



50

REVISTA
PORTUGUESA
DE
HISTÓRIA

COIMBRA 2019

Caminhos de ferro portugueses na década de 1890: entre crença no progresso e pessimismo tecnológico

Portuguese railways in the 1890s: between a faith in progress and a technological pessimism

HUGO SILVEIRA PEREIRA

Centro Interuniversitário de História das Ciências e da Tecnologia
(Departamento de Ciências Sociais Aplicadas, Faculdade de Ciências e Tecnologia da
Universidade NOVA de Lisboa)
Institute of Railway Studies
(University of York)

Financiado por FCT, IP (bolsa de pós-doutoramento SFRH/
BD/68283/2010, através do projeto UID/HIS/00286/2019) e Faculdade de Ciências
e Tecnologia da Universidade NOVA de Lisboa (através do DL 57/2016 e L 57/2017)
hjs.pereira@fct.unl.pt
<https://orcid.org/0000-0002-7706-2686>

Texto recebido em / Text submitted on: 28/01/2019

Texto aprovado em / Text approved on: 14/05/2019

Resumo

Na historiografia ferroviária nacional, a década de 1890 praticamente não é analisada criticamente, por se ter tratado de um período de forte retração no setor, que contrastou com os pesados investimentos feitos nos decénios anteriores, especialmente o de 1880. Neste artigo, proponho uma análise global desta época, abrangendo tanto o setor ferroviário da metrópole como o das colónias, uma vez que a situação de um não pode ser totalmente compreendida sem se conhecer a situação do outro. Realço a oposição entre a manutenção da crença no *technological fix*, característica da Regeneração e da classe

engenheira nacional coeva, e um pessimismo tecnológico advindo das desilusões com os resultados do investimento ferroviário e com as companhias privadas estrangeiras que o agenciaram, e que atingiram o seu auge com o ultimato de 1890 e com a bancarrota parcial de 1892. Recorrendo aos debates mantidos no parlamento, a relatórios de engenheiros coevos e à literatura existente, explícito como, no final do período em estudo, a fê na tecnologia prevaleceu e conseguiu suplantar um grave momento de crise.

Palavras-chave: crise; *technological fix*; otimismo tecnológico.

Abstract

In the Portuguese railway historiography, the 1890s practically are not analysed critically, as a decade of retraction in the sector, which contrasted with the large investments made in the previous years, especially during the 1880s. In this paper, I propose a global analysis of that period, encompassing both the mainland and the overseas railway sector, as one cannot be fully understood without the other. I highlight the opposition between the faith in the technological fix, typical of the *Regeneração* and of the Portuguese engineers of the time, and a technological pessimism accrued from

the feeling of disappointment with the results of the investment in railways and with the private companies that managed it that reached its peak with the British Ultimatum of 1890 and the partial default of 1892. I will read on parliamentary debates, technical reports and the existing state of the art to explain how, by the end of the 19th century, the faith in technology prevailed and managed to overcome a moment of severe crisis.

Keywords: crisis; *technological fix*; technological optimism.

Introdução

A historiografia sobre caminhos de ferro em Portugal (metropolitanos e coloniais) deu passos decisivos nos últimos vinte anos, complementando as seminais dissertações de António Lopes Vieira, Magda Pinheiro e Fernanda Alegria. Contudo, ainda persistem muitas perspetivas de análise e balizas cronológicas por estudar. Um desses períodos respeita à última década do século XIX. De facto, as dissertações de Vieira e Pinheiro terminam precisamente em 1890. O trabalho de Alegria prolonga-se até 1910, mas a sua análise à década de 1890 limita-se à moldura legal aprovada em 1898-99 para retomar a construção ferroviária. Mais recentemente, as teses de Luís Santos e Hugo Pereira adicionaram novos dados ao período (desempenho das companhias ferroviárias e papel do parlamento), ainda que de uma forma eminentemente descritiva. Se virarmos a atenção para a ferrovia ultramarina, a década de 1890 é apresentada sobretudo como um período de crise, contração no investimento e conflito com Inglaterra¹.

Neste artigo, proponho uma análise global dos anos 1890, incluindo os setores ferroviários metropolitano e colonial, colocando em confronto dois conceitos-chave: a crença no *technological fix* que caracterizara a Regeneração e um pessimismo tecnológico, que se estabeleceu com os desapontamentos surgidos com o investimento feito e com a atuação das concessionárias, que atingiu o seu auge com o ultimato de 1890 e a bancarrota parcial de 1892.

O *technological fix* é um conceito que concede à tecnologia uma agência imparável e mais determinante que qualquer outra para a resolução dos dilemas económicos, sociais e políticos das sociedades humanas e sua condução ao progresso², tendo como corolário o otimismo tecnológico³. Embora estes conceitos tenham sido efetivamente definidos já no século XX, têm as suas origens teóricas nos filósofos iluministas e saint-simonianos de finais do

¹ Para um estado da arte: Hugo Silveira Pereira, “Portuguese Railway History: Still a Field of Opportunities?”, *Mobility in History*, 6 (2015), p. 105-12. Desde então, bastante mais se escreveu sobre esta temática, destacando-se o livro de Bruno J. Navarro, *Um Império Projectado pelo “silvo da locomotiva”. O Papel da engenharia portuguesa na apropriação do espaço colonial africano. Angola e Moçambique (1869-1930)*, Lisboa, Colibri, 2018, que fornece uma visão detalhada do setor ferroviário português no ultramar.

² A expressão é atribuída ao físico Alvin Weinberg: Sean F. Johnston, “Alvin Weinberg and the Promotion of the Technological Fix”, *Technology and Culture*, 59, 3 (2018), p. 621. Ver também: Benjamin Ross, “Technical Fix”, *Dissent*, n.º Verão (1980), s. p.

³ Howard P. Segal, “The Cultural Contradictions of High Tech: Or the Many Ironies of Contemporary Technological Optimism” in Yaron Ezrahi, Everett Mendelsohn e Howard Segal (eds.), *Technology, Pessimism, and Postmodernism*, Dordrecht, Springer, 1994, p. 175-211.

século XVIII e inícios do século XIX e encontraram aplicação prática com a Revolução Industrial⁴. Em meados de Oitocentos, *o technological fix* evoluiu para o padrão pelo qual se media o valor civilizacional das diferentes nações⁵ e um instrumento de imperialismo e dominação sobre os povos de África e Ásia⁶.

Associado ao *technological fix* (e oposto do otimismo tecnológico), temos o pessimismo tecnológico, um sentimento alimentado por dúvidas crescentes com as forças associadas à tecnologia, tanto materiais como meramente simbólicas. Malgrado os benefícios que tenham eventualmente trazido no passado, estas forças passam a ser encaradas com desconfiança ou pelo menos ambivalência e produzem sensações de desapontamento, ansiedade e até receio entre os seus contemporâneos, quanto aos seus nefastos efeitos sobre o indivíduo ou a sociedade⁷. Embora seja um conceito usualmente atribuído aos tempos pós-modernos⁸, pode também ser aplicado a períodos anteriores, nomeadamente ao próprio século XIX e ao industrialismo e tecnologismo que o caracterizaram⁹.

Cotejando estes dois conceitos, explico como a fé na tecnologia acabou por prevalecer, apesar das desilusões do passado e de uma espinhosa situação financeira que se antecipava que perdurasse por alguns anos. Para tal, recorro a documentação emitida pelos decisores coevos: debates parlamentares, relatórios técnicos e correspondência mantida entre autoridades metropolitanas e coloniais.

⁴ Leo Marx, “The Idea of «Technology» and Postmodern Pessimism” in Ezrahi *et al.*, *Technology...*, cit., p. 14. Rosalind Williams, “Cultural Origins and Environmental Implications of Large Technological Systems”, *Science in Context*, 6, 2 (1993), p. 382-7.

⁵ Michael Adas, *Machines as the Measure of Men. Science, Technology, and Ideologies of Western Dominance*, Ithaca, Cornell University Press, 1989, p. 134.

⁶ Daniel Headrick, *The Tools of Empire. Technology and European Imperialism in the Nineteenth Century*, Oxford, Oxford University Press, 1981, p. 6-7.

⁷ Jeffrey Herf, “Belated Pessimism: Technology and Twentieth Century German Conservative Intellectuals” in Ezrahi *et al.*, *Technology...*, cit., p. 120 e 125; Marx, “The Idea...”, cit., p. 11; Howard P. Segal, “Technology, Pessimism, and Postmodernism: Introduction” in Ezrahi *et al.*, *Technology...*, cit., p. 1.

⁸ Marx, “The Idea...”, cit., p. 16 e 21-5; Segal, “The Cultural...”, cit., p. 3. Ou desde o fim da II Guerra Mundial: Herf, “Belated...”, cit., p. 131.

⁹ Martin J. Wiener, *English Culture and the Decline of the Industrial Spirit. 1850-1980*, Cambridge, Cambridge University Press, 1981, p. 82. Ido Yavetz, “A Victorian Thunderstorm: Lightning Protection and Technological Pessimism in the Nineteenth Century” in Ezrahi *et al.*, *Technology...*, cit., p. 66.

1. Regeneração, *technological fix* e caminhos de ferro

Como é sobejamente sabido, o golpe da Regeneração iniciou um período de consenso generalizado entre as fações políticas nacionais¹⁰, que passaram a ver o *progresso* como um dos principais objetivos da governação. Por *progresso* entendia-se sobretudo os melhoramentos materiais promovidos pelo investimento em ciência e tecnologia, que eventualmente acarretariam também melhoramentos morais¹¹.

Embora ciência e tecnologia pudessem adotar várias formas, uma em particular assumiu um maior protagonismo: a ferrovia. Pelo seu impacto na paisagem e nos modos de vida coevos, tornou-se o símbolo mais espetacular do século XIX¹², pioneiro de *civilização*¹³ e manifestação do triunfo do engenho humano¹⁴. Um dos mais entusiásticos profetas do saint-simonismo, o engenheiro francês, Michel Chevalier, fez das ferrovias personificações do próprio *progresso*¹⁵.

No Portugal do Fontismo, a ferrovia e o saint-simonismo foram também entusiasticamente promovidos, tanto pelos antigos exilados da Guerra Civil, como pelas gerações de engenheiros que desde 1820 frequentavam prestigiadas escolas europeias, com destaque para a *École des Ponts et Chaussées*¹⁶. Não surpreende, pois, que Chevalier fosse a autoridade mais citada em debates parlamentares sobre economia e finanças ao longo da segunda metade do século XIX¹⁷. Ambos os grupos testemunharam como os países mais desenvolvidos da Europa eram os que possuíam redes férreas mais extensas, esta-

¹⁰ José Miguel Sardica, *A Regeneração sob o Signo do Consenso. A política e os partidos entre 1851 e 1862*, Lisboa, ICS, 2001.

¹¹ David Justino, *Fontismo, Liberalismo numa Sociedade Iliberal*, Lisboa, D. Quixote, 2016, p. 63-71.

¹² Eric J. Hobsbawm, *A era do capital (1848-1875)*, Lisboa, Presença, 1979, p. 63.

¹³ Michael Adas, *Dominance by Design: Technological Imperatives and America's Civilizing Mission*, Cambridge, Harvard University Press, 2006, p. 79-80.

¹⁴ John F. Kasson, *Civilizing the machine: technology and republican values in America, 1776-1900*, Nova York, Grossman, 1976, p. 162-80.

¹⁵ Erik van der Vleuten, "Understanding Network Societies. Two Decades of Large Technical System Studies" in Erik van der Vleuten e Arnje Kaijser (eds.), *Networking Europe. Transnational Infrastructures and the Shaping of Europe, 1850-2000*, Sagamore Beach, Science History Publications, 2006, p. 289-90.

¹⁶ Ana Cardoso de Matos e Maria Paula Diogo, "From the *École des Ponts et Chaussées* to Portuguese Railways: the transfer of Technical Knowledge and Practices" in Magda Pinheiro (ed.), *Railway Modernization: An Historical Perspective (19th/20th centuries)*, Lisboa, ISCTE, 2006, p. 77-90.

¹⁷ Carlos Bastien e José Luís Cardoso, "Uses and abuses of political economy in Portuguese parliamentary debates (1850-1910)", *History of Economic Ideas*, 17, 3 (2009), p. 47.

belecendo facilmente uma relação de causa-efeito entre a locomotiva e o *progresso*¹⁸.

Assim, ao longo da segunda metade de Oitocentos, quase todos os governos investiram em caminhos de ferro, malgrado um punhado de desilusões com alguns empreendedores estrangeiros e um certo pessimismo tecnológico partilhado por parte dos intelectuais lusos, como Alexandre Herculano¹⁹. A partir de meados da década de 1870, o programa fontista foi transferido para as colónias²⁰.

Na década seguinte, a rede ferroviária metropolitana conheceu a maior expansão em toda a sua história, ao que acresceu a chegada da locomotiva a Angola (linha de Ambaca), Moçambique (Lourenço Marques) e Índia (Mormugão), o que fez com que Portugal acreditasse no *progresso* e se assumisse como uma nação imperial de pleno direito²¹.

Apesar destes conseguimentos, notava-se já algum pessimismo em franjas da *intelligentsia* nacional, mormente em Oliveira Martins, que, já em 1887, lamentava que pelo “silvo agudo da locomotiva (...), supozemos que todo o progresso económico estava em construir estradas e caminhos de ferro”. O autor reconhecia que a ferrovia era “um instrumento de uma energia incomparável sem dúvida, mas é um instrumento apenas. Aplicado a um organismo são e capaz de o suportar, avigora-o; aplicado, porém, a um organismo depauperado, extenua-o”²². Noutro texto, acusava: “O sistema fontista de tudo sacrificar aos progressos da viação é uma utopia provavelmente condenada: por causa dela chegámos ao estado de apuro em que vemos o Tesouro, caminhando progressiva e aceleradamente para a bancarrota”²³. De qualquer modo,

¹⁸ Hugo Silveira Pereira e Ian J. Kerr, “Railways and Economic Development in India and Portugal: The Mormugão and Tua Lines compared, *circa* 1880 to *circa* 1930, and Briefly Onwards”, *Revista Brasileira de História*, 39, 81 (2019), p. 210.

¹⁹ Maria Filomena Mónica (org.), *A Europa e Nós: Uma Polémica de 1853. A. Herculano contra A. P. Lopes de Mendonça. Antologia*, Lisboa, Quetzal, 1996, p. 16-9. Joel Serrão, *Temas Oitocentistas II – Para a História de Portugal no século passado: ensaios*, Lisboa, Portugalíia, 1962, p. 272.

²⁰ Valentim Alexandre e Jill Dias, “O Império Africano 1825-1890” in Joel Serrão e A. H. de Oliveira Marques (dirs.), *Nova História da Expansão Portuguesa*, Lisboa, Estampa, 1998, vol. X, p. 93-7 e 103-5.

²¹ Hugo Silveira Pereira, “Quando Portugal acreditou no progresso: a ferrovia nacional na década de 1880”, *Boletim do Arquivo da Universidade de Coimbra*, 31, 2 (2018), p. 105-27.

²² Oliveira Martins, *Fomento Rural e Emigração*, Lisboa, Guimarães Editores, reimp. 1994, p. 89-90.

²³ Apud Rui Ramos, “A crise” in António Reis (dir), *Portugal Contemporâneo*, Lisboa, Alfa, 1990, p. 168.

vozes como esta eram totalmente minoritárias. Nada fazia antever o choque trazido pela década de 1890.

2. Ultimato, bancarrota, ferrovia e pessimismo tecnológico

Poucos dias haviam passado desde o início de 1890, quando o país foi abalado com o ultimato inglês. Embora a questão não estivesse diretamente ligada a qualquer caminho de ferro existente ou em construção, impedia o projeto de conexão férrea de Angola à contracosta, como antecipara a expedição de Capelo e Ivens e a própria firma da concessionária da linha de Ambaca: Companhia Real dos Caminhos de Ferro *Através de África*²⁴.

No ano seguinte, os sintomas de retração financeira, que já se vinham sentindo desde 1889, medraram e culminaram na inconvertibilidade das notas bancárias, que viria a precipitar a crise de 1891, a saída de Portugal do padrão-ouro (que durante 40 anos facilitara o acesso ao crédito internacional) e a declaração de bancarrota parcial de 1892²⁵.

Quase simultaneamente, estouravam escândalos no setor ferroviário metropolitano e colonial. Em junho de 1891, a Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, concessionária das linhas do Tua e Dão e presidida pelo marquês da Foz, um dos mais ricos capitalistas portugueses da época, suspendia o pagamento do juro das suas obrigações²⁶. No Porto, a *joint venture* entre os bancos locais para construir as linhas de Salamanca a Barca de Alva e Vilar Formoso revelava contornos financeiros desastrosos²⁷. Em janeiro de 1892, tornava-se público que Mariano de Carvalho, ministro da Fazenda do governo do Partido Progressista, adiantara, sem conhecimento do parlamento, cerca de 2,300 contos à Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, liderada por Foz, para evitar a falência da empresa²⁸. Pouco tempo depois, era noticiado

²⁴ Maria Paula Diogo e Dirk van Laak, *Europeans Globalizing. Mapping, Exploiting, Exchanging*, Basingstoke, Palgrave Macmillan, 2016, p. 152-4.

²⁵ Luís Aguiar Santos, “A crise financeira de 1891: uma tentativa de explicação”, *Análise Social*, 36, 158-159 (2001), p. 190, 196-98 e 203-5.

²⁶ Luís Santos, *Tristão Guedes de Queirós Correia Castelo Branco, 1.º Marquês da Foz. Um capitalista português nos finais do século XIX*, Porto, Universidade do Minho, MIT Portugal Program e EDP, 2014, p. 139-40.

²⁷ Fernando de Sousa, “A Salamancada e a crise bancária do Porto”, *Nummus*, 2, 1 (1978), p. 142-4.

²⁸ Sobre outros resgates do Estado: Hugo Silveira Pereira, “Markets, Politics and Railways: Portugal, 1852-1873” in Christina Agriantoni, Christina Chatziioannou e Leda Papastefanaki (eds.), “Markets” and Politics. Private interests and public authority (18th-20th centuries), Volos, Thessaly University Press, 2016, p. 223-39.

um desfalque de 4,000 contos à Companhia Real, no âmbito da construção do túnel do Rossio, que levaria o próprio marquês da Foz à cadeia²⁹. No final, a intervenção de Mariano de Carvalho não impediu que a firma declarasse a suspensão de pagamentos, entrasse em negociações com os seus financiadores e passasse a ser gerida por uma comissão composta por representantes dos seus credores e do Estado³⁰.

No ultramar, os negócios ferroviários não corriam melhor. Na Índia, o caminho de ferro entre o porto de Mormugão e a Índia Britânica, publicitado como a salvação de Goa³¹, tornara-se um sorvedouro de dinheiros públicos, à conta da garantia de juro que o Estado devia à concessionária britânica³².

Em Angola, situação semelhante afligia a Companhia Real dos Caminhos de Ferro *Através de África*. A construção da linha de Ambaca estava muitíssimo atrasada e a sua operação acumulava prejuízos, cobertos pelo Estado. Todavia, uma vez que a obra custara mais que o orçamentado, a ajuda do Tesouro não cobria todo o défice, temendo-se que, em caso de incumprimento, os obrigacionistas ingleses tomassem posse da ferrovia. Para o evitar, os governos começaram, a partir de 1888, a conceder novos subsídios à companhia³³.

Em Moçambique, em 1889, no seguimento do confisco do caminho de ferro de Lourenço Marques aos concessionários ingleses e norte-americanos, o governo envolveu-se num intrincado processo jurídico-diplomático com os governos de Londres e Washington, que exigiam uma fantástica compensação de 27,000 contos para os investidores lesados³⁴. Mais a norte, e como consequência do tratado luso-britânico de 1891, que regularizou as relações entre os dois países na sequência do Ultimato, uma companhia inglesa, dominada por Cecil Rhodes, iniciou a construção de uma nova ferrovia da Beira à fronteira, praticamente sem fiscalização das autoridades portuguesas³⁵.

²⁹ *Diário da Camara dos Dignos Pares do Reino*, 3.2.1892, p. 1-2 e 10. Santos, *Tristão Guedes...*, cit., p. 145.

³⁰ Paulo Jorge Fernandes, *Mariano Cirilo de Carvalho: o "Poder Oculto" do Liberalismo Progressista (1876-1892)*, Lisboa, Texto, 2010, p. 364-79.

³¹ Hugo Silveira Pereira, "O tratado luso-britânico de 1878: história de um acordo técnico-diplomático em três atos", *Revista de História da Sociedade e da Cultura*, 17 (2017), p. 230.

³² Id., "Fontismo na Índia Portuguesa", *Revista Portuguesa de História*, 46 (2015), p. 257-60.

³³ Ângela Guimarães, "Le Chemin de Fer de Luanda a Ambaca", *African Economic History*, 12 (1983), p. 113-9.

³⁴ António José Telo, *Lourenço Marques na Política Externa Portuguesa*, Lisboa, Cosmos, 1991, p. 86-7.

³⁵ Maria Luísa Norton Pinto Teixeira, "The Railways of Mozambique. A Regional or Colonial Project? 1895-1950", diss. mest., Concordia University, 1991, p. 56 e 71-7.

3. As reações

Nos meses após o ultimato, o novo governo regenerador, que substituiu o executivo progressista, deu a entender que o investimento ferroviário na metrópole estava suspenso. Tanto no discurso de apresentação, como na resposta à coroa e na apresentação do relatório da Fazenda, nenhuma nova linha foi proposta³⁶. Só algumas pequenas obras de melhoramento da exploração seriam realizadas³⁷, apesar de vários deputados solicitarem novas ferrovias para as suas zonas de influência³⁸.

Quanto aos caminhos de ferro coloniais, as primeiras reações foram de desalento. Sobre Ambaca, o deputado e engenheiro, Afonso de Espregueira, recordava que

Quando se apresentou o projecto [em 1884] [...], dizia-se também que dentro de poucos annos o estado deixaria de pagar a garantia de juro a que se obrigava, mas hoje vê-se que fôra uma completa illusão suppor isso, porque o encargo actual é pesadissimo e durará muito tempo³⁹.

Já o republicano Manuel de Arriaga aproveitava para censurar o governo pela questão de Lourenço Marques, a qual

constitue uma lição tão dura, tão característica dos tempos que se atravessam, que supponho, ficará na nossa historia constitucional como o monumento mais completo, para os vindouros, da nossa administração publica, da decadencia dos nossos costumes e da degeneração rapida dos nossos homens do estado!⁴⁰

Em relação à Beira, Ferreira de Almeida, antigo governador de Moçâmedes e que anos antes sugerira ao parlamento a alienação das colónias, encontrava preocupantes paralelismos com a história da linha de Lourenço Marques:

o contrato do caminho de ferro de Lourenço Marques approved em 14 de novembro de 1883, tem um perfeito paralelo com o caminho de ferro do

³⁶ *Diario da Câmara dos Deputados (DCD)*, 15.1890, 12.5.1890 e 19.5.1890, p. 57-8, 185-6 e 271 e ss.

³⁷ Arquivo Histórico da Economia – *Conselho Superior de Obras Públicas e Minas*, pareceres 20447 (11.6.1891), 20475 (18.6.1891), 20534 (9.7.1891), 20537 (9.7.1891), 20557 (13.7.1891) e 20947 (26.10.1891).

³⁸ Hugo Silveira Pereira, “A política ferroviária nacional (1845-1899)”, diss. dout., Universidade do Porto, 2012, p. 144.

³⁹ *DCD*, 22.7.1890, p. 1445.

⁴⁰ *Ibid.*, 8.8.1890 (noturna), p. 1784-A.

Pungue [linha da Beira]; a empresa adjudicou a construção d'aquelle caminho de ferro a um empreiteiro, Mac-Murdo, a companhia de Moçambique adjudica tambem a construcção a um empreiteiro, Van Laun!⁴¹

Governo e oposição entraram num ciclo de culpabilização mútua, à medida que a situação do país se degradava. Em 1890, o ministro da Fazenda, João Franco, acusava o seu opositor, Ressano Garcia:

o illustre deputado quando lhe convinha mostrar que as responsabilidades eram do partido regenerador, dizia «[...] tanto de garantia para o caminho de ferro de Ambaca; tanto de garantia para o caminho de ferro de Torres Vedras [...]»; mas, quando depois precisava mostrar que o partido progressista havia feito alguma cousa, já sabia então dizer: «construímos em quatro annos tantos kilometros de caminhos de ferro». (*Riso. – Apoiados.*) Construímos?! Mas isto é absolutamente falso. (*Apoiados.*)⁴².

Embora muitas das discussões se inserissem nas típicas querelas político-partidárias da época, revelavam também algum pessimismo em relação à tecnologia ferroviária, o qual atingiu o auge com o governo seguinte, de cariz apartidário, liderado pelo decano dos engenheiros portugueses, João Crisóstomo. Não deixa de ser sintomático ter sido um engenheiro a suspender definitivamente a política de fomento. Igualmente simbólica foi a declaração do novo ministro das Obras Públicas e destacado membro do Partido Regenerador, Tomás Ribeiro, sobre o tema: “a questão dos trabalhos publicos em Portugal está em grande parte terminada, porque os poucos que há vão findar em breve”⁴³. Outro deputado regenerador, João de Paiva, propôs inclusivamente que nenhum caminho de ferro fosse assente enquanto persistisse o défice orçamental⁴⁴. O governo privilegiou a gestão da rede já feita (ou contratada), a resolução das questões financeiras com as concessionárias em *default* ou, na melhor das hipóteses, a concessão de linhas que não representassem um encargo para o Estado⁴⁵.

Contra esta toada pessimista, levantou-se um grupo profissional: os engenheiros. Por norma, para esta classe qualquer criticismo à tecnologia é uma

⁴¹ Ibid., 24.3.1892, p. 17.

⁴² Ibid., 15.1.1890 (noturna), p. 787.

⁴³ Ibid., 17.3.1891, p. 4.

⁴⁴ Ibid., 17.6.1891, p. 2-19.

⁴⁵ Pereira, “A política...”, cit., p. 145.

heresia⁴⁶. De facto, já antes, em finais da década de 1860, os engenheiros se haviam levantado contra o ceticismo do governo do Partido Reformista em relação ao investimento em obras públicas⁴⁷. Na altura, numa carta aberta ao chefe do executivo, Sá da Bandeira, argumentavam que com a política governamental, “o obscurantismo substituirá o progresso; a barbaria a civilização. Approximarnoshemos a passos de gigante do abismo, que queremos evitar, onde nos precipitará o impulso de tão erradas ideias”⁴⁸.

No início da década de 1890, apesar dos primeiros sintomas da crise, os engenheiros voltaram a defender a necessidade da tecnologia ferroviária, recorrendo à *Revista de Obras Publicas e Minas*, publicada pela Associação de Engenheiros Civis Portugueses, e à *Gazeta dos Caminhos de Ferro*. Foi aqui que publicitaram a travessia ferroviária do Tejo⁴⁹, as linhas de Fafe⁵⁰, Sabor⁵¹, Vouga⁵² e Algarve⁵³, os caminhos de ferro de Moçâmedes, no sul de Angola⁵⁴, e Quelimane, no norte de Moçambique⁵⁵, o ambicioso projeto da rede a norte do Mondego (já debatido desde meados da década anterior)⁵⁶ e meios mais baratos de assentar e operar ferrovias⁵⁷. Em 1891, o engenheiro Frederico Pimentel, num artigo simbolicamente intitulado *Influencia da via-*

⁴⁶ Segal, “Technology...”, cit., p. 1 e 6-7.

⁴⁷ Hugo Silveira Pereira, “«A marcha imoderada de um falso progresso»: o reformismo, uma alternativa ao fontismo?”, *História. Revista da FLUP*, 4, 6 (2016), p. 261-2.

⁴⁸ João Crisóstomo de Abreu e Sousa e Joaquim Tomáz Lobo d’Ávila, *Exposição dirigida pelos conselheiros João Chrysostomo d’Abreu e Souza e Joaquim Thomaz Lobo d’Ávila ao Ex.mo Sr. Marquez de Sá da Bandeira presidente do conselho de ministros em nome dos Engenheiros Civis Portuguezes*, Lisboa, Tipografia FrancoPortuguesa, 1868, p. 3-10.

⁴⁹ A. de P. Vieira, “Passagem sobre o Tejo em Lisboa e junção das redes dos caminhos de ferro do norte e do sul”, *Revista de Obras Publicas e Minas (ROPM)*, 22, 255-256 (1891), p. 37-61.

⁵⁰ Frederico Augusto Pimentel, “Caminho de ferro de Bougado a Fafe”, *ibid.*, p. 165-6.

⁵¹ Manuel Francisco da Costa Serrão, “O caminho de ferro do Pocinho a Miranda do Douro e a exploração do grande jazigo de ferro do Roboredo”, *ibid.*, 21, 243-244 (1890), p. 117-48.

⁵² Cândido Celestino Xavier Cordeiro, “Caminho de ferro de Valle do Vouga”, *Gazeta dos Caminhos de Ferro de Portugal e Hespanha (GCFPH)*, 6, 140 (1893), p. 305-6.

⁵³ Frederico Augusto Pimentel, “Caminho de ferro do Algarve. Relatório da construção”, *ROPM*, 21, 245-246 (1890), p. 153-87.

⁵⁴ João José Pereira Dias, “O Caminho de Ferro de Mossamedes”, *ibid.*, 22, 255-256 (1891), p. 62-75.

⁵⁵ Arquivo Histórico Ultramarino (AHU) – *Caminho de Ferro de Quelimane ao Chire*, mç. 449 1F, vol. 1, parecer de 28.8.1890.

⁵⁶ Augusto Pinto de Miranda Montenegro, “Conclusão da rede complementar de caminhos de ferro em Portugal”, *ROPM*, 22, 265-267 (1892), p. 47-66. F. Perfeito de Magalhães Villas-Boas, “Caminhos de ferro de interesse geral no continente de Portugal”, *GCFPH*, 3, 51 (1890), p. 33-4.

⁵⁷ Fernando Pinto Coelho, “O caminho de ferro de carril unico sobre-elevado systema Lartigue”, *ROPM*, 22, 257-258 (1891), p. 140-65.

ção na riqueza pública, não tinha qualquer dúvida que “as estradas e caminhos de ferro que temos construído são os factores que mais têm cooperado para ganharmos tanto terreno no caminho do progresso”⁵⁸. No entanto, o agravar da situação financeira do país desmotivou esta propaganda (até final do século, quase não se escreveu mais sobre projetos ferroviários metropolitanos).

Os governos seguintes não alteraram a situação. De entre as medidas propostas para enfrentar a crise, nada se dizia sobre caminhos de ferro. O mote era um vago fomento da agricultura e da indústria e a redução da despesa, inclusivamente no setor ferroviário do Estado (operação das linhas do Minho, Douro, Sul e Sueste e fiscalização das concessionárias privadas)⁵⁹.

Mesmo os regeneradores prosseguiram este paradigma político. Quando Hintze Ribeiro foi chamado à pasta das Obras Públicas, manteve que era “impreterível e fatal destruir o desequilíbrio orçamental, por meio de diminuição de despesas, e de aumento de receitas”⁶⁰. Já como presidente do conselho de ministros, continuou a política de austeridade, indo ao encontro da vontade da maioria do parlamento. A este respeito dizia o republicano Jacinto Nunes que se “fosse um dia dictador [...], a primeira coisa que faria era cortar, fazer desaparecer, por completo, o ministerio das obras publicas”⁶¹, onde se plañeara a política de fomento e a rede ferroviária nacional.

Uma boa parte deste desalento era justificado pelo mau desempenho das concessionárias, que apesar de receberem auxílios públicos, prestavam um mau serviço ou exigiam novos apoios para continuarem a laborar. O descontentamento com a iniciativa privada está normalmente associado ao pessimismo tecnológico⁶². Como lamentou o deputado Baptista de Sousa:

Depois do que já se sabe [...] da companhia real dos caminhos de ferro, do sindicato de Salamanca, e ainda do caminho de ferro de Lourenço Marques ao Transvaal, quem ha ahí que possa aventurar-se a entregar as suas economias á gerencia alheia?⁶³.

⁵⁸ Frederico Augusto Pimentel, “Influencia da viação na riqueza publica. Confronto do desenvolvimento da viação ordinaria e acelerada com o da riqueza publica”, *ibid.*, p. 87-8.

⁵⁹ Pereira, “A política...”, *cit.*, p. 146.

⁶⁰ *DCD*, 16.1.1893, p. 12.

⁶¹ *Ibid.*, 22.6.1893 (noturna), p. 7.

⁶² Marx, “The Idea...”, *cit.*, p. 16.

⁶³ *DCD*, 27.1.1893, p. 5

A consequência foi o recrudescimento de um nacionalismo tecnológico⁶⁴ (já presente desde pelo menos a década de 1870 e sobretudo nas obras de Oliveira Martins⁶⁵), que passava pelo predomínio do Estado ou de capital e *expertise* nacionais no setor ferroviário. Neste sentido, recomendava Espregueira:

É para evitar mais e maiores dificuldades que no futuro podem aparecer que eu pedia ao illustre ministro da marinha e ultramar [Vilhena] que pensasse seriamente no modo de obter para o estado o caminho de ferro de Mormugão [...] e é igualmente por esse motivo que eu entendo que é o estado e não uma companhia particular, que deve construir o caminho de Mossamedes⁶⁶.

Um outro engenheiro, Pereira Dias, afinava pelo mesmo diapasão. Construir caminhos de ferro na África Portuguesa pelo Estado ou por companhias nacionais “é pois um acto de sabia administração, ao mesmo tempo que de boa e patriótica política”⁶⁷.

De qualquer modo, nos anos seguintes, a ferrovia praticamente esteve ausente dos debates parlamentares e da imprensa especializada. Por exemplo, no orçamento de 1896, só foram inscritos 70 contos para caminhos de ferro na metrópole⁶⁸. A crise, os encargos dos caminhos de ferro garantidos e as desilusões com as consequências do investimento conduziram a um desencanto em relação ao Fontismo, o que, juntamente com a dificuldade em aceder ao crédito internacional, levou à suspensão do investimento em melhoramentos materiais. A prioridade era o acordo com os credores externos e com as concessionárias ferroviárias e o incremento da presença portuguesa em África⁶⁹.

Mas os caminhos de ferro ultramarinos pareciam, eles próprios, ser uma fonte de pessimismo, sobretudo a linha da Beira, como vimos, uma imposição diplomática, construída em território nacional, por agentes britânicos. Temia-se a desnacionalização do território (ou *desportugalização*, para usar a

⁶⁴ Para o conceito: Maurice Charland, “Technological Nationalism”, *Canadian Journal of Political and Social Theory*, 10, 1-2 (1986), p. 196-220.

⁶⁵ Miriam Halpern Pereira, “Oliveira Martins e o Fontismo”, *Revista da Universidade de Coimbra*, 38 (1999), p. 91. Magda Pinheiro, “Les chemins de fer portugais: entre l’exploitation privée et le rachat”, *Revue d’Histoire des Chemins de Fer*, 16-17 (1997), p. 152.

⁶⁶ *DCD*, 22.7.1890, p. 1456.

⁶⁷ Dias, “O Caminho de Ferro...”, cit., p. 75.

⁶⁸ *DCD*, 18.1.1896, p. 56-7.

⁶⁹ Fernando de Sousa e A. H. de Oliveira Marques (coords.), “Portugal e a Regeneração (1851-1900)” in Joel Serrão e A. H. de Oliveira Marques (dirs), *Nova História de Portugal*, Lisboa, Presença, 2004, vol. 10, p. 132.

expressão de Bárbara Direito⁷⁰). O predomínio inglês era tal que para o diretor da Companhia de Moçambique, Fontes Ganhado, a obra “mais parece uma dependencia da *British South Africa* ou antes do Sr. Cecil Rhodes, do que uma empresa exercendo os seus direitos e obrigações no territorio portuguez”⁷¹. Na operação, a predominância britânica manteve-se, levando Aires de Ornelas, futuro governador de Moçambique, a considerar a linha uma via dolorosa e a antever “difficil tornar de facto portugueza uma região que hoje apenas o é no nome”⁷².

Ironicamente, foi precisamente o investimento em caminhos de ferro nas colónias que contrariou este pessimismo tecnológico e manteve acesa a chama da crença no *technological fix*, tendo a seu lado, como seria de esperar, os engenheiros portugueses. Aliás, já antes, em 1890, em plena crise diplomática, o ministro da Marinha e Ultramar, Júlio de Vilhena, propusera e aprovara no parlamento a construção, mediante garantia de juro, de uma nova linha em Moçâmedes⁷³. Ainda que o projeto pretendesse sobretudo provar que Portugal conservava o interesse nas suas colónias, mais do que efetivamente construir uma nova linha, era revelador de que se continuava a acreditar nos poderes (tecnodiplomáticos⁷⁴ da ferrovia.

Na altura, muitos na oposição criticaram a decisão, pondo em causa a oportunidade de se empreender tal projeto, estendendo as apreensões às demais linhas coloniais. Contudo, estas intervenções deveram-se mais ao espírito das refregas partidárias da época do que a uma efetiva rejeição da tecnologia ferroviária. Aliás, o próprio Espregueira, se por um lado se mostrava crítico do investimento em Moçâmedes e Ambaca, como vimos, por outro lado, sobre o caminho de ferro e porto de Mormugão, entendia que “são por enquanto insufficientes, necessitando de obras complementares sem as quaes não prestarão os serviços que devem prestar”⁷⁵.

⁷⁰ Bárbara Pinto Teixeira Direito, “Políticas Coloniais de Terras em Moçambique: o Caso de Manica e Sofala sob a Companhia de Moçambique, 1892-1942”, diss. dout., Universidade de Lisboa, 2013, p. 44.

⁷¹ *Copia de documentos officiaes trocados entre a Companhia de Moçambique e o Governo de Sua Magestade* (1894), p. 42.

⁷² Aires de Ornelas, “O caminho-de-ferro da Beira e a passagem das tropas imperiaes inglezas em Julho de 1896”, *Revista do Exercito e da Armada*, 7 (1896), p. 264.

⁷³ Navarro, *Um Império...*, cit., p. 434-43.

⁷⁴ Sobre tecnodiplomacia: Hugo Silveira Pereira, “The technodiplomacy of Iberian transnational railways in the second half of the nineteenth century”, *History and Technology*, 33, 2 (2017), p. 175-95.

⁷⁵ *DCD*, 22.7.1890, p. 1453. Também em relação à metrópole, Espregueira se contradizia, por motivos partidários: se por um lado apoiava a contenção de despesa, por outro não deixava de

Outros parlamentares, como os deputados pela Índia, Roque da Costa e Cristóvão Aires, faziam elogios semelhantes, sem caírem naquelas contradições. Para o primeiro “o caminho de ferro de Mormugão abre um considerável horizonte á actividade industrial da nossa colonia indiana”⁷⁶, ao passo que para o segundo o complemento natural da ferrovia, o porto, “é de uma importância capital para nós”⁷⁷.

Sobre as demais linhas, registaram-se também algumas visões otimistas sobre a sua utilidade. Em relação ao prolongamento da linha de Ambaca até Malange, “recommenda-se, quanto possível, tanto commercialmente como pelo lado agricola e politico” – afiançava o já citado Ferreira de Almeida⁷⁸. Sobre Lourenço Marques, o mesmo tribuno concluía que “Melhoraram as condições do commercio dos estrangeiros que lá se estabeleceu, quando começou a funcionar, e durante meia dúzia de annos disfructou os seus honorários a direcção, *soit disant* portugueza, d’essa empresa [concessionária]”⁷⁹.

No segundo lustro da década, na *Revista de Obras Publicas e Minas*, diversos engenheiros acompanhavam este renascido interesse pelas linhas coloniais, designadamente por Quelimane (que “de certo contribuirá para attestar mais um importante trabalho dos engenheiros portuguezes e mostrar ao mundo que o nosso paiz se acha hoje interessado pelo desenvolvimento do seu vasto dominio colonial”)⁸⁰, Benguela e Moçâmedes⁸¹.

Paulatinamente, o entusiasmo em relação a novas linhas na metrópole foi também crescendo, ainda que diferisse das iniciativas propostas para o ultramar por, alegadamente, nada custarem ao erário público. Essa era, aliás, condição essencial para ser referida no parlamento. Quando o deputado Miguel Dantas propôs um auxílio à Companhia do Caminho de Ferro do Porto à Póvoa e Famalicão, a qual dirigia, acautelou-se junto dos seus colegas nos seguintes termos: “tranquilisem-se os animos, que não é do actual projecto que advirá agravamento ás condições do thesouro, nem é do que tão parca e

argumentar em favor da construção da linha do Lima, servindo a sua zona de influência política no Alto Minho: Manuel Afonso de Espregueira, “Conclusão da rede de caminhos de ferro entre o Douro e o Minho”, *GCFPH*, 3, 49 (1890), p. 1-2.

⁷⁶ *DCD*, 21.6.1893 (noturna), p. 34.

⁷⁷ *Ibid.*, 3.7.1891, p. 3.

⁷⁸ *Ibid.*, 10.6.1891, p. 6.

⁷⁹ *Ibid.*, 24.3.1892, p. 17.

⁸⁰ *ROPM*, 27, 313 (1896), p. 75; 316-318 (1896), p. 5.

⁸¹ Henrique da Lima e Cunha, “Caminhos de Ferro de Benguela a Moçâmedes”, *ibid.*, 28, 329-330 (1897), p. 257-73. Manuel Francisco da Costa Serrão, “Systema ferro-viario de penetração em Africa. Linha do sul de Angola. Missão de estudos (1895-1897)”, *ibid.*, 31, 367-369 (1900), p. 211-351.

baldadamente se pede que podem arreceiar-se os medrosos e desconfiados”⁸². Tempos depois, os deputados algarvios, Sárra Prado e Francisco Machado, tiveram que provar que a construção da linha entre São Bartolomeu de Mesines e Lagos seria paga com o valor do subsídio pago à carreira marítima entre Lisboa e o Algarve, que seria suprimido⁸³. Sem ter como apresentar cortes na despesa que justificassem o assentamento da linha entre Mirandela e Bragança, o transmontano Eduardo José Coelho nem se atreveu a propor um projeto⁸⁴. Para contornar esta contrariedade, muitos sugeriram caminhos de ferro de bitola estreita, uma solução técnica teoricamente mais económica para assentar e operar ferrovias⁸⁵.

A partir de 1896, o pessimismo em relação ao investimento estava em grande medida ultrapassado. No relatório anual da Fazenda, o ministro Hintze Ribeiro relatava como crescera

o movimento da nossa viação acelerada; em todas as linhas, nas do estado como nas das companhias nas de via larga como nas de via reduzida, os rendimentos do trafego foram, em 1895, superiores aos de qualquer dos annos anteriores, semestre por semestre, a partir de 1891. É um facto altamente significativo⁸⁶.

Em África, os resultados eram igualmente promissores. Em Angola, “tem o caminho de ferro de Loanda a Ambaca alcançado um rendimento cada vez maior, á medida que a sua construcção tem avançado, e que com elle se tem explorado as riquezas do interior”, enquanto na contracosta “o caminho de ferro de Lourenço Marques a Pretoria abriu, não só a prosperidade da colonia, mas ao commercio e a navegação, largos horisontes de futuro incremento”⁸⁷.

Neste sentido, as opiniões favoráveis a novos investimentos ferroviários tornaram-se mais frequentes. A partir de 1896, os deputados brigantinos, Abílio e José Beça, notabilizaram-se numa campanha em prol da extensão da

⁸² DCD, 17.2.1893, p. 2.

⁸³ Ibid., 21.6.1893, p. 42 e 46. A linha seria decretada precisamente porque se aboliu o subsídio àquela carreira marítima: *Collecção Official de Legislação Portugueza* (1896), p. 400.

⁸⁴ DCD, 22.6.1893, p. 15.

⁸⁵ Hugo Silveira Pereira e Bruno J. Navarro, “The implementation and development of narrow-gauge railways in Portugal as a case of knowledge transfer (c. 1850–c. 1910)”, *Journal of Transport History*, 39, 3 (2018), p. 357 e 371.

⁸⁶ DCD, 16.3.1896, p. 618.

⁸⁷ Ibid.

linha do Tua, de Mirandela até Bragança⁸⁸. Já em relação às colónias, o próprio governo assumiu decididamente a necessidade de ampliar a rede ultramarina, sobretudo a extensão do caminho de ferro de Ambaca até Malange, considerado “empreendimento que tão necessario é á prosperidade da melhor das nossas colonias” (no decreto sobre a contribuição de registo)⁸⁹, de “grande conveniencia” (na proposta de lei que autorizava o governo a executá-la)⁹⁰ e “verdadeiramente importante para o desenvolvimento da provincia de Angola” (relatório anual do ministro da Marinha e Ultramar, à altura, Francisco Felisberto Dias Costa)⁹¹. Todavia, as aspirações de executivos e parlamentares esbarravam na incapacidade financeira do Tesouro: “o governo não projecta construir caminhos de ferro, porque não os pôde fazer nas actuaes circumstancias”⁹².

A situação começou a mudar em finais do século XIX, sob governação do partido progressista. A primeira ideia passou por acordar, em 1897, com o marquês de Guadalmina, um dos credores da Companhia Real, o arrendamento e ampliação da rede ferroviária do Estado. A polémica que a proposta levantou (mesmo entre membros do governo), bem como a incapacidade financeira do interessado, impediu a sua consecução⁹³.

No ano seguinte, o ministro das Obras Públicas, Elvino de Brito, gizou a constituição de um fundo especial que permitisse a ampliação da rede existente, tirando proveito do aumento das receitas operacionais dos caminhos de ferro do Estado (decreto de 6 de outubro de 1898). O ministro mostrava-se otimista e abertamente contrário “á opinião d’aquelles que julgam absolutamente impossivel, nas actuaes circumstancias do thesouro, a construcção de novas linhas ferreas pelo estado”⁹⁴. No debate parlamentar subsequente, o ministro reiterou o seu otimismo em relação à medida, declarando que

⁸⁸ Hugo Silveira Pereira, “Tecnologia, periferia, caciquismo: Abilio Beça e o caminho-de-ferro de Bragança”, *Análise Social*, 222, 52, 1 (2017), p. 52-7.

⁸⁹ *DCD*, 21.2.1896, p. 303.

⁹⁰ *Ibid.*, 2.7.1897, p. 50.

⁹¹ Francisco Felisberto Dias Costa, “Relatorio apresentado á Camara dos Deputados pelo sr. Ministro da Marinha e Ultramar ácerca das provincias da África Occidental”, *Portugal em Africa*, 5, 56 (1898), p. 293.

⁹² *DCD*, 17.4.1896, p. 1037.

⁹³ Pereira, “A política...”, cit., p. 151.

⁹⁴ Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, *Actas da commissão encarregada de propor um plano de reorganisação dos caminhos de ferro do Estado pelo decreto de 6 de Outubro de 1898*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1898, p. 5.

na obra complexa e difícil, mas inadiável e prometedora do fomento, ocupam lugar primacial o aperfeiçoamento e o desenvolvimento das vias de comunicação, de entre as quaes sobressaem, em importancia e valor, os caminhos de ferro⁹⁵.

Os deputados regeneradores criticaram a proposta de Elvino de Brito, mas as suas censuras mais uma vez ficaram a dever-se ao jogo político-partidário da época e não a uma verdadeira oposição à iniciativa ministerial⁹⁶. Depois de duas semanas de discussão, o projeto foi aprovado e transformado na lei de 14 de julho de 1899. Nos meses seguintes, três comissões de engenheiros recolheram dados estatísticos e corográficos para elaborar um plano de rede geral de caminhos de ferro a construir com as receitas do fundo especial⁹⁷. Embora uma grande parte da malha tenha ficado por realizar, o plano de Elvino de Brito permitiu a retoma da construção ferroviária em Portugal⁹⁸. O sistema ferroviário do ultramar seria também alvo de novos investimentos (linhas de Moçâmedes e Suazilândia), embora tenha tido que esperar até aos primeiros anos do século XX para conhecer novas medidas legislativas⁹⁹, isto apesar de Portugal ter sido condenado a pagar uma indemnização de 6,000 contos aos antigos concessionários da linha de Lourenço Marques¹⁰⁰. Contudo, o movimento das linhas moçambicanas vinha criando fortes expectativas entre os tecnocratas nacionais. O relatório do ministro da Marinha e Ultramar de 1899 é, neste ponto, elucidativo: “Do que póde advir-nos das relações com os paizes da Africa central dão-nos já incontestavel testemunho o movimento commercial de caminhos de ferro de Lourenço Marques e da Beira e dos respectivos portos”¹⁰¹. De facto, nas mãos do Estado, a linha de Lourenço Marques tornar-se-ia uma das mais lucrativas de todo o Império (em menos de seis anos a sua receita líquida ultrapassou os 6,500 contos¹⁰²). O movimento no porto da

⁹⁵ DCD, 27.2.1899, p. 11.

⁹⁶ Pereira, “A política...”, cit., p. 152-3.

⁹⁷ Magda Pinheiro, Nuno Miguel Lima e Joana Paulino, “Espaço, tempo e preço dos transportes: a utilização da rede ferroviária em finais do século XIX”, *Ler História*, 61 (2011), p. 39-64.

⁹⁸ Luís António Lopes dos Santos, “Política ferroviária ibérica: de principios del siglo XX a la agrupación de los ferrocarriles (1901-1951)”, diss. dout, Universidade Complutense de Madrid, 2011, p. 158-67.

⁹⁹ Navarro, *Um Império...*, cit., p. 368-70 e 460-1.

¹⁰⁰ Telo, *Lourenço Marques...*, cit., p. 163-6.

¹⁰¹ DCD, 20.3.1899, p. 31.

¹⁰² AHU – *Questão do Caminho de Ferro de Lourenço Marques*, mc. 2526 1B; *Miscelânea*, mc. 2756 1B.

Beira, com a via-férrea, cresceria exponencialmente até 1914¹⁰³. Ambos contribuíram assim para a solidificação do otimismo ferroviário no novo século.

Nota final

Ao longo da primeira década do século XX, foram postos em construção, em território sob soberania portuguesa, dezasseis novos caminhos de ferro: no território metropolitano de Portugal, as linhas de Monção, Fafe, Tâmega, Corgo, Bragança, Vouga, Lousã, Setil, Mora, Vila Viçosa, Montemor-o-Novo, Moura e litoral do Algarve¹⁰⁴; em Angola, as ferrovias de Moçâmedes e Benguela; e em Moçambique, a da Suazilândia. Todas estas obras foram decididas nos primeiros anos de Novecentos, demonstrando assim que o pessimismo que se abatera sobre os decisores portugueses na década anterior encontrava-se ultrapassado.

Os momentos de descrença em relação à ferrovia foram eminentemente uma reação imediata e impetuosa a um conjunto de acontecimentos desastrosos para as finanças e diplomacia portuguesas. Porém, a crise por estes espoletada, embora com consequências pesadas para o país, não foi tão grave que pusesse definitivamente em causa o caminho de ferro. Não se compara, pois, com outros eventos da pós-modernidade que desencadearam movimentos mais duradouros de pessimismo tecnológico (como, por exemplo, os desastres de Chernobyl, Bhopal ou Fukushima)¹⁰⁵.

Por outro lado, na viragem do século, a ferrovia era ainda um excelente argumento na luta político-partidária, sobretudo na que se fazia localmente nas periferias do reino¹⁰⁶. No contexto colonial, o caminho de ferro continuava a ser um poderoso instrumento de império e de imperialismo ferroviário¹⁰⁷, que não podia ser descurado no esforço colonizador nacional.

No entanto, o choque dos primeiros anos da década de 1890 trouxe inovações à política ferroviária portuguesa. Em primeiro lugar, sobre as prioridades do progresso¹⁰⁸, sobretudo onde deveria ser executado: metrópole ou colónias.

¹⁰³ Hugo Silveira Pereira, “O Caminho de Ferro da Beira em Moçambique (1890-1914): entre antagonismo tecnodiplomático e simbiose económica”, *Análise Social*, no prelo (2019).

¹⁰⁴ Carlos Manitto Torres, *Caminhos de ferro*, Lisboa, CP, 1936, *passim*.

¹⁰⁵ Segal, “Technology...”, cit., p. 9.

¹⁰⁶ Pereira, “Tecnologia...”, cit., p. 57-65.

¹⁰⁷ Headrick, *The Tools*, p. 14. Ronald E. Robinson, “Conclusion: Railways and Informal Empire” in Clarence B. Davis, Kenneth E. Wilburn Jr. e Ronald E. Robinson (eds.), *Railway Imperialism*, Nova York, Greenwood, 1991, p. 175-97.

¹⁰⁸ Sobre esta problemática: Yavetz, “A Victorian...”, cit., p. 54 e 65.

Para alguns, como o engenheiro Sárrea Prado, “a pausa no progresso material somente deverá suportar-se na metrópole”¹⁰⁹. Outros, como o já citado Espregueira ou o influente local, Abílio Beça, tinham uma opinião diametralmente oposta: o território metropolitano deveria ter preferência, até porque o investimento nas colónias

póde dar-nos, é certo, compensações em um período mais ou menos largo de annos; mas mais tarde podemos perder a maior parte dos fructos dos sacrificios que fizemos n’esse empenho civilizador, em virtude da lei historica, inevitavel e fatal, que leva as colonias, quando suficientemente desenvolvidas, a emanciparem se das nações que as fundaram¹¹⁰.

Outra consequência foi o incremento de um discurso (sobretudo dos engenheiros) que recomendava vivamente uma mudança de paradigma no sentido de dar um maior protagonismo ao Estado para evitar os conflitos criados anteriormente com companhias privadas. No seu relatório sobre o reconhecimento da linha de Benguela, o engenheiro Costa Serrão rematava: “sendo como tem sido desastroso o processo das concessões, ocorre muito naturalmente aconselhar ao menos como tentativa o processo de construção por conta do Estado”¹¹¹. No parlamento, Espregueira confessava que “devíamos ter aprendido já bastante para mudarmos de systema, porque o que seguimos não se presta senão a especulações pouco licitas, e longe de ser vantajoso para o estado, é muito prejudicial e ruinoso”¹¹².

De facto, na viragem do século, os governantes nacionais procuraram exercer um maior controlo público sobre o setor ferroviário. A lei de 14 de julho de 1899, por exemplo, previa que as novas ferrovias fossem construídas pelo Estado e as linhas de Moçâmedes e Suazilândia foram confiadas a engenheiros estatais. Porém, como era apanágio na política ferroviária portuguesa, cedo as decisões passaram a ser tomadas de acordo com as circunstâncias do momento: assim, na metrópole, a linha de Bragança, uma das primeiras linhas concessionadas após a crise, foi-o a um empreiteiro privado¹¹³, ao passo que em Angola, o longo caminho de ferro de Benguela, demasiado dispendioso para o Tesouro nacional, foi adjudicada ao escocês Robert Williams, um

¹⁰⁹ DCD, 6.7.1893, p. 15.

¹¹⁰ Ibid., 7.2.1896, p. 223.

¹¹¹ AHU – *Missão de estudos*, mç. 492 1F, p. 24.

¹¹² DCD, 22.7.1890, p. 1456.

¹¹³ Pereira, “Tecnologia...”, cit., p. 61.

antigo sócio de Cecil Rhodes¹¹⁴. O pessimismo que se desenvolvera à custa de iniciativas privadas estava definitivamente ultrapassado. A crença nas capacidades regeneradoras da ferrovia voltara.

¹¹⁴ Emmanuel Esteves, “O caminho-de-ferro de Bengela e o impacto económico, social e cultural da sua zona de influência”, *Africana Studia*, 3 (2000), p. 55.