

AS VIAGENS FERROVIÁRIAS EM PORTUGAL (1845-1896)

HUGO SILVEIRA PEREIRA*

Resumo: Entre 1852 e 1893 Portugal dotou-se de mais de dois mil quilómetros de caminhos-de-ferro, que alteraram a forma como se viajava no Reino. Os portugueses, que antes apenas circulavam nos rios, junto à costa ou onde a ausência de obstáculos o permitia, passaram a dispor de um novo meio de locomoção que lhes encurtava as distâncias e aumentava o tempo disponível. Este artigo pretende, através dos discursos parlamentares coevos, dos pareceres técnicos da engenharia nacional (manuscritos do Ministério das Obras Públicas ou publicados nas revistas da especialidade) e da literatura da época enumerar e explicar algumas mudanças verificadas nos comportamentos itinerários dos portugueses. Verificar-se-á que o caminho-de-ferro criou novos hábitos, suscitou novas preocupações e desenvolveu novas oportunidades, acabando por se transformar num serviço público usual em Portugal.

Palavras-chave: Caminhos-de-ferro; Transportes; Turismo; Viagens.

Abstract: Between 1852 and 1893 more than two thousand kilometres of railway were built in Portugal, changing the way people travelled across the Kingdom. Before that, travel only took place by river, by sea along the coast or by land where the lack of obstacles allowed it. This new form of transportation shortened distances and thus gave Portuguese travellers more time. Based on contemporary parliamentary debates, the technical opinions of Portuguese engineering (both manuscript in the records of the Ministry of Public Works and published in technical journals) and contemporary fictional literature, this study aims to describe and explain some of the changes to travelling habits in Portugal. We shall see that new habits were brought on by the railway, as well as new concerns and new opportunities, and it quickly became a widely-used public service.

Keywords: Railways; Transportation; Tourism; Travel.

INTRODUÇÃO

O século XIX foi marcado pela aceleração do tempo e das viagens graças ao desenvolvimento das redes de caminhos-de-ferro. Em Portugal esse fenómeno também se fez sentir se bem que tardiamente. Apesar dos esforços de Costa Cabral, ainda na década de 1840, só na segunda metade de Oitocentos, com a Regeneração, circulariam em Portugal comboios sobre carris, a imagem de marca do Fontismo.

Como veremos, o caminho-de-ferro alterou o conceito de viagem no País, acelerando-o, contribuindo nesta medida para uma mudança nos hábitos comerciais, culturais e de lazer dos portugueses e nas suas próprias mentalidades. Simultaneamente, a ferrovia daria outras conotações ao conceito a nível político, militar e das relações com o estrangeiro.

AS VIAGENS ANTES DO CAMINHO-DE-FERRO

Em Portugal à entrada do século XIX, os meios e vias de transportes e comunicações eram arcaicos. Antes dos caminhos-de-ferro e das estradas que duravam mais do que um

* Investigador do CITCEM – Centro de Investigação Transdisciplinar «Cultura, Espaço e Memória». Bolsheiro de Doutoramento da Fundação para a Ciência e a Tecnologia.

Inverno, «os eixos fundamentais dos transportes portugueses eram constituídos pela cabotagem na orla marítima e pela navegação fluvial»¹, uma situação que remontava a épocas muito recuadas e que persistiria em algumas regiões até ao século XX. Em termos de comunicação interna, predominavam fracas estradas, carreiros, barcas de passagem fluvial ou a ausência de obstáculos geográficos, cruzados por almocreves, recoveiros e pouco confortáveis carros movidos a tracção animal (diligências, mala-postas, ómnibus, char-à-bancs, etc.). Comboios, só de muars². A excepção residia em zonas onde houvesse algum interesse imediato a explorar e que fossem servidas por rios, como revelava no parlamento em 1843 o deputado alentejano José Maria Grande: «Tudo quanto exportamos para o estrangeiro não seria exportado, se não se fizesse a condução pelos nossos rios (...). Não ha a menor duvida que o que tem salvado este Paiz de um inteiro isolamento, são as nossas communicações fluviaes»³. Contudo, em grande parte destes rios a navegabilidade era limitada, além de que muitas regiões (30 a 40% do território continental⁴) encontravam-se afastadas de leitos navegáveis.

Em resumo, «os caminhos eram intransitáveis, não havia hospedarias, a segurança era precária»⁵ pelo que «viajar em Portugal era arriscado, moroso, incómodo e, porque dispendioso, reservado a poucos»⁶. Mas mesmo o privilégio destes poucos não era muito agradável a atender às memórias da Marquesa de Rio Maior: «Neste serão, (...) perguntaram a meus pais: – Então, que tal lhes correu ontem a viagem de Alhandra a Lisboa? – Péssima. Saímos às duas da tarde. O Capitão Marques encalhou no Mouchão da Póvoa, apesar de virmos no *Tejo*, que é sempre o melhor. Depois, veio o nevoeiro, e o capitão teve medo de atracar na ponte de Lisboa que está podre; ficámos até à meia-noite na Cova da Piedade, à espera que a maré enchesse. E trazíamos um cabaz de queijos frescos que os endiabrados estudantes de Coimbra, que vinham de Vila Nova, comeram do primeiro ao último. Sobretudo um tal Casal Ribeiro»⁷.

Por outro lado, as longas viagens convidavam à meditação. No trajecto das Vendas Novas a Lisboa, o Marquês de Ficalho, um Par do Reino até imaginou que naqueles areais não havia pântano que não se secasse, pinheiro que não se transformasse em pinhal e estrada que não se transformasse em caminho-de-ferro. Associou-se ao capitalista José Maria Eugénio de Almeida e propôs a construção de uma via-férrea ao governo. No concurso, vendo tamanha concorrência, afastou-se por *patriotismo* para não comprometer a empresa⁸. Apenas não referiu que tanto ele como Eugénio de Almeida eram grandes proprietários alentejanos⁹.

1 SERRÃO, 1962: 269.

2 GUILLEMOIS, 1995.

3 DCD. Sessão de 15 de Março de 1843, 246-247.

4 JUSTINO, 1988-1989: 189.

5 MÓNICA, 1996: 12.

6 ALEGRIA, 1990: 104.

7 Citada em ABRAGÃO, 1956: 4.

8 DL. Sessão da Câmara dos Pares de 12 de Janeiro de 1866, 136.

9 SARDICA, 2005. MÓNICA, 2005-2006: III, 655-656; I, 144-146.

Meditações à parte, as viagens terrestres em Portugal, além de terem um âmbito muito limitado, eram muito demoradas. Segundo Ruben Andresen Leitão, antes dos caminhos-de-ferro, de Lisboa a Elvas levava--se três dias, ao Porto cinco, ao Algarve oito e a Bragança quinze. De tal modo assim era que «o maior terror que póde inspirar-se a um funcionario qualquer, civil ou militar, é ameaçal-o com uma transferencia para Bragança. Suppõe-se que Bragança é a Siberia»¹⁰, diria o deputado bragantino Pires Vilar¹¹ ainda em 1880.

Frequentemente se atribuía a estes factos a responsabilidade pela debilidade do comércio interno e pela falta de progresso nacional, pois acreditava-se que o País era muito rico agrícola e geologicamente. No Panorama de 15 de Julho de 1837 podia-se ler: «os meios de fácil trânsito no interior de qualquer país são o elemento indispensável para a prosperidade do povo e para o progresso da indústria (...). Os carros movidos por vapor sobre caminhos de ferro porão algum dia os povos em contacto a bem dizer imediato (...), ficando deste modo sendo as estradas de ferro para os objectos físicos o que a tipografia foi para o pensamento»¹². No parlamento, em 1851, Luís Augusto Rebelo da Silva afinava pelo mesmo diapasão: «circule a produção, chegue por estas veias e artérias menos onerada dois terços do que hoje chega, e vereis se em seis ou oito annos somos o mesmo povo»¹³, enquanto que o já referido José Maria Grande supunha que «a contribuição que a nossa agricultura paga ás más estradas, é duas ou três vezes superior á que paga ao estado»¹⁴ e numa visão anatómica da economia via as estradas como as artérias da agricultura e da indústria e os caminhos-de-ferro as suas aortas. O próprio rei D. Pedro V depois de viajar nos comboios ingleses ficaria fascinado questionando-se: «que vantagens não retiraria o nosso pobre país de um caminho de ferro!? Quanto não fertilizaria e enriqueceria ele o comércio do Alentejo, que fonte de prosperidade não seria ele para o País?»¹⁵. Era pois crença generalizada e praticamente consensual que pelo desenvolvimento dos transportes e das viagens se resgataria o País.

A CONSTRUÇÃO FERROVIÁRIA

Foi Costa Cabral quem decretou o primeiro caminho-de-ferro em Portugal, entre Lisboa e Espanha, a construir pela Companhia das Obras Públicas. No entanto, a instabilidade sociopolítica da segunda metade da década de 1840 baldou esses esforços que só seriam retomados pelo governo saído do golpe de 1 de Maio de 1851, onde pontificava Fontes Pereira de Melo, para quem os melhoramentos materiais (sobretudo vias de transporte e caminhos-de-ferro) eram o meio para aproximar Portugal das restantes nações da Europa, sendo precisamente «o consenso generalizado em torno deste problema (...)

¹⁰ DCD. 23 de Fevereiro de 1880, 542.

¹¹ MÓNICA, 2005-2006: III, 1080-1081.

¹² Citado em GAIO, 1957: 19-20.

¹³ DCD. 24 de Março de 1851, 270.

¹⁴ GRANDE, 1853: 7.

¹⁵ Citado em TEIXEIRA, 1956: 26.

[que] permitir[ia] que a política de obras públicas do Fontismo tivesse sido acolhida com tanta esperança e tão pouca oposição»¹⁶, mesmo no parlamento, onde o caminho-de-ferro foi acolhido de braços abertos, apenas se criticando o método de o obter¹⁷. No entanto, havia opositores, quanto mais não fossem os que poderiam ser prejudicados pelos caminhos-de-ferro e aqueles para quem as estradas e os rios bastavam.

Seja como for, ao longo da segunda metade do século XIX, seriam construídas várias linhas de caminhos-de-ferro que chegariam a todas as províncias nacionais. Em 1856, a Companhia Central Peninsular de Hardy Hislop leva os carris até ao Carregado. Em 1861, uma companhia de *brasileiros* conclui a linha desde o Barreiro até às Vendas Novas e Setúbal. Em 1859, chega a Portugal D. José de Salamanca que completa as linhas de Leste (1863) e do Norte (1864), entregando depois a exploração à CRCFP, que em 1877 chega ao Porto e em 1880 inaugura o Ramal de Cáceres. Mais a Norte, as Linhas do Minho (incluindo Ramal de Braga) e Douro seriam concluídas em 1882 e 1887, respectivamente. No Alentejo, a Southeastern of Portugal Railway Company liga Vendas Novas a Évora (1863) e Beja (1864). Depois de uma atribulada rescisão contratual, o Estado levaria a via-férrea a Estremoz (1873), Pias (1887) e Algarve (1889). Cruzando o centro do País tínhamos as linhas da Beira Alta e da Beira Baixa: a primeira foi inaugurada pela Companhia da Beira Alta em 1882; a segunda foi-o pela CRCFP em 1893. Ligada à Linha da Beira Alta encontramos a Linha de Lisboa a Torres Vedras e à Figueira com ramal para Sintra, inaugurados na sua totalidade pela CRCFP em 1890. Além destas grandes vias, foram construídos alguns ramais e caminhos-de-ferro de importância secundária: a Linha do Porto à Póvoa e Famalicão (1881), a Linha de Guimarães (1884), a Linha do Tua (1887), o Ramal de Viseu (1890) e o Ramal de Cascais (1895). Dentro das grandes cidades também se construíram caminhos-de-ferro: em Lisboa, do Rossio a Campolide na linha de Lisboa a Torres e Sintra (1891) e desde Benfica até Santa Apolónia (1893). No Porto, ligou-se a estação de Campanhã à Alfândega da cidade (1888) e à estação central em São Bento (1896). A ligação a Leixões far-se-ia pela linha até às pedreiras de São Gemil, que entroncava na linha do Porto a Famalicão na Senhora da Hora. Também Coimbra teve direito a um ramal desde a estação na Linha do Norte até ao centro da cidade, construído pela CRCFP em 1885, sendo depois o prolongamento até Arganil concedido à empresa Fonseca, Santos & Viana¹⁸.

UMA NOVA FORMA DE VIAJAR

«A construção da rede de caminhos-de-ferro em Portugal alterou de forma significativa a mobilidade da população no interior do país, permitindo percorrer maiores distâncias em menos tempo»¹⁹. Em 1864, já era possível ir de comboio de Lisboa a Gaia, de Lisboa a Magacela (a ligação a Madrid só se completou em 1866²⁰) ou do Barreiro ao coração do

¹⁶ JUSTINO, 1988-1989: 173.

¹⁷ PEREIRA, 2008: 153-155.

¹⁸ VIEIRA, 1983; PINHEIRO, 1986; ALEGRIA, 1990; TORRES, 1936; SILVA, 2004 e SILVA & RIBEIRO, 2007-2009.

¹⁹ MATOS [et al.], 2009: 2.

²⁰ ARTOLA, 1978: 248. CP & RENFE, 1981: 3-4.

Alentejo. Pior, em certos casos, era a mera viagem até à estação dos comboios, pelo facto de não haver estradas. Disso se queixou a CRCFP entre 1863 e 1873²¹. Vinte anos depois a queixa mantinha-se, desta feita na voz do deputado duriense Pinto Moreira: «imagine v. ex.^a que aquella gente [de Baião], espalhada pelos outeiros, vê passar todos os dias [...] aquella machina immensa do progresso que a saúda e chama, e ao mesmo tempo reconhece com pezar e descontentamento, que a condemnaram ao verdadeiro supplicio de Tantalos, pois que não póde aproveitar-se d'essa conquista da sciencia e do engenho humano»²². Assim, os viajantes que antes tinham de atravessar barrancos e penhascos para ir a uma qualquer feira, continuaram a ter de os atravessar para chegar às estações, que na maior parte das vezes ficavam afastadas dos centros das localidades para evitar o alto preço das expropriações.

A par desta insuficiência rodoviária havia o receio inicial das pessoas, se bem que as inaugurações e as viagens inaugurais fossem muito concorridas. A novidade atraía, o uso corrente era desconfiado. O deputado e engenheiro Belchior Garcez ilustra o espanto que inicialmente causava e simultaneamente afastava os portugueses dos caminhos-de-ferro: «quando se fez o caminho de ferro do Barreiro ás Vendas Novas, fui eu um dia (...) ás Vendas Novas, e encontrei-me lá com um almocreve, que trazia uns odres de azeite para vender em Lisboa. Os machos vinham doentes, e o homem estava afflicto. Condoído do pobre homem, disse-lhe: – Deixe o gado em Vendas Novas, que ahi lh'o tratam e venha na locomotiva commigo para o Barreiro, que vem de graça. Com difficuldade aceitou a minha offerta (...). Veiu a Lisboa, fez o seu negocio, e no outro dia voltou para as Vendas Novas. Foi ter commigo e disse-me que se não tivesse presenciado o que se passou havia de dizer que era bruxaria, porque ainda que lhe abrissem a cabeça nunca poderia acreditar, se não tivesse visto que em vinte e quatro horas se podia vir de Vendas Novas a Lisboa, vender o azeite, comprar o que se precisava e estar de volta»²³. Com o passar dos tempos, iam-se desacreditando as notícias que diziam que quem «não viajasse à janela dos compartimentos morreria abafado e quem viajasse mais de meia hora ficaria em estado sonâmbulo»²⁴.

A este receio não terá sido alheia a fraca qualidade das primeiríssimas viagens em Portugal ainda no tempo da Companhia Central Peninsular. A 24 de Agosto de 1856, antes da viagem inaugural, D. Pedro V quis visitar a linha, mas o comboio da experiência não foi além de Alverca por não estar instalada a linha do telégrafo até ao Carregado. No dia da inauguração, nova desilusão para o monarca: se à ida tudo correu pelo melhor, à volta uma das máquinas ficou-se por Sacavém. A outra teve de levar metade do comboio para Lisboa e depois voltar para trazer o resto dos convidados, porque «não tinha força para puxar todas as carruagens que lhe atrelaram; e fora-as largando pelo caminho. (...) Esses desprotegidos da sorte, semeados pela linha, ao acaso das debilidades da tracção acelerada, só chegaram alta noite a Lisboa, depois de

21 DINIS, 1915-1919: III, 275-276, 459, 509, 565-567; V, 207-208.

22 DCD. 12 de Maio de 1890, 345.

23 DL. Sessão da Câmara dos Deputados de 4 de Agosto de 1868, 1924.

24 Citado em TEIXEIRA, 1956: 26.

variadíssimas aventuras»²⁵. A novidade que constituiu o Larmanjat (um comboio mono-carril que rolava duas outras rodas em pranchas de madeira assentes na estrada) na década de 1870 também acabou por ser uma desilusão não tanto pela velocidade de 13 km/h, mas pela falta de qualidade da viagem. Dele se esperava que «transforme Sintra em um daqueles confluente de patuscadas onde passem um dia regalados os lisboetas que não têm tempo nem cabedal para se andarem à cata de felicidade um pouco mais longe da casa»²⁶, mas durante as viagens «encheram-se-nos as bocas e os olhos daquele saibro irritante, que nos atacava às ondas com a picante impressão de vidro moído (...). Tapávamos a cara com os lenços para evitar a cegueira ou a asfixia, tanto era o pó. E, então, os solavancos! Nunca os esquecerei..., tão desapiadadamente (sic) lá fui maltratada!» O veredicto era implacável: «Se quiser ir a Sintra (...), nada de *Larmanjat*»²⁷.

De qualquer modo, a frequência dos comboios não era grande. Em 1856, faziam-se duas viagens por dia de ida e volta na Linha até ao Carregado. Em 1863, apenas se dobrou aquela cadência no troço comum das Linhas de Norte e Leste. Em 1866, eram já seis os comboios em ambos os sentidos ligando Lisboa a Gaia, enquanto a ligação Entroncamento – Badajoz apenas era servida de quatro comboios em ambos os sentidos²⁸. A Linha de Sintra veio agilizar a cadência dos comboios, oferecendo (em 1896) oito ligações diárias em cada sentido entre as duas localidades²⁹.

Quanto à velocidade, embora representasse um aumento considerável em relação à que se atingia na altura (segundo Joel Serrão, a velocidade máxima em terra era de 9,5 km/h, atingida por uma diligência puxada por quatro cavalos³⁰), em 1864 não era suficiente para chegar a Gaia em menos de 14 horas e a Badajoz em menos de 12 (média de 23 km/h). Em 1872, Gaia já só estava a 11,5 horas de distância de Lisboa (média de 28 km/h)³¹. Em 1896, com o grosso da rede já construído, a maior velocidade média que se atingia era de 30 km/h na Linha do Norte e na Linha do Minho. Na maioria das outras vias a velocidade média oscilava entre os 20 e os 30 km/h, havendo também ligações (Porto – Aveiro e Porto – Braga) onde os comboios nem à média de 20 km/h chegavam³². A baixa velocidade dos comboios nacionais foi sempre uma constante neste período e posterior (Brito Camacho já no século XX dizia que a velocidade numa linha férrea se mantinha nos 24 km/h³³), sendo umas vezes devidas à própria natureza do terreno, outras à má construção. Em 1860, D. Pedro V referia que uma velocidade de 40 km/h era excessiva para os caminhos-de-ferro peninsulares³⁴. Em 1869, a JCOPM sancionava a abertura do caminho-de-ferro de Beja ao Guadiana, desde que os

²⁵ Marquesa de Rio Maior citada em GAIO, 1957: 37-38. Ver também LEVY, 1981: 2-27.

²⁶ Lady Jackson citada em RIBEIRO, 2002: I, 33-34.

²⁷ Lady Jackson citada em GAIO, 1957: 70-71.

²⁸ GAIO, 1957: 30, 34, 46 e 81. DINIS, 1915-1919: IV, 280-281.

²⁹ GCFPH. Ano IX, n.º 216, 383.

³⁰ SERRÃO, 1999-2000: 450.

³¹ DINIS, 1915-1919: V, 105.

³² GCFPH. Ano IX, n.º 216, 383.

³³ Citado em ABRAGÃO, 1956: 248-249.

³⁴ D. PEDRO V, 1927a: 207.

comboios não ultrapassassem os 30 km/h³⁵. Na segunda metade da década de 1870 na projectada Linha da Beira Alta, vista por grande parte dos políticos portugueses como a verdadeira linha internacional, a JCOPM estimava que os comboios não ultrapassariam os 30 km/h, o que fazia o mesmo órgão ponderar se a verdadeira linha internacional não seria a Linha da Beira Baixa, que apesar de ser mais extensa, permitia aos comboios pelas suas condições de tracção atingirem uma velocidade mais elevada (na ordem dos 40 a 45 km/h), que compensava o excesso de extensão³⁶. No projecto definitivo da Linha da Beira Alta (1876), a JCOPM admitia sem tergiversar que a velocidade média não ultrapassaria os 30 km/h para comboios de passageiros e 20 km/h nos de mercadorias, procurando justificar esse valor com o facto de no caminho-de-ferro do Norte de Espanha as velocidades também não irem além dos 33 km/h³⁷. Não nos esqueçamos de que falamos de linhas internacionais, que supostamente deviam servir de ligação entre o porto de Lisboa e o centro da Europa através de Espanha. Nos outros, as velocidades seriam ainda menores, sobretudo nos caminhos-de-ferro de segunda ordem (como o Larmanjat ou os caminhos-de-ferro de bitola inferior a 1,67 metros) ou nas automotoras que circulariam directamente sobre a estrada sem necessidade de carris, para os quais, a JCOPM recomendava 20 km/h como velocidade máxima³⁸. Isto era tanto mais grave quanto havia notícias de caminhos-de-ferro no estrangeiro que viajavam a velocidades até 60 km/h (se bem que também fossem noticiadas linhas que possibilitavam velocidades muito reduzidas)³⁹. A vertigem da velocidade dependia da percepção de cada um. Se para Lady Charlotte Jackson (em 1877) – habituada aos comboios ingleses que em 1873 atingiam já uma velocidade máxima de 80 km/h e em 1882 circulavam à velocidade média de 60 km/h⁴⁰ – «o comboio viaja devagar, mas sem perigo, pelo menos», para Alberto Pimentel «hoje a locomoção é outra: rápida, certa, vertiginosa. O caminho de ferro devora as distâncias e os episódios»⁴¹. E de facto as viagens a longa distância deixaram de ser medidas em dias, para passarem a ser medidas em horas.

Seja como for, estas velocidades nas linhas internacionais, a par da diferença de bitola em relação à rede europeia, deitavam por terra quaisquer veleidades que os governantes portugueses tivessem em atrair para Portugal o movimento entre a América e a Europa, vencendo os portos de França, e fazer de Lisboa o cais da Europa, tal como confirmava o Conde de Paçô-Vieira (Alfredo Vieira Pinto de Vilas Boas, político regenerador e ministro das Obras Públicas em 1903 e 1904) em 1905: «é tempo de perdermos illusões ácerca das intensas correntes do trafego internacional pelos

35 AHMOP. CSOPM. Livro n.º 30. Consulta de 4 de Outubro de 1869, 115-116.

36 AHMOP. CSOPM. Livro n.º 37. Consulta de 27 de Abril de 1876. AHMOP. CSOPM. Caixa n.º 18. Consulta de 7 de Janeiro de 1875.

37 AHMOP. CSOPM. Livro n.º 37. Consulta de 4 de Março de 1876.

38 AHMOP. CSOPM. Livro n.º 32 e 32-A. Consulta de 24 de Agosto de 1871, 280-299 e 1-8v. AHMOP. CSOPM. Caixa n.º 18. Duas consultas de 3 de Janeiro de 1884.

39 ROPM. Ano IV, n.º 42, 250. ROPM. Ano XXIII. N.ºs 274 a 276, 420-421.

40 ROPM. Ano IV, n.º 47, 457. ROPM. Ano XII, n.º 144, 637.

41 Ambos citados em ABRAGÃO, 1956: 43-44 e 18, respectivamente.

nossos caminhos de ferro. Hajam vista os desoladores dados estatísticos relativos ás ligações existentes»⁴². Para piorar o cenário, as perspectivas do lado de lá da fronteira também não eram animadoras, porque os caminhos-de-ferro espanhóis tinham na segunda metade do século XIX a fama de serem dos mais lentos da Europa⁴³ e nem a escolha da bitola de 1,67 metros lhes permitiu aumentar suficientemente a potência das locomotivas para aumentar a velocidade dos comboios.

Internamente, os caminhos-de-ferro fariam viajar do interior para o litoral os produtos nacionais: cereais, vinho, couros e madeiras do Minho e Douro; trigos, suínos e provavelmente, os minérios e as cortiças do Alentejo, assim como os mármore de Estremoz, os vinhos da região Oeste e os produtos da Beira Alta, todos tão exageradamente elogiados nas sessões parlamentares. Já as manufacturas da Covilhã ficariam de fora deste giro, pelo menos até à chegada do comboio à cidade. Inversamente, também produtos estrangeiros chegados aos portos de Lisboa e Porto (carvão, comestíveis, manufacturas, adubos e cereais) viajavam de comboio pelo País⁴⁴.

O tráfego de passageiros foi também animado. Em 1864, no parlamento (proposta de lei n.º 74-B de João Crisóstomo) tinha-se grande confiança no potencial das vias-férreas do Alentejo para o seu povoamento e colonização o que não se terá realizado de todo, se bem que no Pinhal Novo, José Maria dos Santos tenha aproveitado o caminho-de-ferro e os recursos financeiros que recebeu por casamento para iniciar a colonização agrícola da região⁴⁵.

Um outro movimento esperado – o turístico – teve, sem dúvida, uma grande dimensão a atendermos às palavras de Roberto Espregueira Mendes em 1956: «[o caminho-de-ferro] permitiu (...) o acesso, com dispêndio insignificante, a praias e termas. É o comboio que descobre a paisagem portuguesa e que inicia, a valer, a indústria turística»⁴⁶. Já na década de 1850 o Conde de Claranges Lucotte, depois de obter a concessão da Linha de Sintra, solicita ao governo a concessão de 18 200 metros quadrados na Praia de Pedrouços (nas imediações da linha) para lá construir um estabelecimento de banhos⁴⁷. Na segunda metade da década de 1860, a CRCFP cria comboios de recreio entre Lisboa e Porto, propondo reduções dos preços dos bilhetes em épocas festivas ou de banhos, à semelhança do que se fez mais tarde em França; em finais da década de 1880 e inícios da de 1890 oferece as *viagens circulatorias* em Portugal e Espanha e bilhetes a preço reduzido para visitar as cidades de Castelo Branco e Covilhã; e em 1887 George Nagelmakers inventa o *Sud-Express* que oferecia um novo serviço aos turistas e àqueles que do centro da Europa seguiam para as Américas⁴⁸. Mas também as outras companhias exploradoras enveredaram por esse caminho, oferecendo facilidades aos viajantes (os

⁴² PAÇÓ-VIEIRA, 1905: 126. MÓNICA, 2005-2006: III, 1081-1084.

⁴³ GÓMEZ MENDOZA, 1982: 117.

⁴⁴ ALEGRIA, 1990: 493-496.

⁴⁵ MÓNICA, 2005-2006: III, 581-583.

⁴⁶ Citado em ABRAGÃO, 1956: XIV. PINHEIRO, 2006: 29.

⁴⁷ PEREIRA, 2008: 63 (nota 81).

⁴⁸ LEVY & CARVALHO, 1979.

bilhetes quilométricos) nas suas viagens de excursão⁴⁹. Acompanhando esta oferta iniciou-se a publicação de guias específicos que orientavam os turistas, como o *Novo Guia Luso-Brasileiro do Viajante na Europa*, *O Guia Oficial dos Caminhos de Ferro de Portugal* (que indicava as tarifas especiais que se praticavam durante o Verão nas viagens até às praias ou às termas) ou o *Guia Portátil do Viajante em Portugal*⁵⁰. Simultaneamente, desenvolveu-se a preocupação de tornar as estações aprazíveis para o turista, ao nível do asseio, da eficiência dos serviços e da simpatia dos empregados. As estações eram o primeiro contacto que os turistas tinham com o destino da viagem e nesse sentido se embelezaram as estações com painéis de azulejo, ajardinamento dos espaços circundantes e decorações arrojadas (como são exemplo as estações de São Bento no Porto ou a do Rossio em Lisboa)⁵¹.

O comboio desenvolveu assim, em grande medida, a oferta de transporte para localidades aprazíveis do País, sendo mesmo razão invocada para justificar alguns caminhos-de-ferro no parlamento. Assim aconteceu com as linhas de Sintra («*sítio tão bello e frequentado*», dizia Fontes⁵²), Guimarães e Oeste (aproveitando as termas de Vizela e das Caldas), Algarve (facilitando, segundo o deputado Barros e Cunha, o trânsito para uma «*zona mais temperada*»⁵³) e Cascais: «o comboio de Cascais (...) caiu em cheio no agrado do lisboeta. Enchiam-no em cada domingo, carregados com cestos de farnéis para o almoço (...). Foi o tempo dos bailes na Parada, das festas organizadas pela Rainha, do borboletar duma aristocracia elegante, poderosa e opulenta em torno dos seus Reis a banhos (...) agora animado dum impulso que o leva para o triângulo turístico que assenta seus vértices no jogo, na dança, na helioterapia»⁵⁴. O mesmo aconteceu com a Linha de Sintra, que permitiu «ter, a uma hora de distância, da cidade, um passeio agradável, uma villa interessante, um pouco de ar refrigerante ou vivificador»⁵⁵. Projectadas linhas de americanos (carris assentes sobre as estradas) como as entre a Ponte de Santana e a Ponte de São Martinho ou entre a estação do Valado na Linha do Oeste e a Nazaré (linha esta que apenas deveria funcionar segundo o seu proponente durante a *época balnear* que na altura se estendia desde 1 de Junho até 30 de Novembro⁵⁶) serviram esse propósito. Também em Braga, na década de 1880, a empresa de americanos de Manuel Joaquim Gomes ligava a estação do caminho-de-ferro de Braga ao elevador do Santuário do Bom Jesus, onde o mesmo empresário desenvolveria instalações de recreio a um preço tão módico que multiplicou por sete o número de visitantes do local⁵⁷.

49 DINIS, 1915-1919: IV, 5, 122-124, 131-132. MATOS [et al.], 2009: 5-8 e 10-12.

50 MATOS [et al.], 2009: 6 e 11.

51 MATOS [et al.], 2009: 13-14.

52 DCD. 25 de Junho de 1855, 298.

53 DCD. 9 de Janeiro de 1874, 52-54.

54 Branca de Gonta Colaço e Maria Archer citadas em ABRAGÃO, 1856: 357-359.

55 Leonildo Mendonça da Costa, citado em RIBEIRO, 2002: I, 52.

56 AHMOP. CSOPM. Caixa n.º 31. Consulta de 21 de Dezembro de 1886.

57 CORDEIRO [et al.], 2001: 19-22 e 58.

Não nos esqueçamos também das viagens suburbanas possibilitadas pelas linhas construídas dentro das grandes cidades do Porto e de Lisboa (ligadas também aos americanos a tração animal ou a vapor⁵⁸) ou as que ligavam a capital aos seus arrabaldes: em 1896, haviam dez ligações de Lisboa a Sintra, oito de Lisboa a Cascais e nove de Lisboa a Sacavém⁵⁹.

A viagem de comboio foi-se tornando rotineira (em 1893, os caminhos-de-ferro transportaram seis milhões de passageiros e pouco menos de um milhão e meio toneladas de mercadorias⁶⁰ e em 1904, o engenheiro Fernando de Sousa refere que nenhuma das estações terminos em Portugal tinha capacidade logística para o movimento que albergava⁶¹), malgrado o pouco conforto oferecido pelas carruagens. A já citada Lady Jackson faz-nos uma descrição das carruagens na Linha do Norte: «têm que farte espaço e altura; dez lugares cada uma, uma poltrona no centro, e dois assentos de cada lado; mas as de 1.ª classe [...] são as mais escuras e lúgubres carruagens em que ainda viajei. Coxim e costas são estofadas de um grosseiro rep de lã às listras surrado como o das antigas diligências, as cortinas são da mesma droga tosca; não têm guarda-pó, posto que nesta estação a poeira acama nos caminhos à altura de um pé e o calor não consente que as janelas se fechem; não têm suspensórios em que a gente encoste os cotovelos; (...) é penoso estar ali sentada sem conforto algum. O chão é todo alcatifado, ensaibrado, com a areia que os adventícios trazem consigo, e que ringe desagradavelmente quando os pés se movem. [...] as de 2.ª classe [...] são menos luxuosas, porque não têm estofos, nem assentos divididos, nem alcatifas. A 3.ª é coberta, mas ao ar livre dos lados, e quere-me (sic) parecer que tem poucos ou nenhuns assentos, porque, tirante os que iam encostados às ilhargas, homens e mulheres pareceram-me lá dentro amontoados promiscuamente»⁶². Os próprios viajantes acabavam por tornar a viagem menos que agradável como recordava a actriz Maria Matos: «Lugares reservados, marcados com antecipação, foram logo assaltados por uma avalanche de passageiros que, em cada estação, era reforçada por outros muitos que invadiam as carruagens sem se deterem, numa ânsia sôfrega de arranjar lugar, invadindo tudo [...]. E o pior é que com eles vinham [...] volumes de toda a espécie e os indispensáveis cestos com o farnel»⁶³. Isto quando não se verificavam atrasos e, na pior das hipóteses, descarrilamentos ou acidentes, que não eram tão raros quanto se possa pensar, sobretudo na segunda metade da década de 1860⁶⁴. Nas salas de espera, o cenário não era diferente: «as rimas de gente eram mais densas ainda e atropeladas. Uns dormiam, outros chupavam o cigarrinho, aqueles com o naco de queijo prensado pelo polegar contra a fatia de broa, a navalha a servir ora para cortar, ora de grafo, iam rilhando a sua parva»⁶⁵.

⁵⁸ GUILLEMOIS, 1995: 51-55.

⁵⁹ GCFPH. Ano IX, n.º 216, 383.

⁶⁰ VALÉRIO, 2001: 373.

⁶¹ SOUSA, 1912: 5-12.

⁶² Citada em ABRAGÃO, 1956: 43-44.

⁶³ Citada em ABRAGÃO, 1956: 379.

⁶⁴ DINS, 1915-1919: IV, 327.

⁶⁵ Aquilino Ribeiro citado em ABRAGÃO, 1956: 261.

Mas ainda mais apetecida e frequentada do que a viagem para Sintra ou Cascais (se bem que igualmente desconfortável) era a viagem... para o poder. Ao longo dos 40 anos da construção da rede, foram vários os governos que caíram não só mas também por questões imediatamente ligadas aos caminhos-de-ferro: Fontes, em 1856, por não conseguir fazer passar nos Pares um empréstimo para a construção das linhas do Norte e Leste; Loulé, em 1859, na sequência do fracasso do contrato com Sir Morton Peto para a construção da Linha do Norte; os reformistas, em 1871, vítimas de um processo de rescisão com a companhia inglesa dos caminhos-de-ferro do sul e sueste e de um período de três anos sem qualquer avanço na rede ferroviária; Ávila em 1877, por não mostrar a prestação necessária para continuar o desenvolvimento das obras proporcionado pelos regeneradores nos seis anos anteriores. Rapidamente se tornou perceptível que «do que mais se cura é de ver, se a propósito do caminho de ferro nacional, se pôde estabelecer uma especie de viação acelerada para o poder»⁶⁶, muito embora fosse uma viagem nefasta para as capacidades de memória dos políticos pois parecia «que os nobres ministros passam o Lethes quando vão sentar-se n'aquelas cadeiras!»⁶⁷. Era a influência *Sra. D. Política*, segundo o engenheiro Miguel Carlos Correia Pais (técnico com experiência em várias linhas e grande defensor da construção e exploração por conta do Estado⁶⁸), que depois *viajava* para as empresas privadas com quem os governos amiúde negociavam, governos «que querem, a todo o transe, que os caminhos de ferro sejam entregues a companhias, pois é essa a unica maneira de tirarem algum proveito proprio! (...) Foi para esse fim que as companhias se viram forçadas a inventar os administradores, administradores delegados, conselhos de administração, conselhos fiscaes, etc., cargos preenchidos sempre por pessoas de alto cothurno»⁶⁹, que em troca as defendiam nas câmaras. E de facto, Fontes chegou a ser simultaneamente ministro e administrador da CRCFP enquanto defendia no parlamento uma alteração ao contrato entre o governo e esta empresa. Miguel Osório chegou a ser também director da CRCFP ao mesmo tempo que envergava o arminho de Par do Reino. O Visconde de São Januário tornou-se membro do Conselho Fiscal da CRCFP pouco antes de, como ministro da Guerra, aceitar a concessão do Ramal de Cascais contra o parecer da Comissão de Defesa de Lisboa e seu Porto.

Contudo, para as empresas, estas viagens não parecem ter sido tão proveitosas, tendo em conta que só os custos operacionais eram cobertos pelas receitas. A remuneração do capital raramente se verificou a não ser quando o estado o garantia (sistema empregado para a construção das linhas do Oeste, Beira Baixa, Tua e do Ramal de Viseu)⁷⁰. Isto remete para uma pré-noção de serviço público, no que ao transporte e às viagens diz respeito, que se confirma em intervenções de alguns deputados nas câmaras legislativas. Fontes, por exemplo, em 1865 diria: «eu supponho que o thesouro não lucra, supponho mesmo que perde na construcção dos caminhos de ferro (...) e assim mesmo

⁶⁶ Gomes de Castro. DCD. 11 de Abril de 1859, 125.

⁶⁷ Fontes Pereira de Melo. DCD. 1 de Junho de 1857, 16.

⁶⁸ AHMOP. Processo Individual.

⁶⁹ PAIS, 1882: 270.

⁷⁰ ROPM. Ano XXI (fim do volume). Estampa n.º 3 (diagramas do rendimento e despesa).

creio ser uma necessidade impreterível a construção de caminhos de ferro»⁷¹. Do outro lado do espectro político, Braamcamp concordaria numa intervenção em 1878 a propósito da Linha do Algarve: «não é, nem pôde ser uma empresa industrial e lucrativa; é instrumento de civilização que deve ter por fim principal o desenvolver os recursos d'aquelle provincia tão extensa»⁷². Tornou-se notório que era necessário colocar o país a viajar, mesmo que isso significasse prejuízo para o Estado, pois esse prejuízo seria ressarcido pelo desenvolvimento que proporcionava.

A par das viagens pacíficas, havia também o receio das viagens de tropas invasoras pelo caminho-de-ferro. A propósito do contrato Salamanca, Sá da Bandeira avisava contra essa possibilidade, chegando a alvitrar a diferença de bitolas entre as redes portuguesa e espanhola, algo com que não concordava D. Pedro V, para quem o caminho-de-ferro era útil à estratégia mas à qual não se devia submeter inteiramente⁷³. Estes receios manifestaram-se a nível parlamentar e militar em quase todas as linhas, mas o respeito por condições militares na sua construção raramente se verificou, segundo a comissão nomeada em 1927 para estudar a rede geral ferroviária nacional⁷⁴. Preferiu-se, convenientemente, ver os espanhóis como potenciais turistas e comerciantes e não como potenciais soldados.

Os caminhos-de-ferro inspiraram ainda as viagens na imaginação dos artistas. Na literatura, na filatelia e na pintura, «o dinamismo ferroviário trouxe à paisagem um elemento novo de interesse que não deixou de ser aproveitado por quem sabe reproduzir a natureza na sua visão completa»⁷⁵. Na literatura, inúmeros são os exemplos de escritores que descreveram os caminhos-de-ferro nos seus romances, exemplos tão minuciosamente compilados por Frederico Abragão na obra já aqui citada várias vezes, o mesmo se podendo dizer em relação aos selos e aos postais⁷⁶. Na pintura, autores como Marques de Oliveira (*A mulher da linha*), Veloso Salgado (*A menina da sombrinha vermelha*) ou Silva Porto (*O comboio da noite*) inspiraram-se na nova realidade, a qual tão bem souberam retratar. Na música e no teatro, o Larmanjat inspirou Manuel Marti a compor um *Galope brilhante para piano* e Luís de Araújo a escrever a peça teatral *A inauguração do Comboio Larmanjat*⁷⁷.

CONCLUSÃO

O caminho-de-ferro alterou o viajar em Portugal, tornando-o mais rápido, mais barato, mais cómodo e mais seguro em relação àquilo que era antes das estradas de ferro, malgrado a persistência dos acidentes que ocasionalmente se verificavam. Proporcionou

⁷¹ DL. Sessão da Câmara dos Deputados de 6 de Dezembro de 1865, 2789.

⁷² DCD. 29 de Março de 1878, 820.

⁷³ D. PEDRO V, 1927a e 1927b. Ver também os manuscritos de Sá da Bandeira em AHM – Fundo Particular de Sá da Bandeira. Cota: Div 3/18/9/16/16.

⁷⁴ PORTUGAL, 1929: I, 14.

⁷⁵ CP, 1956: 5.

⁷⁶ GARCIA, 2002 e BRANCO, 2006.

⁷⁷ ALMEIDA, 2004: 36.

uma redução do tempo gasto nos percursos entre a capital e os extremos do país, o que se traduziu numa aproximação entre esses pontos. Nas ligações internacionais, essa aproximação verificou-se, mas não foi tão evidente, dada a falta de vontade das companhias e governos espanhóis em estabelecer ligações consistentes a Portugal⁷⁸.

A nível interno, surgiram dois novos movimentos pendulares: o turístico e o sub-urbano. Este possibilitado pelas ligações de Porto e Lisboa aos seus arredores, aquele pela percepção por parte das entidades exploradoras das ferrovias das potencialidades das praias, termas e monumentos nacionais para pôr em movimento milhares de passageiros. Já o movimento militar – que tão útil tinha sido nas guerras da Europa e da América⁷⁹ – foi descurado, apesar do esforço dos militares (nomeadamente do Marquês de Sá da Bandeira) em o colocar na ordem do dia. As linhas, do ponto de vista militar, não serviam da melhor forma os interesses do País⁸⁰ e a própria organização das tropas de caminho-de-ferro teve de esperar pelo final da década de 1880 para ser implementada⁸¹.

No entanto, grande parte dos portugueses não sentiu as vantagens proporcionadas pela viação acelerada. Por um lado, os comboios não chegavam a todas as localidades do país, malgrado uma proposta mirabolante de Luís Vicente de Afonseca para cobrir as estradas nacionais de americanos⁸²; por outro, as estradas não ligavam as povoações próximas das estações aos caminhos-de-ferro. Se é verdade que o caminho-de-ferro contribuiu para unir parte do país, aproximar mercados e romper o isolamento de muitas regiões, outras partes houve que se mantiveram isoladas e desligadas do todo.

Mas sem dúvida que aos portugueses que lhe tinham acesso, o caminho-de-ferro alterou hábitos, concorreu para a criação de novas necessidades, colocou em movimento nas mesmas carruagens «comerciantes, prostitutas, ladrões, técnicos e turistas – uma humanidade toda diferente»⁸³ e acelerou a transmissão das novidades que «com pequeno intervalo [se] divulgavam e [se] discutiam (...) e sobretudo Paris inundava o burgo universitário com os livros de Michelet, Proudhon, Renan, etc...»⁸⁴. E não mais a Marquesa de Rio Maior sofreu com a gula de futuros ministros da Fazenda...

SIGLAS

AHCP – Arquivo Histórico da CP.

AHM – Arquivo Histórico Militar.

AHMOP – Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas.

BMOPCI – Boletim do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria.

CRCFP – Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses.

CSOPM – Conselho Superior de Obras Públicas e Minas.

DCD – Diário da Câmara dos Deputados.

⁷⁸ MERGER [et al.], 1995: 337-339, 340-341 e 351-354.

⁷⁹ VEIGA, 1895.

⁸⁰ MACHADO, 1875.

⁸¹ ROPM. Ano XXV, n.ºs 297 e 298, 455-505.

⁸² BMOPCI, n.º 1 (Janeiro de 1858), 49-56 e 96-101.

⁸³ Alves Redol citado em ABRAGÃO, 1956, 296-297.

⁸⁴ Joaquim de Carvalho citado em GAIO, 1957: 21.

DL – Diário de Lisboa.

GCFPH – Gazeta dos Caminhos de Ferro de Portugal e Hespanha.

JCOPM – Junta Consultiva de Obras Públicas e Minas.

RM – Revista Militar.

ROPM – Revista de Obras Públicas e Minas.

FONTES MANUSCRITAS

PORTUGAL. AHM. Fundo Particular de Sá da Bandeira.

PORTUGAL. AHMOP. CSOPM – *Livros de Consultas da Junta Consultiva de Obras Públicas e Minas* (várias consultas entre 1869 e 1878).

PORTUGAL. AHMOP. CSOPM – *Consultas da Junta Consultiva de Obras Públicas e Minas* (várias consultas entre 1875 e 1892).

FONTES IMPRESSAS

ASSOCIAÇÃO dos Engenheiros Cívicos Portugueses (1870-1892) – *Revista de Obras Públicas e Minas*. Vários números entre 1870 e 1892. Lisboa: Imprensa Nacional.

COSTA, Leonildo de Mendonça (dir.) (1896) – *Gazeta dos Caminhos de Ferro de Portugal e Hespanha*. Ano IX, n.º 216.

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

GRANDE, José Maria (1853) – *Considerações sobre os principaes obstaculos que se oppõem ao aperfeiçoamento da nossa agricultura e sobre os meios de os remover*. Lisboa: Imprensa Nacional.

MACHADO, Avelar (1875) – «Os caminhos de ferro portuguezes». In *Revista Militar*, tomo XXVII, n.º 3, p. 69-71. Lisboa: Tipografia Universal.

PORTUGAL. Câmara dos Deputados (1851-1860; 1869-1892) – *Diario da Camara dos Deputados*. Vários números entre 1851-1860 e 1869-1892. Lisboa: Imprensa Nacional.

PORTUGAL. Governo (1860-1868) – *Diario de Lisboa*. Vários números entre 1860 e 1868. Lisboa: Imprensa Nacional.

PORTUGAL. Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria (1853) – *Boletim do Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria*. Lisboa: Imprensa Nacional.

PORTUGAL. Ministério do Comércio e Comunicações (1929) – *Plano geral da rêde ferroviária do continente*. Lisboa: Imprensa Nacional.

VEIGA, Alfredo (1895) – «Introdução ao estudo do serviço das tropas de caminhos de ferro». In *Revista do Exercito e da Armada*, vol. V, p. 129-141, 193-202, 269-282. Lisboa: Tipografia da Cooperativa Militar.

BIBLIOGRAFIA

ABRAGÃO, Frederico de Quadros (compil.) (1956) – *Cem anos de caminho de ferro na literatura portuguesa*. Lisboa: CP.

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

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

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

BRANCO, Jorge (2006) – *Estações Ferroviárias Portuguesas em postais ilustrados antigos*. [S.l.]: Livros Horizonte.

CORDEIRO, José Manuel Lopes; MENDES, Fernando; VASCONCELOS, António (2001) – *O Elevador do Bom Jesus do Monte*. Braga: Ordem dos Engenheiros – Região Norte.

- CP (1956) – *Cem anos de caminho de ferro em arte e recordações*. Lisboa: Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses. [AHMOP].
- CP; RENFE (1981) – *Centenário da ligação Lisboa-Madrid*. Madrid: Artegraf. [AHCP].
- D. PEDRO V (1927a) – «Ainda o Caminho de ferro de Leste. Duas palavras ao sr. capitão Luiz Augusto Pimentel». In ACADEMIA DAS CIÊNCIAS DE LISBOA (publ.) – *Escritos de El-Rei D. Pedro V*, vol. IV, p. 194-208. Coimbra: Imprensa da Universidade.
- ____ (1927b) – «O Caminho de ferro de Leste. A razão económica, e a razão estratégica». In ACADEMIA DAS CIÊNCIAS DE LISBOA (publ.) – *Escritos de El-Rei D. Pedro V*, vol. IV, 173-193. Coimbra: Imprensa da Universidade.
- GAIO, Eduardo Frutuoso (1957) – *Apointamentos da história dos caminhos de ferro em Portugal*. Sintra: Sintra Gráfica.
- GARCIA, Carlos Penha (2002) – *O caminho de ferro na filatelia*. Lisboa: Associação Portuguesa dos Amigos do Caminho de Ferro.
- GÓMEZ MENDOZA, António (1982) – *Ferrocarriles y cambio económico en España (1855-1913). Un enfoque de nueva historia económica*. Madrid: Alianza Editorial.
- GUILLEMOIS, Isabelle (1995) – *Les transports au Portugal au XIX siècle (de 1843 à 1899) à travers les Viagens na Minha Terra de Almeida Garrett et As Farpas de Ramalho Ortigão*. Bordéus: Université Michel de Montaigne [AHCP].
- JUSTINO, David (1988-1989) – *A formação do espaço económico nacional: Portugal 1810-1913*. Lisboa: Vega.
- LEITÃO, Ruben Andresen (1965) – «Uma polémica real. Polémica de D. Pedro V com o capitão Luís Pimentel». Separata dos *Anais da Academia Portuguesa de História*, II série, vol. 15, p. 89-131. Lisboa: Academia Portuguesa de História.
- LEVY, Maurício (1981) – «O primeiro comboio de Lisboa ao Carregado». In *História*, n.º 36-37, p. 2-27. Lisboa: Projornal.
- LEVY, Maurício; CARVALHO, Martins de (1979) – «Comboios europeus que fizeram história». In *História*, n.º 14, p. 16-35. Lisboa: Projornal.
- MATOS, Ana Cardoso; RIBEIRO, Elói Figueiredo; BERNARDO, Maria Ana (2009) – «Caminhos-de-ferro e turismo em Portugal (final do século XIX e primeiras décadas do século XX)». In *V Congresso Historia Ferroviária*. Disponível em <URL: http://www.docutren.com/congreso_palma/pdfs/com/Ses51tur/050113_Bernardo-Cardoso-Figueiredo.pdf>. [Consult. 27.09.2010].
- MERGER, Michèle; CARRERAS, Alberto; GIUNTINI, Andrea (1995) – *Les réseaux européens transnationaux XIX^e-XX^e siècles: quels enjeux?* Nantes: Ouest Éditions.
- MÓNICA, Maria Filomena (org.) (1996) – *A Europa e nós: uma polémica de 1853*. Lisboa: ICS/Quetzal Editores.
- ____ (dir.) (2005-2006) – *Dicionário Biográfico Parlamentar (1834-1910)*. 3 vols. Lisboa: ICS.
- PAÇÕ-VIEIRA, Conde de (1905) – *Caminhos de Ferro Portuguezes. Subsídios para a sua historia*. Lisboa: Livraria Clássica Editora.
- PEREIRA, Hugo Silveira (2008) – *Caminhos-de-ferro nos Debates Parlamentares (1845-1860)*. Tese de mestrado. Porto: FLUP.
- PINHEIRO, Magda (1986) – *Chemins de fer, structure financière de l'État et dépendance extérieure au Portugal: 1850-1890*. Tese de doutoramento. Paris: Université de Paris.
- ____ (2006) – «Caminhos-de-ferro e modernização urbana». In *História*, ano XXVIII, III série, n.º 90, p. 28-31. Lisboa: História.
- RIBEIRO, Manuel Pedrosa (2002) – *Sintra e o caminho de ferro: transformações urbanísticas e de infra-estruturas (1850-1910)*. Tese de mestrado. Lisboa: ISCTE.
- SARDICA, José Miguel (2005) – *José Maria Eugénio de Almeida. Negócios, Política e Sociedade no Século XIX*. Lisboa: Quimera.
- SERRÃO, Joel (1962) – *Temas Oitocentistas II – Para a História de Portugal no século passado: ensaios*. Lisboa: Portugália Editora.

- ____ (1999-2000) – «Caminhos de ferro». In SERRÃO, Joel; BARRETO, António; MÓNICA, Maria Filomena (coord.) – *Dicionário de História de Portugal*, vol. I, p. 447-451. Porto: Figueirinhas.
- SILVA, José Ribeiro da (2004) – *Os comboios em Portugal: do vapor à electricidade*. 2 vols. Queluz: Mensagem.
- SILVA, José Ribeiro da; RIBEIRO, Manuel (2007-2009) – *Os comboios em Portugal*. 3 vols. Lisboa: Terramar.
- SOUSA, Fernando; MARQUES, A. H. de Oliveira (coord.) (2004) – «Portugal e a Regeneração». In SERRÃO, Joel; MARQUES, A. H. de Oliveira (dir.) – *Nova História de Portugal*. vol. X. Lisboa: Editorial Presença.
- SOUSA, J. Fernando (1912) – *Douro e Leixões. A questão dos portos commerciaes*. Porto: Oficinas do Comércio do Porto.
- TEIXEIRA, Luís (1956) – *Crónica da fundação dos caminhos de ferro em Portugal*. Lisboa: CP.
- TORRES, Carlos Manitto (1936) – *Caminhos de ferro*. Lisboa: [s.n.].
- 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. A comparative study in speculation, corruption and inefficiency*. Leicester: University of Leicester. Tese de doutoramento.