, garantia que

“se trouxermos a uma estação de caminho de ferro o homem menos civilizado, menos culto, um hottentote, ou um cannibal, e lhe mostramos uma locomotiva, emblema da magestade industrial, producto admiravel das artes mechanicas, ser quasi pensante, este homem entusiasmou-se necessariamente pelos caminhos de ferro, e o seu primeiro desejo é levar esses caminhos para a sua terra”⁸.

Os políticos nacionais exibiam claramente a adesão às ideias saint-simonianas e à crença descrita por Michael Adas de que a tecnologia era a melhor forma de uma nação se mostrar superior às demais, mas também a sedução por aquilo que Kasson chamava de *technical sublime*, a fé na capacidade tecnológica de mudar o curso da história⁹.

Havia aqueles que argumentavam contra uma ideia tecnocrática do progresso que sacrificava o progresso moral ao poder material¹⁰ – veja-se o caso da discussão entre Alexandre Herculano e Lopes de Mendonça a propósito da introdução do caminho-de-ferro no reino¹¹ –, mas em Portugal as suas vozes eram claramente abafadas por aqueles que eram encantados pelo *technical sublime*.

Apesar da crença nas capacidades *regeneradoras* da tecnologia, a verdade é que Portugal não era tido como um país atractivo ao investimento, o que forçou o tesouro nacional a conceder subsídios à construção/exploração ferroviária, que implicaram a contracção de empréstimos externos a juros altos. Esta prática foi comum noutros países da Europa continental, sobretudo naqueles que serviram de modelo ao programa português como Espanha, França ou Bélgica¹². Portugal, por maioria de razões, não fugiu à regra.

A fé na tecnologia e no caminho-de-ferro era apenas temperada pela necessidade de manter as contas públicas equilibradas, muito embora se entendesse também que

“não basta que o espirito da mais sévêra economia presida aos actos do Governo (...) não é menos essencialmente preciso que estes recursos procedam do mais pleno desenvolvimento das faculdades productivas”¹³.

Assim, o investimento ferroviário foi procurado incessantemente por todos os governos nacionais até 1868. Neste ano, um conjunto de eventos pôs em causa esta estratégia desenvolvimentista, substituindo-a por uma política de *economias* (cortes na despesa) implementada pelo chamado *partido reformista*.

Neste artigo analisaremos o contexto financeiro e tecnopolítico¹⁴ ligado ao investimento ferroviário que antecedeu a tomada do governo pelos reformistas, enunciaremos as principais características e

⁷ DCD (17.3.1860), 182.

⁸ Ibidem (23.3.1860), 249.

⁹ John F. Kasson, *Civilizing the machine: technology and republican values in America, 1776-1900* (Nova York, NY: Grossman Publishers, 1976), 162-168.

¹⁰ Smith, “Technological Determinism...”, 26.

¹¹ Maria Filomena Mónica, *A Europa e Nós: uma polémica de 1853* (Lisboa: ICS/Quetzal, 1996).

¹² François Caron, *Histoire des chemins de fer en France* (Paris: Fayard, 1997-2005). Francisco Comín Comín et al., *150 Años de Historia de los Ferrocarriles Españoles* (Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 1998). Bart van der Hertten; Michelangelo van Meerten; Greta Verbeurgt, *Le Temps du Train. 175 ans de chemins de fer en Belgique* (Louvain: Presses Universitaires, 2001).

¹³ Biblioteca da Assembleia da República (BAR), Clemente José dos Santos (compil.), *Caminhos de ferro. Pareceres parlamentares de 1845 a 1884*, 226/1910, 3233-3234, 1884, n.º 174, p. 1.

¹⁴ Usaremos aqui uma das vertentes do conceito de Gabrielle Hecht de *technopolitics*: a estratégia baseada na tecnologia para impor fins políticos. Ver: Gabrielle Hecht, *The radiance of France. Nuclear power and national identity after World War II* (Cambridge, MA; London: The MIT Press, 2009), 15 e ss.

objectivos do movimento e de que forma foi derrubado pelos defensores da política de investimento em obras públicas, focando em particular a tecnologia ferroviária. No final procuraremos responder à questão: foi o Fontismo, como política que privilegiou a modernização tecnológica do reino, inevitável?

No estudo da transformação tecnológica ou da (des)aplicação de uma nova tecnologia, importa ter em conta não só a tecnologia em si nem apenas os intervenientes imediatos (políticos e engenheiros), mas também as instituições, contextos económicos e populações envolvidos no seu desenvolvimento¹⁵. Em particular, tomaremos em linha de conta o papel que os engenheiros portugueses desempenharam no contexto político nacional antes e imediatamente depois de 1868 em prol da política de fomento. Ligados a estes *technologists* – actores que retiram o seu poder dos seus conhecimentos técnicos e não de uma qualquer legitimidade democrática, para usar a definição de Gabrielle Hecht¹⁶ – encontramos os *technopolitical regimes*, baseados em instituições e constituídos por redes de pessoas, técnicas e práticas tecnológicas com programas políticos e ideologias institucionais que agem em conjunto para gerir o desenvolvimento tecnológico e praticar a *technopolitics*¹⁷. Neste estudo trataremos como *regimes tecnopolíticos*, além da classe dos engenheiros, duas companhias ferroviárias que operaram em Portugal neste período – a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses (CRCFP) e a South Eastern of Portugal Railway Company (SEPRC)¹⁸ –, a própria ideologia fontista e os *partidos* políticos que o promoveram.

Teremos igualmente em conta a especificidade do sistema *partidário* português da época. No século XIX o termo *partido* é usado por conveniência de linguagem e não com o significado que actualmente lhe é dado. Os *partidos* tinham uma frágil definição programática e estruturação orgânica, se bem que já estivessem munidos de alguma capacidade de penetração local e disciplina interna, que lhes permitia discutir eleições e produzir opinião, deputados e governos. Contudo, a disciplina/lealdade *partidária* era muitas vezes posta em causa pelos interesses dos círculos pelos quais os deputados eram eleitos, já que uma boa parte dos parlamentares desta época eram caciques nos seus concelhos e retiravam o seu poder da defesa dos interesses das suas redes clientelares locais e não de uma fidelidade a qualquer grupo político¹⁹.

Após o golpe da Regeneração pode falar-se na existência de dois grandes *partidos*: o regenerador e o histórico. O primeiro, conservador, defendia a submissão do debate ideológico à modernização do reino promovida pelo estado e financiada pelo crédito particular. O segundo, mais progressista, inspirava-se longinquamente no vintismo/setembrismo de início da revolução liberal, mas divergindo muito ligeiramente dos regeneradores. Ambos perfilhavam um forte eclectismo económico, bebendo das teorias de diversos *economistas* coevos, conforme as circunstâncias presentes do país²⁰. Nos anos 1860, em torno da figura do marquês Sá da Bandeira, surgiria ainda o partido reformista ainda mais progressista que os históricos²¹.

¹⁵ Bruno Latour, *Aramis or the Love of Technology* (Cambridge, MA; Londres: Harvard University Press, 2002), 2.

¹⁶ Hecht, *The radiance...*, 89-90.

¹⁷ *Ibidem*, 16.

¹⁸ Tendo em conta a importância tecnopolítica dos caminhos-de-ferro nas décadas de 1850 e 1860 e a relevância financeira dos investimentos privados feitos no sector pela CRCFP e pela SEPRC, estas duas companhias tornaram-se importantes intervenientes na *technopolitics* nacional, usando a tecnologia que operavam como alavanca para obter resultados políticos de governos e parlamentos nacionais.

¹⁹ José Miguel Sardica, "A vida partidária portuguesa nos primeiros anos da Regeneração", *Análise Social* (vol. 32, n.º 143-144, 1997), 747-749. Pedro Tavares de Almeida, *Eleições e caciquismo no Portugal oitocentista (1868-1890)* (Lisboa: Difel, 1991), 129 e ss.

²⁰ Carlos Bastien; José Luís Cardoso, "Uses and abuses of political economy in Portuguese parliamentary debates (1850-1910)", *History of Economic Ideas* (vol. 17, n.º 3, 2009), 41-58.

²¹ Joel Serrão; A. H. de Oliveira Marques, dirs., *Nova História de Portugal* (Lisboa: Presença, 2004), v. 10, 229-245.

Para contar esta história recorreremos aos debates mantidos à época no parlamento, sobretudo na câmara dos deputados. Os debates parlamentares são uma extraordinária fonte para o estudo do século XIX português, uma vez que

“a discussão pública dos assuntos na Câmara era reveladora dos interesses das facções/partidos políticos, do sentir de certa opinião pública, bem com das paixões individuais”²²

e das representações que a classe política fazia da realidade nacional²³. A análise dos autores dessas intervenções será feita com recurso ao *Dicionário Biográfico Parlamentar*²⁴ (que serve de fonte a todas as referências biográficas e políticas sobre os parlamentares citados).

Uma vez que um dos *technopolitical regimes* analisados é a CRCFP (a principal empresa ferroviária a operar em Portugal na altura), a compilação de documentos sobre esta sociedade coligida por Pedro Dinis será muito útil. Para a SEPRC, os registos conservados em The National Archives (TNA) em Kew (Londres) ajudarão a caracterizar a acção daquela companhia no segundo lustro da década de 1860. Para o papel e reacção dos engenheiros nacionais no período analisado, recorreremos brevemente ao *Boletim do Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria* (BMOPCI) e à *Revista de Obras Publicas e Minas* (ROPM). Por fim teremos ainda em conta algumas monografias publicadas na época por indivíduos que detiveram papel de relevo em todo este processo histórico.

Prolegómenos do reformismo

A vida política portuguesa entre 1851 e 1867 teve uma grande componente tecnopolítica, sobretudo no uso político que os dois principais *partidos* de então deram ao caminho-de-ferro.

O governo regenerador do duque de Saldanha (1851-1856) caiu em virtude da sua incipiente gestão do negócio ferroviário, apesar de, durante uma rara longevidade de cinco anos, ter assinado três contratos para a construção de linhas-férreas (Lisboa-Santarém, Lisboa-Sintra e Barreiro-Vendas Novas/Setúbal). Porém, o primeiro resultou numa linha de péssima qualidade e com metade da extensão contratada; o segundo não saiu do papel; e o terceiro só a muito custo vinha sendo realizado. Em 1856, na sequência de uma forte oposição a um projecto de lei de financiamento de novas ferrovias, o executivo apresentaria a sua demissão.

O ministério que lhe sucedeu (do *partido* histórico, liderado pelo marquês de Loulé) revelou igual incapacidade em concretizar um acordo assinado com Sir Samuel Morton Peto para a construção da linha Porto-Lisboa. Depois de duas alterações ao contrato original, que nada trouxeram de novo (Peto não foi capaz de formar uma companhia e não assentou um metro de ferrovia), os próprios deputados históricos recusaram validar uma terceira modificação e o gabinete acabaria por ser revezado pelo *partido* regenerador (1859)²⁵.

Os regeneradores conseguiram dotar Portugal de verdadeiros complexos ferroviários. Até então o país dispunha apenas de duas desgarradas linhas: Lisboa-Ponte da Asseca (60 km) e Barreiro-Bombel (50 km). Foi o governo regenerador que assinou os contratos com o espanhol José de Salamanca e com um consórcio britânico liderado por John Sutherland Valentine (que formariam respectivamente a CRCFP e a SEPRC) que até 1864 estenderam aqueles caminhos-de-ferro ao

²² Manuel Pinto dos Santos, *Monarquia Constitucional. Organização e Relações do Poder Governamental com a Câmara dos Deputados (1834-1910)* (Lisboa: Assembleia da República, 1986), 167.

²³ Fernanda Paula Sousa Maia, *O discurso parlamentar português e as relações Portugal-Brasil: a Câmara dos Deputados (1826-1852)* (Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2002), 127.

²⁴ Maria Filomena Mónica (dir.), *Dicionário Biográfico Parlamentar, 1834-1910* (Lisboa: ICS, 2005-2006).

²⁵ Hugo Silveira Pereira, “Caminhos-de-ferro nos debates parlamentares (1845-1860)” (Diss. Mestrado, Universidade do Porto, 2008), 75-125.

Porto, Elvas (linhas do norte e leste, da primeira companhia), Évora e Beja (linhas do sueste, da segunda) num total de 693 km²⁶.

Entretanto, intrigas internas no *partido* regenerador levariam à queda deste executivo, novamente substituído por uma equipa liderada pelo marquês de Loulé (1860), que prosseguiu a política de melhoramentos materiais em velocidade de cruzeiro²⁷.

O desenvolvimento tecnológico, que para todos os efeitos se consubstanciava em Portugal sobretudo através do caminho-de-ferro, foi suficiente para aproximar os dois grémios *partidários*. Em 1864, na cerimónia parlamentar da resposta ao discurso da coroa, o ministro da marinha do governo histórico proferia uma elocução unificadora, argumentando que

“o que está feito é do paiz (...). Cada qual fez o que pode: não disputemos o quinhão de cada um. Se n'isso ha honra, seja para todos (...). Melhor é pois, melhor e mais justo felicitar-mos do que degladiarmo-nos (*apoiados*)!”²⁸.

Fontes, líder dos regeneradores e da oposição, não se faria rogado e reconhecia que a *civilização* caminhava entre os portugueses²⁹. Fora deste consenso quedavam-se grupúsculos pouco relevantes. A tecnologia produzira uma simbiose entre facções: permitia aos regeneradores legitimar as suas opções passadas e aos históricos defender a sua própria governação.

O consenso permitiu o aventar de mais ligações férreas (pelo Minho, Douro, Beira Baixa e Alto Alentejo), mas por esta altura o caminho-de-ferro (ou a perspectiva de o fazer) assumiu novo papel na tecnopolítica nacional: o de satisfazer os deputados cujas zonas de eleição ainda não tinham vias-férreas e o de prolongar o estado de graça governamental. O executivo propunha linhas ao parlamento e ordenava estudos aos seus engenheiros, mas sem intenção de as construir a curto prazo (depois das últimas inaugurações em 1864, a construção ferroviária só seria retomada em 1872)³⁰.

Entretanto, dissensões internas no *partido* histórico levaram à queda do executivo. Em Abril de 1865 D. Luís chamou o marquês de Sá da Bandeira ao governo. Sá da Bandeira era um prestigiado militar e pertencia à facção mais progressista/radical do *partido* histórico, que daria origem ao *partido* reformista, defensor das – ao tempo infames – *economias*. O novo ministério apenas parecia interessado em complementar com estradas os caminhos-de-ferro existentes e abrandar o investimento, perspectivando-se uma agenda de *economias* e de suspensão da política de fomento e de aposta na tecnologia ferroviária, o que motivou regeneradores e históricos a negarem-lhe apoio. Um dos marechais do *partido* regenerador, Martens Ferrão, apelou mesmo a uma aliança com os históricos em defesa da continuação da política desenvolvimentista. Essa coalizão viria mesmo a formar-se, adoptando historicamente o nome de *Fusão* e chegando ao poder em Setembro de 1865, nem meio ano após a nomeação de Sá da Bandeira. Era a oficialização da coligação entre as duas forças *partidárias* em prol dos melhoramentos materiais³¹.

A *Fusão* reafirmou solenemente a profissão de fé saint-simoniana na tecnologia e no investimento ferroviário, o que foi suficiente para, em Outubro-Novembro de 1865 e malgrado a oposição reformista, passar no parlamento duas alterações aos contratos com a SEPRC e a CRCFP (que, respectivamente, substituíam uma subvenção quilométrica por uma garantia de rendimento, aliviando a pressão sobre

²⁶ Maria Fernanda Alegria, *A organização dos transportes em Portugal: as vias e o tráfego (1850-1910)* (Lisboa: CEG, 1990), capítulo 2.1.

²⁷ Serrão e Marques, *Nova História...*, v. 10.

²⁸ *Diário de Lisboa* (DL), sessão da câmara dos deputados de 4.2.1864, 356-361.

²⁹ *Ibidem*, sessão da câmara dos deputados de 23.1.1863, 224-229.

³⁰ Hugo Silveira Pereira, “A política ferroviária nacional (1845-1899)” (Diss. Doutoramento, Universidade do Porto, 2012), 102-103.

³¹ *Ibidem*, 104.

as finanças públicas no curto prazo; e garantia a construção da ponte sobre o Douro, entre Gaia e o Porto, e ainda um ramal de ligação ao ancoradouro de Valadares). Tal como dantes, os deputados descontentes eram satisfeitos com promessas de construção de linhas nas suas regiões³².

Todavia, os contratos assinados com as companhias ferroviárias não se cumpriram, deixando o governo em situação incómoda. A SEPRC não honrou o acordado e o contrato foi rescindido (23.5.1866), mas os obrigacionistas da companhia exigiram ao executivo a devolução do capital emprestado (430 mil libras ou 1935 contos), apesar de não terem base para tal, uma vez que pelo contrato de concessão, Portugal não se responsabilizava pelas dívidas da concessionária. O governo optou por manter a exploração naquela companhia e, após pressão diplomática inglesa, garantiu que os investidores não perderiam um xelim³³.

Quanto à CRCFP, não fizera com que a linha do norte transpusesse o Douro e também procurava um apoio financeiro por parte do estado, dado o seu periclitante estado financeiro³⁴. Contudo, uma comissão de inquérito estatal arrasou a gerência da companhia, responsabilizando-a pela sua má situação. Contudo,

“nada d’isto, entretanto, é razão para desanimo, porque as vantagens dos melhoramentos que a viação acelerada promove não se avaliam só pelos lucros da exploração, mas principalmente pelo engrandecimento, pela prosperidade, pela civilização que levam às regiões que atravessam”³⁵.

A culpada era a CRCFP (e a SEPRC) e não os caminhos-de-ferro que ela(s) deveria(m) administrar. No regime tecnocrático/tecnopolítico fontista, os números não se colocavam à frente da tecnologia que dava legitimidade ao governo e que esperançadamente aproximaria o país do resto da Europa – Portugal não mais seria “a África da Europa”³⁶. Não estranha pois que no parlamento, malgrado aqueles importantes reveses, Andrade Corvo, o ministro das obras públicas, pedisse

“confiança. Todos os homens que não têm confiança em si e no paiz, e não acreditam no futuro d’elle, não podem senão estar sempre debaixo de uma impressão de terror, sem animo para cousa alguma”³⁷.

Contudo, sem disponibilidade financeira nem interessados privados na construção, o ministro ordenou mais estudos, conseguindo o efeito desejado de convencer o parlamento da manutenção do país na senda dos melhoramentos materiais, inclusive junto de deputados reformistas, como Alves Carneiro, que, sendo de Guimarães, ficou obviamente satisfeito com as intenções do governo em relação à linha do Minho. Andrade Corvo prometeu não só esta linha, mas também as da Beira Alta, Beira Baixa e Douro, totalizando cerca de 800 km de carris, que levavam a mais fantástica tecnologia da época a todas as províncias do país, excepto o Algarve³⁸.

Porém, promessas não significavam caminhos-de-ferro e a aparente pausa na construção ferroviária, juntamente com os negócios com a CRCFP e com a SEPRC, a contestação a um conjunto de medidas proposto ao parlamento (imposto de consumo, reforma administrativa, tratado luso-francês) e uma série eventos económico-financeiros recessivos precipitou o fim da *Fusão*. Em Janeiro de

³² Idem, 104-106.

³³ TNA, *Foreign Office (FO)*, FO 63/963, carta de 3.8.1867. João de Andrade Corvo, *A questão do caminho de ferro de sueste* (Lisboa: Tipografia Portuguesa, 1868).

³⁴ Gilberto Gomes, “A construção das linhas do Leste e do Norte 1860/1865” in *O Caminho de ferro em Portugal de 1856 a 1996. O Caminho de ferro revisitado*, dir. Gilberto Gomes; Joel Serrão (Lisboa: CP, 1996), 14-23.

³⁵ Pedro Guilherme dos Santos Dinis, *Compilação de diversos documentos relativos à Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes* (Lisboa: Imprensa Nacional, 1915-1919), vol. 4: 393-490.

³⁶ DCD (27.3.1860), 303.

³⁷ DL, sessão da câmara dos pares de 21.6.1867, 2015 (Andrade Corvo).

³⁸ Pereira, “A política...”, 108.

1868 um motim contra o imposto de consumo – movimento que ficaria para a posteridade com o nome de *janeirinha* – marcou o fim da coligação e sua substituição por uma equipa eminentemente reformista e com muitos *janeirinhas*, mas que era liderada pelo conde de Ávila³⁹.

António José de Ávila era um conservador, de sentido político oposto ao da maioria dos membros do governo, mas que também fazia das *economias* um objectivo e além disso gozava de um enorme prestígio político⁴⁰. Na apresentação do *programa* do novo governo, era anunciado que os melhoramentos materiais só seriam continuados depois da prévia organização das finanças, do equilíbrio entre receita e despesa e do melhoramento da cobrança dos impostos. A contração de novos empréstimos só seria admitida para melhoramentos absolutamente indispensáveis e para a qual se criassem no imediato os meios financeiros necessários para fazer face aos seus encargos⁴¹.

O reformismo de Ávila

As críticas da oposição não se fizeram esperar. Portugal tinha caminhado decididamente na senda do avanço tecnológico⁴² e o governo em funções dava mostras de querer parar esse caminho.

Ávila pediu ao rei a dissolução do parlamento e a convocação de novas eleições (22.3.1868), um procedimento habitual quando havia mudança de governos, que, também sem surpresa, deu a maioria absoluta ao executivo⁴³. O domínio do parlamento permitiria a Ávila aplicar o seu programa de restrição orçamental, não fosse o seu conservadorismo chocar contra o radicalismo de alguns reformistas, que não se coíbiam de mostrar o seu descontentamento.

Fora do parlamento, Ávila lutava ainda contra os *technopolitical regimes* das companhias ferroviárias. A CRCFP, em grave situação financeira, exigia apoios do governo, argumentando com a impossibilidade de concluir a linha do norte (a ligação entre Lisboa e Porto quedava-se por Gaia, o que limitava enormemente o potencial deste caminho-de-ferro) e com o benefício que tinha trazido aos portugueses, que desde 1863 viajavam de comboio enquanto a companhia se afundava financeiramente. O ministro das obras públicas, Canto e Castro, propôs à empresa a isenção do imposto de trânsito, mas a CRCFP pretendia que o estado lhe resgatasse (nacionalizasse) as suas ferrovias⁴⁴, algo impossível de acontecer por acarretar encargos financeiros incomportáveis. A indefinição do ministro esgotou a paciência da companhia que em ofício de 30.6.1868 lembrou ameaçadoramente ao governo que o crédito do país estava intimamente ligado ao crédito da companhia⁴⁵. A quebra da CRCFP (de capital maioritariamente francês) podia levar ao encerramento do mercado financeiro de Paris aos títulos de dívida portugueses e deixar a economia nacional sem uma importante fonte de financiamento externo.

Em relação à SEPRC, o governo avilista revelou-se igualmente incapaz de solucionar o problema. Uma nova tentativa de acordo foi violentamente criticada nas duas câmaras do parlamento⁴⁶. O desfecho desagradou profundamente ao representante dos obrigacionistas, Charles Mangles, que se sentia atraído pela rejeição do parlamento do acordo assinado com o governo:

“The Government of Portugal have recently obtained a loan in the English Market, & it is beyond a doubt, that they would not have succeeded in that object, if it had not been believed, that the Agreement in regard to the S. E. of Portugal, then recently concluded would be honorably (sic) and fully observed”⁴⁷.

³⁹ Serrão & Marques, *Nova História...*, vol. 10.

⁴⁰ José Miguel Sardica, *Duque de Ávila e Bolama. Biografia* (Lisboa: D. Quixote, 2005).

⁴¹ *DL*, sessões da câmara dos deputados e da câmara dos pares de 7.1.1868: 57-61 e 67-69.

⁴² Saraiva, “Inventing the Technological Nation...”, 263-273.

⁴³ Serrão & Marques, *Nova História...*, vol. 10.

⁴⁴ Dinis, *Compilação...*, vol. 4, 169 e 210.

⁴⁵ *Ibidem*, 217-231 e 240.

⁴⁶ *DL*, sessão da câmara dos pares de 8.6.1868, 1331-1335.

⁴⁷ TNA, *FO*, FO 63/963, carta de 24.4.1868.

O *chargé d'affaires* britânico, Charles Murray, fez ver isso mesmo a Ávila, que os debates "are now well known in the money market in London", onde se tinha produzido uma opinião muito desfavorável em relação a Portugal⁴⁸.

Entretanto, o ministro da fazenda Dias Ferreira acabaria por reconhecer a necessidade de aumentar os impostos para cumprir o seu próprio *programa*, numa traição ao movimento dos *janeirinhas* que constituía a maior parte da base de apoio do executivo⁴⁹.

O reformismo de Sá da Bandeira

Ávila ainda procurou uma aliança com os históricos e pediu ao rei a suspensão do funcionamento das cortes, de balde. A 22.7.1868 D. Luís nomeava Sá da Bandeira para a presidência do conselho, muito embora fosse o bispo de Viseu (Alves Martins) o verdadeiro líder do executivo que continuava a associar elementos reformistas e conservadores (como o próprio Ávila)⁵⁰.

A obsessão do novo ministério eram as economias⁵¹ e os cortes não se fizeram esperar, atingindo serviços que no fundo paralisaram o fontismo. Por decreto de 30.10.1868 o corpo de engenharia civil foi extinto⁵². Seguiu-se o conselho superior de obras públicas e minas, órgão consultivo do ministério⁵³, que por diploma de 30.12.1868 era substituído pela junta consultiva de obras públicas e minas (cujos membros passavam a receber apenas o soldo relativo à sua patente militar, que era onde residia a *economia* desta reforma)⁵⁴. A austeridade chegou ainda ao *BMOPCI*, que deixou de ser publicado⁵⁵. Até então o *BMOPCI* divulgara mensalmente informação diversa sobre obras públicas, desde legislação, correspondência com concessionários, pareceres de órgãos consultivos, relatórios técnicos e detalhes da exploração de linhas-férreas.

O programa reformista tinha também um carácter moralista/nacionalista. A desilusão com a tecnologia tinha sido grande, pois o reino tinha gasto à laia de subsídios milhares de contos com os caminhos-de-ferro e os prometidos benefícios tardavam em aparecer. Só com José de Salamanca, Portugal investira mais de 11 mil contos nas linhas de leste e norte, já para não falar das somas pagas aos empreiteiros que lhe antecederam (a Companhia Central Peninsular e Morton Peto). Com as linhas do sul, o tesouro gastara cerca de 2640 contos⁵⁶.

Demais os governos nacionais, legitimamente indigitados de acordo com as regras constitucionais, vinham sendo menosprezados, humilhados mesmo, pelas companhias ferroviárias estrangeiras, que tinham relações privilegiadas com os mercados financeiros que financiavam o estado português. Por exemplo, quando o executivo pretendeu substituir Peto por Salamanca (1859), aquele avisou que caso não lhe fosse concedida uma indemnização pelas despesas que alegadamente fizera, nenhum investidor aceitaria financiar o empresário espanhol. O britânico chegou ainda a insinuar que não seria sensato recusar as suas pretensões numa altura em que Portugal necessitava colocar títulos de dívida no mercado financeiro londrino. Apesar de o ministro dos negócios estrangeiros, António de Serpa, ter retorquido que o governo

⁴⁸ Ibidem, carta de 3.6.1868.

⁴⁹ Serrão e Marques, *Nova História...*, v. 10.

⁵⁰ Ibidem.

⁵¹ Ferreira Lobo, *As confissões dos ministros de Portugal (1832 a 1871)* (Lisboa: Tipografia Lisbonense, 1871), 16-17.

⁵² *Collecção Official de Legislação Portuguesa (COLP)*(1868), 372

⁵³ Pereira, "Instituições...", 296-297.

⁵⁴ *BMOPCI* (n.º 12, 1868), 449-450

⁵⁵ BAR. *Caminhos de ferro de sueste e a reforma. Analyse comparativa* (Lisboa: Tipografia Largo de São Domingos, 1869), 156/1900(1) (2697-2713), doc. 2705.

⁵⁶ António Lopes Vieira, "A política de especulação: uma introdução aos investimentos britânicos e franceses nos caminhos-de-ferro portugueses", *Análise Social* (vol. 24, n.º 101-102, 1988), 723-744.

“não recebe intimações nem cede a ameaças; ha de resolver o negocio de que se trata quando e como julgar conveniente, e depois de esclarecido pelas estações competentes”⁵⁷,

a verdade é que Portugal teve que indemnizar Peto antes de poder contratar Salamanca⁵⁸. Os reformistas queriam pôr termo a estes abusos, que já estavam inclusivamente a sentir, “being prevented from negotiating a Loan at the Bourses of London or of Paris by the joint action of the English and French Companies”. Charles Murray reconhecia a existência de um “strong party in the country opposed to the admission of the claims now advanced by the companies”, mas a necessidade de efectuar “a Loan sufficient to enable it to pay the Dividend on the Foreign Debt due next month (...) had modified the opinions of many of these opponents”⁵⁹. Em suma, ou Portugal cedia ou declarava insolvência.

Murray estava convicto que Sá da Bandeira ia ceder, mas na verdade o general resolveu a questão de outra forma, incumbindo os engenheiros Vitorino Damásio, Canto e Castro e Boaventura Vieira de avaliar o património e gastos da companhia. A comissão chegaria ao valor de 2376 contos, que o governo se comprometeu a entregar à SEPRC depois de entrar na posse efectiva das linhas (decreto de 10.3.1869)⁶⁰.

O decreto não implicava um compromisso de pagamento, mas sim de levar a *factura* às cortes para aprovação. Murray entendia que o diploma “will occasion no little sensation on the Stock Exchange” e que a forte oposição das companhias “will assuredly be aggravated rather than conciliated”, pois se as cortes recusassem o pagamento,

“then the whole affair will be more hopelessly embroiled than ever, the Government having taken possession of the property which formed the only security of either Company or Bondholders”.

Espantava-se por fim como Portugal havia tomado “so rash and suicidal a step”⁶¹.

Quanto à CRCFP, propusera ao governo um auxílio de 360 contos/ano durante 15 anos para regularização dos encargos das suas obrigações. A companhia devolveria o dinheiro sem juros a partir do momento em que a receita bruta da exploração ferroviária atingisse 3,5 contos/km. Em contrapartida a empresa acabava a linha do norte e admitia mais portugueses no conselho de administração. O executivo reformista tentou regatear o valor do empréstimo para 270 contos/ano, conseguindo convencer a empresa. Contudo o acordo nunca se realizaria, pois as condições do empréstimo que estava a ser negociado pelo governo em Paris (e que dependia da resolução da situação da CRCFP) eram demasiado onerosas para o tesouro⁶².

A situação era grave e a sua resolução urgente, o que acabou por reafirmar a certeza do governo na sua doutrina *economicista*. Nos relatórios dos ministros da fazenda (conde de Samodães) e obras públicas (Calheiros e Menezes) sobre o estado das suas pastas podia-se ler que os ministérios anteriores tinham esbanjado milhares de contos, sem que o retorno desses investimentos cobrisse os seus encargos. A precisão de parar na “marcha immoderada de um falso progresso que nos precipitava infallivelmente no abismo”⁶³ era inevitável.

⁵⁷ BAR, Santos, *Caminhos de ferro...*, Correspondencia Do Ministro das Obras Publicas com sir Samuel Morton Petto e seus agentes: 9; Exposição resumida a s. ex.^a o ministro das obras publicas: 3-4.

⁵⁸ Vieira, “A política de especulação...”, 723-744.

⁵⁹ TNA, FO, FO 63/963, carta de 27.2.1869.

⁶⁰ Gaspar Cândido da Graça Correia Fino (compil.), *Legislação e disposições regulamentares sobre caminhos de ferro* (Lisboa: Imprensa Nacional, 1883-1903), vol. 1, 201-232.

⁶¹ TNA, FO, FO 63/963, carta de 12.3.1869.

⁶² Dinis, *Compilação...*, vol. 4, 268-274, 279 e 282.

⁶³ Sebastião Lopes de Calheiros e Menezes, *Relatório apresentado às cortes em 28 de Junho de 1869* (Lisboa: Imprensa Nacional, 1869), 9.

A oposição tentava convencer o governo do erro do seu labor. No parlamento, o engenheiro Jaime Larcher, o histórico Rebelo da Silva e o regenerador Casal Ribeiro defendiam o retomar dos melhoramentos materiais, em vão⁶⁴. Fora do hemiciclo, dois ilustres engenheiros, João Crisóstomo e Lobo de Ávila, escreveram directamente a Sá da Bandeira expondo a “proficuidade e indispensabilidade” da existência do corpo de engenharia civil e os prejuízos que acarretaria a sua dissolução. Sem engenheiros civis que projectassem e executassem as obras públicas, “elementos essenciaes do nosso progresso”, Portugal corria o risco de perder “a nossa razão de ser como nação independente” e

“em vez da ordem teremos o caos (...), em vez da economia, que resulta da boa aplicação das receitas, teremos o desperdício que nasce do seu mau emprego: o obscurantismo substituirá o progresso; a barbaria a civilização. Aproximar-nos-hemos a passos de gigante do abismo, que queremos evitar, onde nos precipitará o impulso de tão erradas ideias”⁶⁵.

Tal como em outros países, os engenheiros

“used technopolitics not just to solve the problems at hand, but also to extend their influence beyond their regimes, articulating and enacting their vision of the nation”⁶⁶.

A restante classe reagiu também à política restritiva do governo. Até então os engenheiros tinham desempenhado um importante papel na construção ferroviária⁶⁷. Eram eles quem preparava os concursos públicos, avaliava os detalhes técnicos dos contratos e fiscalizava no terreno a construção⁶⁸. O fontismo tinha-lhes permitido aplicar os conhecimentos que haviam adquirido em prestigiadas escolas europeias⁶⁹, tinha-os colocado no centro da modernização do país e sobretudo tinha-lhes dado emprego⁷⁰. Aliás, umas das preocupações da exposição de João Crisóstomo e Lobo de Ávila a Sá da Bandeira era precisamente “a lesão de legítimos interesses individuais, e a offensa de direitos adquiridos, pela sciencia e pelo trabalho, à sombra da lei”⁷¹.

O reformismo ameaçava colocar tudo isso em cheque e, pior, podia manchar o prestígio acumulado ao longo dos anos anteriores, culpabilizando-os pelas pressões das companhias ferroviárias estrangeiras. Os engenheiros portugueses

“o que não podiam era ficar impassíveis, com quebra da sua dignidade e pundonor (...) e deixar campear opiniões erroneas, em nome de supostos factos, de meras presumpções (...) quando pela honestidade do seu procedimento (...) teem a consciência de ter merecido a consideração dos poderes publicos”⁷².

⁶⁴ Pereira, “A política...”, 112-113.

⁶⁵ João Crisóstomo de Abreu e Sousa; Joaquim Tomás Lobo de Ávila, *Exposição dirigida pelos conselheiros João Chrysostomo d’Abreu e Souza e Joaquim Thomaz Lobo d’Avila ao Ex.^{mo} Sr. Marquez de Sá da Bandeira presidente do conselho de ministros em nome dos Engenheiros Civis Portuguezes* (Lisboa: Tipografia Franco-Portuguesa, 1868), 3-10.

⁶⁶ Hecht, *The radiance...*, 92.

⁶⁷ Maria Paula Diogo, “A construção de uma identidade profissional. A Associação dos Engenheiros Civis Portuguezes (1869-1937)” (Diss. Doutoramento, Universidade Nova de Lisboa, 1994), 127.

⁶⁸ Magda Pinheiro, *Cidade e caminhos de ferro* (Lisboa: CEHCP, 2008), 166-172.

⁶⁹ Ana Cardoso de Matos; Maria Paula Diogo, “From the *École de Ponts et Chaussées* to Portuguese railways: the transfer of technological knowledge and practices in the second half of the 19th century” in *Railway modernization: an historical perspective (19th and 20th centuries)*. *Actas da II Conferência da Associação Internacional para a História dos Caminhos de Ferro*, coord. Magda Pinheiro (Lisboa: CEHCP, 2009), 77-90.

⁷⁰ Maria de Lurdes Rodrigues, *Os Engenheiros em Portugal* (Oeiras: Celta, 1999), 76.

⁷¹ Sousa; Ávila, *Exposição...*, 3.

⁷² *Ibidem*, 3.

E concretizavam: “engenheiros e empregatários estrangeiros em diferentes ocasiões prestaram homenagem ao saber e integridade da Engenharia Civil portuguesa”⁷³.

Os engenheiros não se viam nem como meros assalariados ou privilegiados do regime (os seus salários não eram superiores aos dos seus camaradas militares), nem como desobrigados dos sacrifícios necessários⁷⁴, mas sim como verdadeiros defensores do interesse público, que passava pela continuação da política de fomento⁷⁵ de modo a não desacompanhar “a Europa na sua evolução de civilização”⁷⁶. Esta simbiose de interesses é bem plasmada por João Crisóstomo e Lobo de Ávila ao argüirem que Portugal precisava de 29 mil km de estradas e que “para a execução de todas estas obras o pessoal tecnico não póde deixar de ser procurado na Engenharia Civil portuguesa”⁷⁷.

Os engenheiros “perceived themselves (...) as unbiased forces for progress outside the political sphere. However, this was, at best, only part of the truth”⁷⁸, pois a neutralidade política (e corporativa) de tecnologia não passa de uma ilusão⁷⁹. Como sarcasticamente escreveu Bruno Latour, “don’t forget, engineers aren’t trained at Sciences Po [École des Sciences Politiques]. They’re honest and upstanding”⁸⁰...

Assim, quando em 1868 o governo extinguiu o corpo de engenharia civil, os engenheiros responderam com a formação no ano seguinte da Associação de Engenheiros Civis Portugueses para reforçar o *lobbying* em favor dos melhoramentos materiais e defender os seus interesses corporativos⁸¹. A associação iniciou a partir de 1870 a publicação de um novo periódico mensal, a *ROPM*, que pretendia ser uma sucessão melhorada do *BMOPCI*. A *ROPM* continuou a dar atenção a legislação sobre obras públicas, mas o seu grande objectivo era divulgar os trabalhos feitos em Portugal e no estrangeiro e fomentar um debate mais prático que teórico através da publicação de memórias e artigos sobre engenharia e tecnologia⁸², preenchendo uma lacuna que o *BMOPCI* nunca conseguiu preencher.

A opinião não-técnica mostrava-se também contra as políticas do governo. Um autor anónimo apodava de míope a estratégia governamental por apenas olhar para o corte na despesa sem atender ao aumento das receitas proporcionado pelos caminhos-de-ferro (directo pelos impostos arrecadados e indirecto pela poupança conseguida no transporte). Além de peticego o ministério era criminoso por “pactua[r] com os erros e preconceitos das multidões (...) a troco de uma ephemera aureola de popularidade”, numa atitude que apenas encontrava émulo nos atrasados turcos⁸³.

No jornal *O Commercio*, podia-se também ler que

“os que apreciam só o *que se vê*, parecendo desconhecer completamente o *que se não vê*, julgam inutil, ou talvez ruinosa uma linha férrea (...) Se porém olharem attentamente para os resultados da acção e influencia d’essa linhas na vida e movimento económico do paiz, lá perceberão os indícios irrefragáveis de incontestavel progresso excitado pelas vias faceis e abreviadas de circulação”⁸⁴

⁷³ Idem, 4.

⁷⁴ Idem, 4, 20 e 30.

⁷⁵ Marta Coelho de Macedo, “Projectar...”, 138.

⁷⁶ Sousa; Ávila, *Exposição...*, 10.

⁷⁷ Ibidem, 17.

⁷⁸ Martin Kohlrausch; Helmuth Trischler, *Building Europe on Expertise. Innovators, Organizers, Networkers* (Nova York, NY: Palgrave Macmillan, 2014), 51-52

⁷⁹ Martha Lampland, “The Technopolitical Lineage of State Planning in Hungary, 1930-1956” in Hecht, *Entangled Geographies...*, 167 e 175.

⁸⁰ Latour, *Aramis*, 113.

⁸¹ Macedo, “Projectar...”, 22 (nota 51).

⁸² *ROPM* (vol. 1, n.º 1, 1870), 1-2.

⁸³ *Os melhoramentos effectuados pelo Ministerio das Obras Publicas Commercio e Industria desde a sua criação até hoje e o relatório apresentado ás cortes pelo. Ex.mo Sr. Sebastião Lopes de Calheiros e Menezes em 28 de Junho de 1869* (Lisboa: Tipografia Franco-Portuguesa, 1869), 10.

⁸⁴ *O Commercio* (25.2.1869).

Além da pressão interna contra as *economias*, o governo debatia-se com dificuldades para resolver os negócios com a SEPRC e com a CRCFP. Esta apresentou uma proposta do visconde de Daru que cobria a dívida flutuante do estado (dívida com prazo de amortização inferior a um ano) em troca de uma subvenção anual à companhia no valor de 450 contos durante 15 anos ou até a receita bruta da operação ferroviária atingir 3,6 contos/km. O governo rejeitou-a por querer manter apartadas as questões da dívida pública e dos caminhos-de-ferro⁸⁵. Era um desejo muito difícil de concretizar, pois “the incentives to invest in public goods depended upon the new opportunities arising from the needs to finance local central State expenditures”⁸⁶. Segundo o ministro da fazenda conde de Samodães,

“a companhia [SEPRC] usava da sua influencia para ter o governo na sua dependência, aproveitando-se dos seus embaraços pecuniarios com que este luctava (...) exercendo uma pressão constante sobre o mesmo, fechando-lhe as portas dos mercados e levantando-lhe calumnias, affrontas e testemunhos”⁸⁷.

De facto, os obrigacionistas da companhia inglesa chegaram a solicitar ao *Foreign Office* que contactasse o governo francês

“in reference to the position of the French and English Railways in Portugal, in order to consider the (...) stopping in Paris any loan to Portugal, unless provisions be made for an equitable settlement of the Railway questions at presente pending between the Railway Companies and the Government”⁸⁸.

Mangles, representante dos credores, estava

“well aware that I am thus asking a great favour from Your Lordship, but, truly, the conduct of the Government of Portugal towards the Bond & Debenture Holders has been, & is, so greatly (?) dishonest, that one cannot sample to employ the most stringent means available to coerce them to take an equitable course”⁸⁹.

Murray, por seu lado, confirmava ao *Foreign Office* que

“the Chief Representatives of the two Companies in London and in Paris, considering that they had such claims, and that they had been unjustly neglected by the Portuguese Government, agreed to act in unison on the money-market of the two Cities, so as to prevent the negotiation of a Portuguese loan in either of them, until the Portuguese Government should consent to make a satisfactory arrangement with both Companies”

Portugal procurou financiamento em mercados alternativos, mas depois de uma réstia de esperança se ter apagado em Frankfurt, ficou limitado à escolha entre Paris e Londres⁹⁰.

Eventualmente, a ação concertada das duas companhias rompeu-se, “each striving to make the best terms it could for itself”, e depois de alguns dias de *suspense*, “during which the telegraph wires between London, Lisbon and Paris knew no rest”, Portugal assinou um contrato

⁸⁵ TNA, FO, FO 63/963, carta de 12.4.1869. Conde de Samodães, *Exame retrospectivo dos actos financeiros do ministerio de 22 de Julho de 1868* (Porto: Tipografia da Palavra, 1873), 38-40.

⁸⁶ Maria Eugénia Mata, “A Forgotten Country in Globalisation? The Role of Foreign Capital in Nineteenth Century Portugal” in *Pathbreakers: Small European Countries Responding to Globalisation and Deglobalisation*, eds. Margrit Müller; Timo Myllyntaus (Bern: Peter Lang AG, 2008), 179.

⁸⁷ Samodães, *Exame retrospectivo...*, 37.

⁸⁸ TNA, FO, FO 63/963, carta de 24.3.1869.

⁸⁹ *Ibidem*.

⁹⁰ P. L. Cottrell, *Investment Banking in England, 1856-1881. A Case Study of the International Financial Society* (New York; London: Garland Publishing, 1985), 425.

de financiamento com uma casa de Londres, que garantia os interesses dos credores da SEPRC. Murray suspirava de alívio. Se os portugueses tivessem escolhido o empréstimo francês,

“it is probable that I or my Successor here might have been periodically occupied for years to come in ‘recommending the claims of the South Eastern Bond and Debenture Holders to the favourable consideration of the Portuguese Government’”⁹¹.

A 31.5.1869 o governo pedia ao parlamento a oficialização do empréstimo de 18 mil contos para, entre outras, indemnizar a companhia inglesa⁹². Todavia, restava ainda determinar a quem essa indemnização deveria ser entregue (“a quem de direito for”⁹³, segundo o art.º 3.º do diploma) e se os accionistas (além dos obrigacionistas) tinham também direitos (já para não falar do facto de que o estado tinha também créditos sobre a companhia). Apesar da aliança entre históricos e regeneradores contra os reformistas, o projecto de lei foi aprovado no parlamento e transformou-se na lei de 16.7.1869⁹⁴.

Mas uma vez que a SEPRC estava em liquidação nos tribunais britânicos e um dos seus principais credores tinha requerido um embargo no valor do seu crédito⁹⁵, o governo decidiu atender a todas as reclamações e resolver de vez esta questão que impedia o acesso nacional ao crédito estrangeiro. A 3.8.1869 o governo enfrentava novamente o parlamento para solicitar uma alteração à lei de 16.7.1869 no sentido de se responsabilizar pelo pagamento de uma indemnização à companhia inglesa até 8500 contos (sensivelmente o equivalente ao valor do capital acionista e obrigacionista da empresa: 1 850 000 libras)⁹⁶. Em troca, Portugal livrava-se em definitivo dos ingleses e ficava com os caminhos-de-ferro do Barreiro a Évora e Beja. A solução, embora má, era a única possível, tendo em conta a dependência de Portugal do crédito internacional e a influência da SEPRC sobre os mercados externos europeus.

A câmara baixa aprovaria o projecto de lei, mas por uma margem tão diminuta que o governo entendeu por bem demitir-se. A 11.8.1869 os históricos de Loulé regressavam ao poder. Seria este governo a defender o diploma na câmara dos pares e a levá-lo ao rei. A 27.8.1869 era publicada a lei que obrigava o governo a entregar à empresa britânica a fantástica soma de 8325 contos⁹⁷ ou 43,36 contos por cada um dos 192 km das linhas de sul e sueste, um valor exorbitante para um caminho-de-ferro assente numa região sem relevos difíceis, sem obras de arte de importância e sem expropriações onerosas⁹⁸. O pagamento foi feito a 31.5.1870 e o reembolso aos credores da companhia a partir do mês seguinte⁹⁹.

⁹¹ Idem, carta de 30.4.1869.

⁹² Cottrell, *Investment Banking...*, 425.

⁹³ *DCD* (31.5.1869), 212.

⁹⁴ *COLP* (1869), 351.

⁹⁵ *The London Gazette* (4.5.1869), 2637.

⁹⁶ TNA, *FO*, FO 63/963, memorando de 30.7.1867. *DCD* (3.8.1869), 1059-1060.

⁹⁷ Fino, *Legislação...*, vol. 1, 233.

⁹⁸ Institution of Civil Engineers Library (ICEL), *A description of the line and Works of the South Eastern Railway of Portugal, as far as executed, by C. F. White M. I. C. E.*, O.C/1195. Para computar a totalidade da parte pública neste investimento, a este valor deve ser adicionado o subsídio de 7,9 contos pelos 69 quilómetros da linha de Barreiro às Vendas Novas e Setúbal (contrato com a Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro ao Sul do Tejo (CNCFFST) de 26.8.1854), de 16 contos por cada um dos 122 quilómetros das linhas das Vendas Novas a Évora e Beja (contrato de 29.5.1860 com a SEPRC) e o valor de 945 contos da compra pelo estado à CNCFFST da linha do Barreiro às Vendas Novas e Setúbal (lei de 10.9.1861) e deduzida a quantia de 1008 contos pela venda desta mesma linha à SEPRC (contrato de 11.6.1864), ao todo 2434 contos ou um grande total de 10759 contos ou 56 contos/km. Para tudo isto ver: Pereira, “A política...”, 177-200 e anexos 18 e 19. Vieira, “A política de especulação...”, 723-744.

⁹⁹ TNA, *Chancery, the Wardrobe, Royal Household, Exchequer and various commissions, South Eastern of Portugal Railway Co. Ltd. Receivers' accounts*, C 30/2524.

O regresso do fontismo

O desfecho do diferendo com a SEPRC e o regresso dos históricos ao poder pôs fim à política reformista. As medidas dos reformistas revelaram-se inúteis e no final de contas não foram também capazes de contrariar os interesses das companhias ferroviárias estrangeiras, lesivos do interesse e da dignidade nacional, como ficou bem patente no teor da correspondência diplomática atrás transcrita. Além do mais, os reformistas cometeram os mesmos favorecimentos que criticavam às outras facções *partidárias*, como foi o caso do caminho-de-ferro *larmanjat* adjudicado ao duque de Saldanha¹⁰⁰. O empreendimento tinha beneficiado de uma isenção alfandegária, tão contrária ao espírito dos *janeirinhas* e até recusada anteriormente a outro empresário pelo conselho geral de obras públicas¹⁰¹, mas aparentemente adequada à camaradagem existente entre Saldanha e o marquês de Sá da Bandeira¹⁰².

O novo governo começou a recolocar o país nos trilhos do fomento, se bem que de uma forma muito ponderada, já que o parlamento ainda contava com muitos reformistas que se aterrorizavam perante a perspectiva de mais despesas. Na apresentação da nova equipa ministerial, o duque de Loulé apontava como objectivo o levantamento do crédito, através de cortes na despesa, um vago aumento da receita e um rigoroso cumprimento das obrigações contratadas, no que contava com o apoio dos regeneradores.

O aparente retorno da *Fusão* e da aposta nos investimentos na tecnologia ferroviária ficou bem patente no modo como o novo governo geriu o assunto do acordo com a SEPRC na câmara dos pares, designadamente com um aditamento à proposta no sentido de permitir o arrendamento das linhas a uma companhia que terminasse também os seus prolongamentos até Estremoz, Guadiana e Casével, não se excluindo a hipótese de essa companhia ser a SEPRC ou uma outra fundada pelos mesmos empresários britânicos. A resposta dos regeneradores foi também sintomática. Uma vez que o projecto de lei original fora alterado nos pares, teve que descer novamente à câmara baixa para discussão. Aqui, os regeneradores, que antes (quando o governo era reformista) a tinham atacado, passaram a apoiá-la. Era o consumir da aliança com os históricos contra os reformistas e em prol da continuação da política de melhoramentos materiais.

É ainda reveladora do novo contexto político a proposta de lei apresentada (mas não debatida) pelo reformista Melo e Faro para se iniciar a construção das linhas do Minho, Douro e Beira através da venda de terrenos municipais atravessados pelos caminhos-de-ferro, da criação de um imposto de 3% sobre a exportação e da colocação de municípios nos trabalhos ferroviários.

Nos meses seguintes, o governo tentou resolver a disputa pendente com a CRCFP, de balde. A questão com a CRCFP e um golpe de estado perpetrado em 19.5.1870 pelo duque de Saldanha impediram a retoma em força do fontismo¹⁰³. A oportunidade foi aproveitada pelos reformistas para retomar o poder, mas um primeiro governo de Sá da Bandeira (iniciado em 29.8.1870) não durou mais que dois meses. Um segundo governo de Ávila, que continuava a excluir caminhos-de-ferro do seu discurso, encontrou forte oposição em diversos parlamentares que pediam que várias obras ferroviárias fossem iniciadas. O verdadeiro aríete político que levaria à queda do ministério em 11.9.1871 seria porém a proibição das conferências do Casino¹⁰⁴.

¹⁰⁰ Jaime Fragoso de Almeida, *O incrível comboio Larmanjat* (Lisboa: Medialivros, 2004).

¹⁰¹ Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas, *Conselho de Obras Públicas e Minas*, liv. 27 (1868), 149v-153v.

¹⁰² Arquivo Histórico Militar, *Arquivo Pessoal de Sá da Bandeira*, div3/18/1/3/182, carta de Saldanha a Sá da Bandeira sobre o Larmanjat e os americanos; carta de Saldanha a Sá da Bandeira sobre o início das obras do Larmanjat.

¹⁰³ O diferendo com a CRCFP só seria resolvido em 1875 com a isenção à companhia do imposto de trânsito em troca da construção da travessia sobre o Douro entre Porto e Gaia. Pereira, "A política...", 123.

¹⁰⁴ Para tudo isto ver Pereira, "A política...", 114-117.

Fontes era o homem que se seguia, o que abria fortes perspectivas de retoma da política de melhoramentos materiais. De facto, nem uma semana após a sua nomeação já um grupo de deputados propunha ao parlamento a continuação da linha de Évora até Estremoz e fronteira, financiada pelo rendimento das próprias linhas de sul e sueste. A proposta seria aprovada e transformada em lei a 4.10.1871¹⁰⁵. Na abertura da sessão parlamentar de 1872, Fontes não deixava margens para dúvidas em relação aos seus intentos. Na resposta à coroa podia ler-se que

“a camara dos deputados, intimamente convencida com Vossa Magestade da imperiosa necessidade de continuar e desenvolver a viação publica, que tamanha influencia exerce na prosperidade dos povos, e de que não poucas vantagens estamos já auferindo, não poupará esforços para não parar no caminho d’esses melhoramentos”¹⁰⁶.

Fontes regressara.

Considerações finais

Quando iniciamos este trabalho, a nossa pergunta de partida era: *foi o fontismo inevitável?* E como corolário: *é a busca da tecnologia inevitável?*

Todavia, desde logo convém lembrar que

“there is nothing inevitable about the way in which these [sistemas tecnológicos] evolve. Rather, they are the product of heterogeneous contingency (...). The social and the technical are established simultaneously – indeed that they mutually constitute one another”¹⁰⁷.

Falar em inevitabilidade de um determinado processo histórico implicaria aceitar a existência de determinismo histórico; no caso concreto em estudo implicaria aceitar o determinismo tecnológico (ou seja a crença que a evolução social é provocada pela inovação técnica, que, por sua vez segue um curso inevitável), conceito já desmontado por vários autores¹⁰⁸.

Sem dúvida que a tecnologia ferroviária marcou profundamente a sociedade portuguesa. A ferrovia exercia um grande fascínio na imprensa¹⁰⁹, tinha-se imiscuído indelevelmente no jogo partidário, era a alavanca de desenvolvimento nos países mais avançados do norte da Europa e começava a fazer sentir os seus efeitos sobre Portugal (em 1870, cerca de 1 milhão de passageiros circulou nas linhas existentes, que transportaram ainda 278 mil toneladas de mercadorias¹¹⁰).

No entanto, não agiu sozinha para condicionar a vida política nacional na segunda metade do século XIX, em particular nas décadas de 1850 e 1860. Além da tecnologia em si, existia ainda uma classe profissional, fomentada pelo fontismo – os engenheiros –, que tinha autoridade suficiente para constituir uma contingência heterogénea do processo histórico. Por fim, a questão do financiamento do estado tinha-se ligado intimamente à questão do investimento público e privado na ferrovia¹¹¹.

¹⁰⁵ Ibidem, 118.

¹⁰⁶ DCD (15.1.1872), 70.

¹⁰⁷ Wiebe E. Bijker; John Law, “Do Technologies Have Trajectories?” in *Shaping Technology/Building Society: studies in sociotechnical change*, eds. Wiebe E. Bijker; John Law (Cambridge, MA; London: The MIT Press, 1992), 17.

¹⁰⁸ Michael L. Smith, “Recourse of Empire: Landscapes of Progress in Technological America” in *Does Technology Drive History?...*, 38. Bruce Bimber, “Three Faces of Technological Determinism” in *Does Technology Drive History?...*, 99-100.

¹⁰⁹ Saraiva, “Inventing the Technological Nation...”. 264.

¹¹⁰ Nuno Valério, coord., *Estatísticas Históricas Portuguesas* (Lisboa: INE, 2001), 372.

¹¹¹ Mata, “A Forgotten Country...”, 179.

No início da segunda metade do século XIX, “poorer countries offered higher rates of return, and thus provided an attractive home for spare capital from their wealthier neighbours”¹¹². Concomitantemente Portugal aderira ao padrão-ouro (desde 1854), que “forneceu âncora nominal estável [em termos de taxas de câmbio e de preços] e um mecanismo de compromisso credível”¹¹³. Por outras palavras, Portugal ainda era considerado um investimento de risco, mas que dava maiores garantias de retorno, quer através de dívida pública, quer através de investimento directo estrangeiro (em companhias privadas). Na década de 1860 tinham-se formado várias companhias financeiras britânicas para suportar a construção ferroviária fora de Inglaterra e facilitar a exportação do capital superavitário inglês, através de verdadeiros caçadores de concessões¹¹⁴. O testemunho do engenheiro inglês C. F. White, empregado na SEPRC, é disto bem revelador. Para este técnico,

“the progress of the Railways of Portugal is calculated to prove especially interesting to the English Nation, so large an amount of English Capital being invested in them”¹¹⁵.

Os investidores britânicos, como vimos, tinham relações privilegiadas com a diplomacia e com os mercados financeiros da sua nacionalidade (que custeavam parte das despesas públicas portuguesas) graças aos quais garantiam pelo menos a ausência de risco dos seus investimentos.

No final da década de 1860 e inícios da década de 1870, no momento do ocaso da política restritiva dos reformistas e do regresso de Fontes ao poder, perante a certeza de um “private investment at public risk”¹¹⁶ e perante a abundância de capital inglês para exportação (73,6 milhões de libras/ano entre 1869 e 1873, contra os 29,3 milhões do período entre 1863 e 1866¹¹⁷), a pressão dos investidores estrangeiros sobre os países periféricos para que estes aceitassem investimento directo externo era ainda mais premente. De facto,

“under the burgeoning market system not alone the initiation of technical improvement but its subsequent adoption and repercussion through the economy [e sobre a política] was largely governed by market considerations”¹¹⁸.

Assim, podemos concluir que o programa desenvolvimentista do fontismo tinha todas as condições para ser retomado ao passo que a política de contracção do reformismo tinha contra si poderosos factores que impediam a sua prossecução. Neste sentido, não sendo correcto falar da *inevitabilidade* do fontismo e da *inevitabilidade* de prosseguir com o investimento ferroviário, podemos porém afirmar que muito dificilmente tal política e tal investimento poderiam ter deixado de ser implementados.

Todavia, neste processo, a tecnologia (o caminho-de-ferro) foi apenas um dos factores que jogou em favor da política fontista. A ferrovia representava progresso, desenvolvimento, *civilização*, mas também oportunidades de emprego para os engenheiros e grandes oportunidades de negócio para as casas financeiras internacionais. Tecnologia, identidade profissional e perspectiva de ganhos económico-financeiros combinaram-se para facilitar a retoma do fontismo. A falarmos em determinismo, só podemos falar em *soft technological determinism* (em oposição ao *hard technological determinism*

¹¹² Mata, “A Forgotten Country...”, 179.

¹¹³ António Portugal Duarte; João Sousa Andrade, “O Funcionamento do Padrão-Ouro em Portugal: Análise de Alguns Aspectos Macroeconómicos” in *XXIII Encontro da Associação Portuguesa de História Económica e Social, Coimbra, 7 e 8 de Novembro de 2003* (disponível em http://www4.fe.uc.pt/portugal/docs/apresentacao_padrao_ouro_antonio_portugal_sousa_andrade.pdf – consultada em 15.8.2015).

¹¹⁴ Cottrell, *Investment Banking...*, 264-267.

¹¹⁵ ICEL, *A description...*, f. 3.

¹¹⁶ Ranbir Vohra, *The Making of India. A political history* (Armonk, NY; Londres: M. E. Sharpe, 2013, 3.ª edição), 96.

¹¹⁷ Cottrell, *Investment Banking...*, 490-491.

¹¹⁸ Robert L. Heilbroner, “Do Machines Make History?” in *Does Technology Drive History?*..., 64.

que afirma que a tecnologia é a causa da evolução da história), modelo no qual a tecnologia não pode ser interpretada alheando-se dos seus actores, circunstâncias, agentes que beneficiou e agentes que prejudicou e da influência que estes tiveram sobre o seu próprio desenvolvimento¹¹⁹.

¹¹⁹ Leo Marx; Merritt Roe Smith, "Introduction" in *Does Technology Drive History?...*, XII-XIII.