

X Congreso Internacional de Historia Ferroviaria Alcázar de San Juan, 24-25-26 de junio de 2026

Sesión III. La internacionalización de las empresas ferroviarias (siglos XIX-XXI)

DIFICULDADES E INSUCESSOS DAS PRIMEIRAS CONSTRUÇÕES FERROVIÁRIAS EM PORTUGAL

MAGDA PINHEIRO
Professora Emérita, ISCTE-IUL
magda.pinheiro@gmail.com

Comunicación de acceso abierto distribuido bajo una [Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](#). / Comunicação de acesso aberto distribuída sob uma [Licença Creative Commons Atribuição 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](#). / Open access paper under a [Creative Commons Attribution 4.0 International License \(CC-BY 4.0\)](#).**

Resumen: Esta comunicación describe las dificultades encontradas al inicio de la construcción del ferrocarril en Portugal. Con el movimiento de Regeneración de 1852, el gobierno portugués se propuso construir un ferrocarril que uniera Lisboa con España y, a través de ella, con Europa. Portugal aún no contaba con una red de carreteras moderna, y las ciudades del interior no tenían un acceso rápido a la costa debido a la escasa navegabilidad de la mayoría de los ríos.

Con poca prudencia, el gobierno entró en conflicto con los bancos y el mercado londinense al convertir los intereses de la deuda pública. Tras aceptar la propuesta del único competidor que no impugnó las cláusulas del contrato, pero que no las cumplió, el gobierno tuvo que adquirir parte del capital de la empresa para que la construcción pudiera continuar. Jóvenes ingenieros formados en escuelas politécnicas supervisaron la construcción hasta Vila Franca. El problema del capital para la continuación del ferrocarril surgió entonces de nuevo.

Palabras clave: ferrocarriles; Portugal; financiación; conexiones internacionales; inversores.

Resumo: Esta comunicação descreve as dificuldades encontradas no início da construção dos caminhos de ferro em Portugal. Com o movimento de Regeneração, em 1852, o governo português pretendeu construir um caminho de Ferro que ligasse Lisboa a Espanha e, através desta, à Europa. Portugal ainda não tinha um sistema de estradas modernas e as cidades do interior não tinham acesso um rápido ao litoral dada a pouca navegabilidade da maior parte dos rios.

Com pouca prudência o governo entrou em conflito com os bancos e com a praça londrina ao converter os juros da dívida pública. Após aceitar a proposta do único concorrente que não

contestou as cláusulas do contrato, mas não as cumpriu, o governo teve de adquirir parte do capital da empresa para a construção avançar. Os jovens engenheiros formados pelas escolas politécnicas fiscalizaram construção até Vila Franca. O problema dos capitais para a continuação do caminho de ferro voltou então pôr-se.

Palavras-chave: ferrovias; Portugal; financiamento; ligações internacionais; investidores.

Abstract: This paper describes the difficulties encountered at the start of railway construction in Portugal. With the Regeneration movement in 1852, the Portuguese government sought to build a railway linking Lisbon to Spain and, via Spain, to Europe. Portugal did not yet have a modern road network, and inland towns lacked rapid access to the coast due to the poor navigability of most rivers.

Acting imprudently, the government came into conflict with the banks and the London financial market when converting the interest on the public debt. After accepting the proposal from the sole bidder who did not contest the contract clauses but failed to comply with them, the government had to acquire a stake in the company for the construction to proceed. Young engineers trained at polytechnic colleges supervised the construction as far as Vila Franca. The problem of funding for the continuation of the railway then arose once more.

Keywords: railways; Portugal; financing; international connections; investors.

INTRODUÇÃO

Luís da Silva Mouzinho d'Albuquerque, Engenheiro Militar que, foi morto durante a Guerra Civil de 1846-48, estivera exilado em França e Inglaterra e tivera um papel determinante na Terceira, considerava que construir caminhos de ferro antes de ter estradas e canais seria um erro. A rede de estradas concluída no fim do século XIX, estava próxima dos estudos que fez quando dirigia as Obras Públicas nos anos 40, antes de ser destituído por Costa Cabral. (Pinheiro,2026,173/186)

A situação financeira de Portugal já era difícil desde a independência do Brasil e piorara apesar da venda dos bens nacionais nos anos trinta. A Guerra Civil de 1846-48 agravou a situação. A Regeneração, resultante de um novo golpe de Estado dirigido pelo mesmo Duque de Saldanha comandante do exército que matou Luís da Silva Mouzinho d'Albuquerque, trouxe ao governo homens novos. Depois de sair para o norte, sem que os apoios para uma tomada de poder se manifestassem, a 7 de abril de 1851, o Duque de Saldanha pôde voltar de vapor e a 17 de maio de 1851 tomar a presidência do Ministério e a pasta da Guerra. Começou a governar em ditadura, mas em breve criou um ministério e nomeou os ministros. Entre eles está Fontes Pereira de Melo, jovem ministro das Finanças, Engenheiro Naval de formação, que considerava que a modernização do país não podia esperar por uma melhoria da sua situação financeira.

Alguns Deputados votaram contra a conversão da Dívida Pública, sem a qual nenhuma das medidas modernizadoras, como a construção de caminhos de Ferro, eram possíveis. O poeta Garrett foi favorável. Um dos engenheiros que participaram nos inícios da construção ferroviária, Sousa Brandão, tinha estudado na Academia Militar e na Escola Politécnica do Porto. Exilado após a derrota da Patuleia, tinha assistido à Revolução de 1848 em Paris, podendo ser considerado um Socialista Utópico. A modernização do país através da construção de viação acelerada (caminhos de Ferro) também era uma utopia para o escol dos engenheiros portugueses.

Uma Utopia que encontrava obstáculos na posição de dois países. O primeiro era sem qualquer dúvida a Inglaterra. A Bolsa de Londres era então dominante. O Stock-Exchange, onde se estabeleciam as cotações das dívidas públicas europeias e se lançavam novos empréstimos, não podia autorizar as cotações de empresas com capital duvidoso. Também não era favorável a conversões forçadas de títulos da Dívida Pública ou de empresas. No que dizia respeito a Portugal a ligação ferroviária terrestre à Europa diminuía a dominação da Inglaterra no comércio exterior português.

Quanto a Espanha era hostil à Regeneração, no que era apoiada pela França. A melhor ligação de Portugal a França, não era um objetivo para a monarquia Espanhola, mas antes a absorção de Portugal por Espanha que, não devemos confundir com o ideal anarquista de uma Federação Ibérica. A correspondência diplomática francesa exprimia e a ausência total de estradas em Portugal.¹

Se para a Regeneração a construção de caminhos de Ferro era considerada prioritária em relação à construção de estradas. Também se considerava muito importante aumentar a instrução popular. O falhanço da Regeneração neste segundo domínio foi total. Portugal permaneceu um país de analfabetos mesmo após o período Republicano. O analfabetismo ainda era uma chaga no fim do Estado Novo. Foi só com Marcello Caetano que se aumentou a escolaridade obrigatória e se criou a telescola para chegar às zonas desprovidas de ensino preparatório.

¹ Archives Quai d'Orsay, Correspondance Commerciale, Lisbonne, tomme 67, 27-8.1849.

O monopólio universitário de Coimbra só foi contestado pela criação das Escolas Politécnicas, após o triunfo do liberalismo nos anos trinta.

1. O PRIMEIRO CONCURSO PARA CONSTRUÇÃO DE CAMINHOS DE FERRO

Com o Golpe Saldanha em 1851 é criado o Ministério das Obras Públicas Comércio e Indústria.

No dia 1 de agosto 1851, Manuel Gomes da Costa São Romão, em nome da antiga Companhia das Obras Públicas de Costa Cabral, apresenta num teatro da Capital uma proposta de Construção de Caminhos de Ferro. Esta proposta é recusada a 14 de agosto do mesmo ano, pela comissão que foi encarregue de a examinar e da qual faziam parte Garret, José Maria Grande e José Estevão Coelho de Magalhães.

No dia 17 de fevereiro de 1852 uma Comissão é criada na Câmara dos Deputados para estudar os termos de um concurso para construir um caminho de ferro ligando Lisboa à fronteira espanhola. É constituída por J. Larcher, Almeida Garrett, o Barão da Luz, Lobo d'Avila e António Paiva Pereira da Silva, recusa também a proposta apresentada por Hardy Hislop sem haver concurso. O decreto anunciando o concurso foi publicado no dia 6 de maio de 1852, após a dissolução do Parlamento e retoma as condições propostas pela comissão. (Correia Fino, I, 1883)

Também Juan Alvarez Mendizabal enviou uma proposta sem relação com o concurso pois propunha isenção na importação dos materiais e uma garantia de 5% dos capitais investidos com hipoteca do rendimento dos Tabacos e Sabões importados.

O concurso apenas se referia ao troço de Lisboa a Santarém. Se ainda não houvesse um acordo com o governo Espanhol a ligação ao Porto avançaria. A base do concurso seria a taxa de juro garantida aos capitais utilizados na construção. O juro de 6% e 1% de amortização faziam parte das condições do concurso. A garantia dada causou revolta no Banco de Portugal e na praça londrina já que era estabelecida em notas do Banco de Lisboa que, por contrato anterior, deviam ser destruídas.

Só Hardy Hislop aceitou as condições do concurso, tendo outros grupos de capitalistas recusado as condições ou enviado propostas sem relação com o caderno de encargos. James Hart apresentou uma proposta

na embaixada de Londres sem relação com o caderno de encargos. Uma proposta de um grupo constituído por Morton Peto, Thomas Brasey, Josef Lock, D. Jackson Better and co., Handerson, e Benjamin d'Oliveira propunha alterações ao caderno de encargos. A 30 de Agosto um decreto determinava que a dotação seria garantida com os rendimentos da amortização das notas do Banco de Lisboa. O Banco protestou, já que as notas deviam ser destruídas. Os Ingleses dos comités de Bond Holders protestaram através do seu representante. Richard Thornton.

A 10 de maio foi publicada o termo da concessão provisória apesar de o embaixador conde de Lavradio comunicar que Hardy Hislop era um desconhecido na Praça de Londres. A 30 de Agosto o governo foi autorizado a fazer a construção do caminho de ferro de Lisboa ao Porto para evitar o problema de não se ter ainda negociado com os espanhóis a localização do ponto da fronteira onde as linhas se encontrariam.

Um decreto de 9 de setembro condenou o Banco de Portugal por não ter pago 9 contos à Junta de Crédito Público, nem endossado ao ministro das Finanças títulos de Bens Nacionais pertencendo ao Estado. Os pagamentos da companhia dos Tabacos seriam a partir de então feitos diretamente ao Estado. A 18 de Dezembro o governo decreta a conversão forçada dos títulos da Dívida Fundada em títulos de juro fixo de 3 por cento. Esta medida foi considerada no estrangeiro uma bancarrota.

A 30 de Agosto um novo decreto garantiu também a dotação da Construção da Linha Lisboa Porto com as mesmas condições. Já 4 de setembro foi o governo autorizado a utilizar o fundo de amortização das notas do Banco de Lisboa para construir a ligação Lisboa Porto.²

Paralelamente, a 30 de agosto de 1852 foi criado o Ministério das Obras Públicas Comércio e Indústria e o Barão da Luz foi nomeado Diretor Geral de Obras Públicas. Uma correspondência entre o engenheiro Thomas Rumball e o Diretor Geral das Obras Públicas permitiu manter a ficção da existência de uma companhia que nunca se constituiu. O Stock-Exchange, ao não admitir que a companhia fosse cotada em Londres, destruiu todas as esperanças.

² Quai D'Orsay, Correspondance Politique de la Légacion Française, 8-9-1852. Tomme 88.

No entanto os planos continuam a ser elaborados. O Conselho de Obras Públicas e a Companhia acusaram-se mutuamente dos atrasos. Só a 9 de fevereiro de 1853 se fixaram os prazos para demonstrar que 3 quartos do capital estavam subscritos. Uma lista de subscritores Ingleses é enviada e publicada a 5 de março. No entanto essa Lista é falsa.

A 28 de Março na Correspondência Diplomática Francesa escreve-se que tudo não passa de uma ilusão apesar do que escrevem os jornais portugueses. No entanto nesse dia 28 de março fixam-se as condições para fazer o contrato definitivo.

A 3 de maio a Rainha D. Maria II que, não tardará a morrer, faz o esforço de inaugurar os trabalhos de construção. As expropriações por Utilidade Pública são decretadas a 16 de julho. Tudo se continua a fazer para manter um simulacro de normalidade. A 17 de Agosto são criadas inscrições de caução dos pagamentos. Finalmente publica-se a Lei que aprova o Contrato a 18 de agosto de 1853 depois de aprovada pelo Parlamento.

Mas nada vai bem, o Barão da Luz reconhece que o depósito de 35 000 libras foi feito, não Junta de Crédito Público em numerário, mas sim em letras na casa Charles Waring, em Londres. O governo toma a seu cargo deter um terço do capital da empresa para as obras poderem começar. A incerteza sobre a ligação a Espanha mantém-se.

A 28 de Março na Correspondência Diplomática Francesa escreve-se que tudo não passa de uma ilusão apesar do que escrevem os jornais portugueses. No entanto nesse dia 28 de março fixam-se as condições para fazer o contrato definitivo.

A 3 de maio a Rainha D. Maria II que, não tardará a morrer, faz o esforço de inaugurar os trabalhos de construção. As expropriações por Utilidade Pública são decretadas a 16 de julho. Tudo se continua a fazer para manter um simulacro de normalidade. A 17 de Agosto são criadas inscrições de caução dos pagamentos. Finalmente publica-se a Lei que aprova o Contrato a 18 de agosto de 1853 depois de aprovada pelo Parlamento.

Dificuldades e Insucessos das Primeiras Construções Ferroviárias em Portugal

7

Quadro 1. Lista de Subscritores Londrinos da Companhia Central Peninsular apresentada por Hardy Hislop, em Dinis, Legislação e Disposições Regulamentares sobre Caminho de Ferro, pp.1888/189 e 190/191

Companhia Central Peninsular dos Caminhos de Ferro de Portugal

Capital £ 840.000 em 42.000 acções de £ 20 cada uma

Relação dos Accionistas em Londres

Número	Datas	Nomes	Residências	Empregos	Número de acções	Deposito	Total
	1853						
1	4 Março	James Kitson	Leeds	Engenheiro	2:000	6:000	40:000
2	1 "	W. N. Heartson	Leeds	Idem	2:000	6:000	40:000
3	26 Fev.	Waring Brothers	19 Fludier St. West.	Contratador de obras públicas.	6:500	19:500	130:000
4	21 "	Hardy Hislop	Waleet Terrace	Gentleman	1:000	3:000	20:000
5	26 "	John Owens	4 Princes St. Bank	Procurador	1:000	3:000	20:000
6	22 "	Alfred Davis	Cheetham Hill Manchester	Engenheiro civil	500	1:500	10:000
7	25 "	Laurence, Lord Barnes	60 Holywell St. Milbank Westm. ^e	Gentleman	500	1:500	10:000
8	23 "	Edward Pratt	Loughboro Park, Brighton	Idem	500	1:500	10:000
9	3 Março	Frederick Purefory Hoare.	3 Eccleston Terrace Bolgrave Road.	Idem	250	750	5:000
10	21 Fev.	Richard Williams	5 Wardrobe Place Pectors Commons.	Contratador	100	300	2:000
11	22 "	Joseph Charles Pell	15 Montpelleer Place Brompton	Armada Real	200	600	4:000
12	21 "	Thomas Francis Sargent	Traed St. Paddington	Gentleman	100	300	2:000
13	21 "	Alfred Smith	8 Alfred Terrace, Cambridge Road Victoria Park.	Idem	100	300	2:000
14	21 "	James Atkison	13 Clements Lane Lombard St. London.	Corretor de letras e banqueiro.	1:000	3:000	20:000
15	21 "	John Wetenhall	14 Ebenoza Row. Lowerkennin-	Agente do fundos e acções.	100	300	2:000
16	21 "	Thomas Green	Hall of Commerce London, 35 henton St. Islington.	Gentleman	200	600	4:000
17	23 "	Joseph Phillips	3 Great Ormond St. Russell Square.	Idem	100	300	2:000
18	21 "	Richard Hammon	Reheat Cottage Albert Road, Peckham.	Corretor de acções e de minas.	100	300	2:000
19	21 "	John Towend	52 Thread needle St.	Gentleman	100	300	2:000
20	25 "	John Hiskens	26 Austin Friars London	Idem	500	1:500	10:000
21	25 "	Augusto José da Cunha	15 Gloucester Place New Road.	Idem	250	750	5:000
22	22 "	Edward Back	17 Tekhborne St. Regent Circus	Capitão da Armada Real.	150	450	3:000
23	4 Março	Gov. William Collins	40 Upper Baker St.	Gentleman	400	1:200	8:000
24	3 "	James Crawford	19 B Golden Square	Negociante	500	1:500	10:000
25	4 "	Samuel Bertie Ambrosse	10 Blisset St. Greenwich kent	Ex-Official do exército da India.	35	105	700
26	22 Fev.	Edmund Suter	20 Chepston Place Westbourne Grove.	Gentleman	200	600	4:000
27	21 "	Curry Smith	105 Bishopgate St. Within	Idem	100	300	2:000
28	23 "	G. M. Linthorne	26 Upper Stamford St. Blackfriars.	Idem	100	300	2:000
29	23 "	W. Robison Chambalain	15 Fulford Place Southgate Road, kingsland.	Idem	100	300	2:000
30	22 "	Edward Graham	2 Hercules Passage Stock Exchange.	Corretor de fundos e acções.	100	300	2:000
31	19 "	James Hamer Owens	Woolwich kent	Agente de minas	500	1:500	10:000
32	26 "	A. T. Raynes	Woolwich kent	Gentleman	500	1:500	10:000
33	1 Março	William Tribe	1 Phelp Cottages Walworth.	Idem	400	1:200	8:000
34	17 Fev.	Theodore Frothingham	15 Bath Place Dalston Rise.	Superintendente	300	900	6:000
35	22 "	George Richmond	6 Acton St. Kingsland Road.	Gentleman	150	450	3:000
36	25 "	Thomas Cristoforo Measam	Manor Place Walworth.	Fabricante de sabão	400	1:200	8:000
37	22 "	John Beadell	Plaistow Essex	Gentleman	500	1:500	10:000
				<i>A transportar</i>	21:535	64:605	430:700

Números	Datas	Nomes	Residências	Empregos	Número de ações	Deposito	Total
	1853			<i>Transporte</i>			
38	26 Fev.	James Horace Kenworthy.	57 Old Broad St. City	Agente de minas	21:535 500	64:605 1:500	480:700 10:000
39	22 »	George Lewis	Withely sidmouth	Gentleman	200	600	4:000
40	26 »	Edward Boulter	9 Cannon St. Arlington Square Islington.	Negociante	500	1:500	10:000
41	19 »	George Atkinson.	71 Napier St. Ashley Crescent	Negociante de Lupa- fos.	250	750	5:000
42	22 »	P. A. Lantour	United service Club	Major General.	400	1:200	8:000
43	24 »	Bery Levy	37 Wakefield St. Regent Square.	Independente	400	1:200	8:000
44	4 Março	Benjamin Skillman.	2 Scottsyard, Bush Lane Cannon St.5 and Lawn Place Shepherds Bush.	Agente de minas	500	1:500	10:000
45	26 Fev.	G. Gill	12 Pratt St. Kentish Town	Contador	400	1:200	8:000
46	5 Março	Francis Johnson	9 Phenix St. Somers Town	Chimico e draguista	250	750	5:000
47	25 Fev.	Richard Rickard	Crosby Hall Chambers City	Negociante	300	900	6:000
48	23 »	Richard Heilges	26 Park Road Barnsbury Park Islington.	Gentleman	200	600	4:000
49	4 Março	Frederick Hall.	15 Nelson Square	Idem	100	300	2:000
50	21 Fev.	W. Dickinson & Co.	Crosby Hall Cambers	Corretor de ações	500	1:500	10:000
51	1 Março	John Munday	25 A Bedford Row Hobborn.	Merceiro, retirado do negocio.	500	1:500	10:000
52	23 Fev.	John G. Bartlett.	College St. Camden Tow.	Dono de um hotel	300	900	6:000
53	1 Março	John Bassett	9 Gower St. Bedford Square.	Contratador	500	1:500	10:000
54	5 »	William Phillips	31 Cockspur St. Pallmall	Ouvires	500	1:500	10:000
55	5 »	Joseph Cole	21 Warwick Lane City	Negociante de papel	500	1:500	10:000
56	25 Fev.	Joseph White	23 Half Moon Creset Pontonville.	Gentleman	450	1:350	9:000
57	26 »	J. E. Cossor (A)	Recepham Norfolk	Proprietario de terras	400	1:200	8:000
				<i>Soma</i>	29:185	87:555	583:700

Os individuos constantes nesta folha, e nas duas anteriores, formam a relação dos accionistas, que concordaram em tomar, e a quem foram concedidas, ações da Companhia Central Peninsular dos Caminhos de Ferro de Portugal. = (Assignado) *Edward Pratt*, Secretario da Companhia. = Londres, 5 de Março de 1853.

Esta folha, e as duas anteriores, são o papel escripto, ou lista dos accionistas (marcadas com a letra A) a que me refiro no meu attestado junto, datado de 5 de Março de 1853. = (Assignado) *Rupert Itavus*.

Mas nada vai bem, o Barão da Luz reconhece que o depósito de 35 000 libras foi feito, não Junta de Crédito Público em numerário, mas sim em letras na casa Charles Waring, em Londres. O governo toma a seu cargo deter um terço do capital da empresa para as obras poderem começar. A incerteza sobre a ligação a Espanha mantém-se.

2. INICIO DA CONSTRUÇÃO

A 31 de Dezembro de 1854 o engenheiro fiscal do MOPCI, Margiochi, reconhece que os trabalhos só começaram sete meses depois da inauguração. Descreve as dificuldades devidas à Inexperiência, indefinição nas relações entre a companhia e o construtor e problemas nas expropriações. O trajeto cortava do rio as propriedades de lazer de grandes do reino, capitalistas e até conventos. No parlamento, a 23 de maio de 1857, José Estevão acusava os proprietários de se aproveitarem da situação.

No entanto o maior problema era por certo a falta de capital que nem o Deputado, nem o engenheiro equacionavam. O próprio Governo não o podia confessar sem perder a face. Mas Fontes Pereira de Melo acabou por ter de o fazer. No se discurso de 28 de fevereiro de 1856, descreveu a inexperiência, a insuficiência de capitais, as indefinições nas relações entre o construtor e a companhia e as dificuldades nas expropriações (O Comércio, 2-3-1856).

As dificuldades levaram à suspensão dos trabalhos a 3 de setembro de 1855, mas foi uma suspensão de curta duração pois o despedimento de 2000 a 3000 de uma só vez de poderia gerar uma crise demasiado social grave. Assim a 6 de setembro a companhia pediu que os engenheiros portugueses assumissem a construção e retomassem os trabalhos (Correia Fino, Vol. I,p.51) A constituição de uma nova empresa parecia possível. Uma mudança de governo em Espanha dava esperanças de melhores relações e renovava a possibilidade de um acordo sobre as ligações na fronteira.

Fontes Pereira de Melo foi então a Londres para fazer um acordo com os credores da Dívida Pública. Aproveita a ocasião e vai a Paris onde entra em contacto com os capitalistas Pereire.³ Estes virão a interessar-se pelo negócio. Porém os engenheiros que por sua conta vêm a Portugal fazer estudos, não consideram o negócio rentável.

3. O CONTRATO MORTON PETO

Com a queda de Fontes Pereira de Melo e a morte da Rainha, D. Pedro V toma o poder no meio de uma epidemia de Cólera. O jovem rei queria evitar a compra da companhia e correspondia-se com o seu tio Príncipe Alberto e com o governo que agora também encontrava apoio nos moderados do partido Setembrista, como Passos Manuel e Sá da Bandeira. (Leitão, Lisboa 1954)

Tenta contribuir para a venda das ações da companhia a ingleses, como Sir John Rennie mas, os resultados são pouco interessantes, O caminho de ferro continua nas mãos da companhia, mas o governo tem de

³ Archives Quai d'Orsay, Correspondance Politique, 8-11-1855, tome 191.

avançar 459 000\$000 reis para prosseguir a construção até setembro de 1857. Para o conseguir o Governo faz um empréstimo.

Torna-se evidente que é preciso arranjar outra companhia. Desde 3 de março de 1857 que o embaixador Francês fala das negociações com o capitalista Morton Peto. Haveria uma garantia de 7,25% de juros e mil francos de subvenção quilométrica à construção. Apesar de um contrato prévio muito lesivo, com 328 quilómetros de projetos já prontos, o Colera Morbus e a Febre Amarela interpuseram-se. O caminho de ferro entre Lisboa e o Carregado foi inaugurado a 28 de outubro de 1856. As condições de financiamento eram demasiado lesivas para se poderem concretizar. O País continuava sem conseguir uma nova empresa ferroviária. A exploração, dirigida pelos engenheiros do Estado, também se revelou insuficiente para pagar os juros do capital investido.

CONCLUSÃO

O caminho de ferro será inaugurado até ao Carregado ponto de ligação entre a linha do Norte e a linha de Leste por Badajoz, só em 1856. A ausência de rentabilidade será uma constante que se mostrará sempre que existe uma crise ou se termina uma linha. Uma realidade que será permanente no País mesmo quando finalmente se terminou a construção das linhas de Lisboa a Vila Nova de Gaia e Lisboa fronteira espanhola. Uma das razões da falta de rentabilidade resultava da escolha de construir primeiro os caminhos de ferro. Para minimizar os custos, os caminhos de ferro não podiam construir-se de localidade em localidade, era preciso escolher trajetos que servissem o maior número de localidades. Isso implicava a construção de estradas ligando as localidades às estações. Ou que houvesse uma rede de estradas e canais entre as localidades antes de se construírem caminhos de ferro.

Se as ligações à fronteira espanhola foram finalmente estudadas com a mudança de regime em Espanha, já o desinteresse dos capitalistas ingleses pela construção ferroviária em Portugal permaneceu.

Apesar das lições do século XIX serem óbvias, no século XX o mesmo erro foi feito. Construíram-se autoestradas sem modernizar a rede ferroviária, deixando localidades sem um serviço público de caminho de ferro e diminuindo as ligações internacionais. Portugal também voltou a

atrasar-se na construção de vias de alta velocidade e não reservou atempadamente terrenos para a sua construção tornando a resistência à sua construção uma luta mobilizadora nas aldeias.

FONTES E BIBLIOGRAFIA

Arquivos Diplomáticos

Correspondência Comercial da Legação Francesa em Lisboa, 1849/ 1859

Correspondência Embaixada de Portugal em Londres 1850 \ 1860

Arquivo das Obras Públicas

Registo de ofícios Recebidos

Bibliografia da época

Código Administrativo Portuguez, 1837, pp.110.

Caminho de Ferro de Leste, Regulamentos de Polícia, 1857.

Castille, Hippolite, 1861, Les Fères Péreire, pp.62

Colen, J. Barbosa, 1906, Pinheiro Chagas, História de Portugal, Vol.11. pp.642

Dinis, Pedro,1915, Compilação de Diversos Documentos Referentes à Companhia dos Caminhos de Ferro, Vol. 1 e Vol. 2, pp. 636

Fino, Gaspar Correia, 1888, Legislação e Disposições regulamentares sobre Caminhos de Ferro, Vol. I pp.584 e Vol. II, 1888, pp.266

Freitas, J.J. Rodrigues, 1867, Notice sur Le Portugal, Paris, pp.143

Bibliografia

Pinheiro, Magda, 1975, L'introduction des chemins de fer au Portugal, thèse de Maîtrise, inédita direção de Pierre Villar, pp.136.

Pinheiro Magda, 2026, Mouzinho d'Albuquerque, Um Intelectual na Revolução, Lisboa 2 Ed. pp.300.

Matos, Ana Cardoso, Pinheiro, Magda, 2014, (org.) História. Património e Caminhos de Ferro, pp.194.

Merger, Michèle, Carreras, Albert, Guintini, Andrea, 1995, Les Réseaux Européens Transnationaux XIX-XX Siècles quels enjeux. Pp.431.

Muriel, Francisco Polo, Capote, Manuel, Quiza, María Jesús (Org.), 2002, Ferrocarril y Madrid, pp.290.