

19

2 0 1 9

**Revista
de História
da Sociedade
e da
Cultura**

CENTRO DE HISTÓRIA
DA SOCIEDADE E DA CULTURA

IMPRESA DA UNIVERSIDADE DE COIMBRA

Os caminhos de ferro do Oeste português: instrumentos de apropriação territorial¹

Western railways of Portugal: tools of territorial appropriation

HUGO SILVEIRA PEREIRA

CIUHCT – U. NOVA de Lisboa
Institute of Railway Studies – U. York
hugo jose.pereira@gmail.com

Texto recebido em / Text submitted on: 06/11/2018

Texto aprovado em / Text approved on: 24/07/2019

Resumo. Quando Portugal começou a construir ferrovias, o principal objetivo era ligar Lisboa ao Porto e à fronteira leste pelo trajeto mais curto, o que deixava uma grande parte do Oeste afastada da rede. Assim que aqueles objetivos foram alcançados, o governo e investidores privados projetaram estender a malha às periferias. Uma vez que o Oeste já era servido pela linha do Norte, a construção teve que esperar até à década de 1880, embora diversas propostas tenham sido elaboradas desde os anos 1840. Neste artigo, analiso o processo de integração e apropriação territorial do Oeste promovido pela ferrovia, desde o incipiente planeamento aventado pelas primeiras propostas para a região até à efetiva inauguração dos caminhos de ferro do Oeste, Sintra e Cascais. Para tal, recorro a debates parlamentares, relatórios técnicos diversos, dados estatísticos da operação e a estudos recentes sobre o impacto de cada uma daquelas linhas.

Palavras-chave. Estremadura, Beira Litoral, circulação, transporte, Fontismo.

Abstract. When Portugal began building railways, the main goal was to connect Lisbon to Porto and the eastern frontier by the shortest route, which left a major part of the Portuguese Western regions away from the network. As soon as those goals were achieved, the Portuguese government and private investors tried to extend the network to the peripheries. Since the West was already served by the Northern line, construction had to wait until the 1880s, although different proposals were being submitted since the 1840s. In this paper, I analyse the process of integration and territorial integration of the West promoted by railways, from the embryonic planning embodied in the first projects to the opening of the Western, Sintra, and Cascais lines. To do so, I will use parliamentary debates, sundry technical reports, statistical data of the operation and recent studies on the impact of each one of those railroads.

Keywords. Estremadura, Beira Litoral, circulation, transport, Fontismo.

¹ Financiado por Fundos Nacionais: ref. SFRH/BD/46011/2008 no âmbito do CITCEM (UID/HIS/04059) e ref. SFRH/BPD/95212/2013 no âmbito do CIUHCT (UID/HIS/00286).

1. Introdução

A construção ferroviária em Portugal respondeu a objetivos diferentes de índole simbólico e material. O caminho de ferro era o mais eficaz veículo para concretizar as promessas do Saint-Simonismo (Vleuten 2006: 289-90), a ideologia que baseava a formação dos engenheiros portugueses, que com ela contatavam desde a década de 1820 (Macedo 2009: 5 e 110; Matos 2009: 180). Era ainda o representante do progresso e a bitola pela qual se media o valor de cada nação, remetendo para o opróbrio da periferia tecnológica os povos que dele não dispunham (Adas 1989: 134; Hobsbawm 2006: 57; Swartz 1997: 73).

Em termos materiais, esperava-se que a locomotiva ligasse Lisboa ao Porto e à fronteira com Espanha pelo trajeto mais curto, entre a Beira Alta e o Alto Alentejo, para atrair uma grande parte do tráfego que circulava entre o Novo e o Velho Mundo. Este objetivo deixava o Baixo Alentejo, o Algarve, o Minho, Trás-os-Montes e grande parte da Estremadura e da Beira Litoral muito afastadas das linhas mais próximas. Por outro lado, pretendia-se promover a aproximação das regiões do reino, separadas entre si por acidentes geográficos e por um arcaico sistema de transportes (Matos 1980). O caminho de ferro deveria favorecer o controlo político do território nacional (Rabinow 1986: 243-52) e concorrer para a sua apropriação, através do uso consistente e repetitivo das regiões atravessadas (Kärrholm 2012: 137-8), pelo que, numa segunda fase, aquelas províncias viriam a ser dotadas de vias-férreas.

Neste artigo, analiso a implementação da ferrovia na região Oeste, compreendendo as antigas províncias da Estremadura e da Beira Litoral, como instrumento subsidiário da linha do Norte e de apropriação territorial com base em Lisboa, realçando o papel dos seus *system builders* (Hughes 1983: X e 5-7). Elenco as propostas iniciais que não se concretizaram, mas que constituíram um protoprojeto de apropriação da região, e avalio a intervenção do Estado na questão, tendo em conta o jogo político-partidário da época e a estratégia militar defendida para o reino. Para isto, recorro aos debates parlamentares, pareceres técnicos, relatórios militares, estatísticas de tráfego, além da bibliografia existente sobre as linhas da região, nomeadamente as teses de Ribeiro (2002), Trigo (2003) e Paulino (2015).

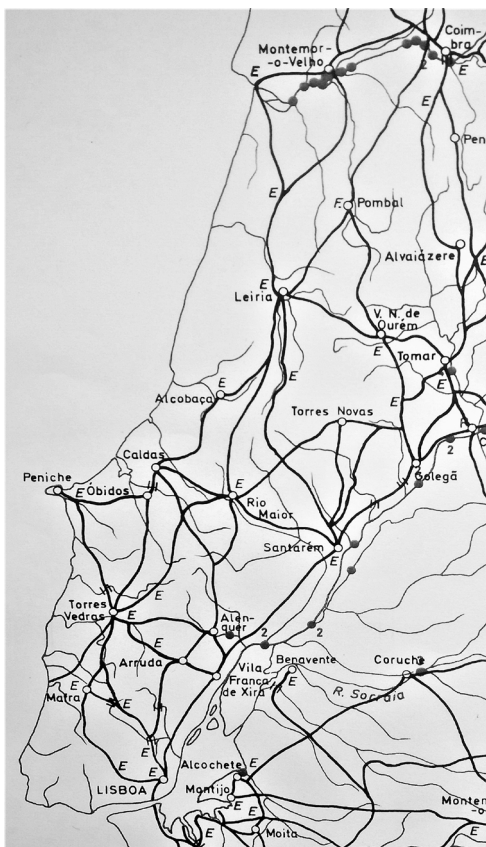
2. As primeiras propostas

A planificação da rede ferroviária do Oeste iniciou-se na década de 1840 para responder às dificuldades de transporte que existiam na região, que o

tornavam caro, moroso e perigoso (Trigo 2003: 15-23). Tal como acontecia um pouco por todo o país, os itinerários no Oeste eram de má qualidade e inseguros (mapa 1). Excetuava-se a estrada de Sintra, que, por servir os périplos de lazer das elites de Lisboa (Ribeiro 2002: 16-24), foi sempre bem conservada. Não surpreende que as tentativas para estabelecer carreiras regulares entre Lisboa, Mafra, Caldas da Rainha e Figueira da Foz tenham fracassado (Matos 1980: 29-30, 44 e 380-1). No sul da província, antes do caminho de ferro,

de Lisboa a Cascais viajava-se então em três horas, de carruagem (...), meio de transporte muito usado pelas famílias abastadas. O público em geral – o peão – ia de char-à-bancs, de diligência, de omnibus, em quatro horas (...). De carroça levavam-se oito ho-

ras a fazer o mesmo percurso – e um burro (...) passava o dia inteiro na viagem (apud Abragão 1956: 356).



Mapa 1. Itinerários terrestres no Oeste (Fonte: Matos 1980).

Em 1845, o britânico Hardy Hislop propôs ao governo uma linha entre Lisboa e Sintra (tabela 1). Contudo, o projeto era apenas uma das ações especulativas que caracterizaram a *railway mania* de 1845-6 em Portugal (Vieira 1985). Em 1849, o engenheiro Albino de Figueiredo elaborou com os seus alunos da Escola Politécnica um projeto para um caminho de ferro entre aquelas duas cidades, que não foi além de um exercício prático de aprendizagem (AHM, Div 3/1/8/39).

Com o Fontismo, a ferrovia ocupou uma posição de desta-

que no programa de fomento (Justino 2016: 56-63). A linha de Sintra (com ramais para Colares e Cascais) foi das primeiras a ser apresentada ao governo, em 1854, pelo francês Claranges Lucotte. A proposta poderia ter criado um sistema de mobilidade completamente diferente na Estremadura, pois previa que a linha do Norte entroncasse na de Sintra. Contudo, quando o engenheiro francês Watier, contratado pelo governo para estudar a diretriz dos caminhos de ferro entre Lisboa, o Porto e a fronteira, considerou tal ideia a “obra mais desgraçadamente concebida” (Watier 1860: 111; cf. Pezerat 1867), o fracasso do projeto ficou selado (Pereira 2012: 201-2; Pinheiro 2008: 66-7).

Entretanto, em 1859, o governo adjudicou a linha Porto-Lisboa à Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses (CR), que seguiu uma diretriz pelo vale do Tejo até ao Entroncamento e depois Coimbra e Porto. Este caminho de ferro viria a tornar-se o mais movimentado do país, usufruindo ainda de vários ramais rodoviários que prolongavam a sua área de ação (Alegria 1990: 123, 129, 244-55, 335 e 358-9). Contudo, deixou a longa distância importantes cidades do Oeste como Sintra, a Figueira, Leiria ou as Caldas, que pouco colhiam daquela infraestrutura (mapa 4).

Assim, continuaram a aparecer várias propostas, sobretudo para assentar uma via-férrea entre Lisboa e Sintra: em 1861, do conde de Farrobo, do conde de Sobral e de Frederico Silva Pereira (Loureiro 1904-9, 1: 230-1); e entre 1862 e 1863, de Notman & Clear, Landin, J. D. Powles, Debrousse e novamente Lucotte. Em 1864, Morris & Bevan, Rocca, Piombino & C.^a sugeriram planos mais ambiciosos que avançavam pela Estremadura até Mafra, Torres Vedras, Caldas e Leiria (AHMOP, COPM, liv. 19, 1864: 361-6)². O COPM (Conselho de Obras Públicas e Minas) mostrava-se favorável ao investimento, mas não reconhecia mérito às propostas, exceto à de Debrousse (AHMOP, COPM, liv. 15, 1862: 27v e ss; liv. 17, 1863: 82-4v). Este projeto chegou ao parlamento e às comissões, mas quando foi apresentado aos deputados, já o país era governado pelas *economias* do Partido Reformista, cuja maioria recusou a garantia de juro solicitada³.

Em 1867, Pezerat, um engenheiro francês, formado em Paris e radicado em Lisboa (França 1977), forneceu uma opinião informada sobre o assunto, sugerindo uma linha pelo vale de Alcântara até Mafra, Torres, Caldas, Leiria e Pombal, que respondia às necessidades agrícolas, mineiras, industriais

² Na sequência destas propostas, os deputados Mazzioti e Ferreri apresentaram uma proposta de lei, argumentando com o potencial turístico e vinícola da região. Contudo, o diploma não foi discutido. *Diário de Lisboa (DL)*, sessão de 16.4.1864 e 30.5.1864: 1180 e 1762.

³ Ver *DL*, sessão de 2.6.1863: 1715-6. *Diário da Camara dos Deputados (DCD)*, 20.8.1869: 1214-7. Sobre a política reformista, ver Pereira 2016: 259-64.

e militares da região, podendo ainda promover o turismo em Mafra e nas Caldas (Pezerat 1867). Contudo, diferentes propostas continuaram a afluir ao ministério.

Uma dessas foi apresentada em 1868 por Francisco Feijão para um *larmanjat*⁴ entre Lisboa, Sintra e Oeiras, pedindo uma isenção de direitos alfandegários. O COPM mostrava-se entusiasmado com o novo sistema (AHMOP, *COPM*, liv. 27, 1868: 149v-53v), mas o governo reformista recusou conceder a isenção e o projeto abortou (Pereira 2012: 205). Isto não foi obstáculo para Saldanha, que obteve do governo⁵ a mesma isenção para o seu projeto entre Lisboa, Alenquer, Sintra, Cascais, Torres Vedras e Leiria (COLP 1869: 365, 411 e 456; 1871: 210-1, 221-2, 229 e 285), o qual foi aprovado pela Junta Consultiva de Obras Públicas (JCOP), que substituíra, entretanto, o COPM (AHMOP, *COPM*, liv. 29, 1869: 278-80; liv. 30, 1869: 210v-1v). A influência de Saldanha conseguiu ainda vencer um protesto da CR, que reclamava que a concessão violava a sua zona de proteção⁶, além de ter invalidado as propostas do engenheiro Mendes Guerreiro para uma linha até Belém (Loureiro 1904-9, vol. 1: 244-7) e de Aimé Gamond para uma ferrovia ligando Lisboa a Cascais e Sintra (Gamond 1870; AHMOP, *COPM*, liv. 31, 1870: 135v-7v). Em 1872, Saldanha vendeu a concessão à *Lisbon Steam Tramways Company* (COLP 1872: 12-3), que continuou o projeto, cuja exploração se revelou decepcionante, com descarrilamentos frequentes e uma manutenção demasiado onerosa, de modo que em 1875 o *larmanjat* foi suspenso (Almeida 2004).

À medida que o *larmanjat* se revelava impraticável, surgiram novas propostas, algumas circunscrevendo-se ao eixo Lisboa-Sintra, outras indo ao encontro das sugestões de Pezerat.

Daquelas, a primeira foi apresentada por Lucotte, em 1874, para uma linha passando por Santa Apolónia e Belém. Depois de parecer favorável da JCOP (AHMOP, *COPM*, liv. 36, 1874), o contrato foi aprovado pelo parlamento, uma vez que não onerava o Estado⁷. Contudo, o concessionário não apresentou o projeto definitivo e a concessão caducou em 1877 (Loureiro 1904-9, 1: 259-61).

⁴ Um sistema no qual os comboios transitavam sobre um carril, apoiando-se em duas rodas laterais que circulavam sobre duas pranchas de madeira.

⁵ Ver AHM, *Arquivo Particular Sá da Bandeira (APSB)*, Div. 3/18/1/3/182. Coleção Oficial de Legislação Portuguesa (COLP) 1869: 319.

⁶ Ver AHM, *APSB*, Div. 3/18/1/3/182. A concessão da CR garantia-lhe uma zona de proteção de 40 km contra linhas paralelas, além do direito de opção sobre ramais.

⁷ Ver DCD, 30.3.1875: 1064. *Diário da Câmara dos Dignos Pares do Reino (DCDPR)*, 4.2.1876: 95-6. COLP 1876: 40 e ss.

A partir de 1874, surgem propostas mais ambiciosas. Luís Palmeirim obteve uma concessão para um caminho de ferro de bitola reduzida⁸, ligando S. Martinho do Porto a Santana, na linha do Norte (COLP 1874: 270-1). A JCOP aprovou os estudos de terreno entretanto feitos, mas a construção nunca se iniciou (Lopes 1875; AHMOP, *COPM*, liv. 35, 1874: 35-8; AHMOP, *COPM*, cx. 18, 1875, doc. 6455). Ao mesmo tempo, Ellicot e Kessler, concessionários da linha de bitola reduzida do Porto à Póvoa de Varzim, e um grupo liderado pelo conde de Penamacor, proprietário na Estremadura (Rodil 2007: 71), solicitaram a concessão de um caminho de ferro ligando Lisboa, pelo vale de Alcântara, a Sintra e Torres Vedras (COLP 1875: 235-6; AHMOP, *COPM*, cx. 19, 1875-6, doc. 6783).

Talvez por ter sido apresentada com uma memória assinada por um especialista em bitola estreita, o engenheiro Sárrea Prado (Pereira, Navarro 2018: 359), a proposta de Penamacor foi aceite, o que desde logo inviabilizou o projeto de Figueiredo Bastos para uma via-férrea entre Lisboa, Mafra e Alcobça com dois ramais, pelo vale do Chelas até ao Tejo e por Sintra até ao mar (AHMOP, *COPM*, liv. 37-A, 1877). Todavia, a concessão motivou um protesto da CR, que arguia novamente a sua zona de exclusivo. Ainda que a diretriz pudesse ser considerada divergente, como alegava Martens Ferrão, procurador-geral da Coroa, Penamacor optou por alterar o projeto, afastando-o de Torres e aproximando-o das Caldas. Contudo, divergências com a JCOP levaram o conde a desistir do projeto em 1877 (Santos 1884, [Documentos pedidos pelos Pares]; AHMOP, *COPM*, liv. 38, 1877).

No ano seguinte, um grupo liderado por Isidoro Viana pediu uma garantia de juro de 5% para um projeto elaborado pelo engenheiro Joaquim de Matos com uma diretriz por Lisboa, Sintra, Torres e Pombal (na linha do Norte), com ramal para Cascais. A proposta mereceu a aprovação da JCOP, mas não do governo, acabando por ser abandonada (AHMOP, *COPM*, cx. 21, 1878, doc. 8025).

As movimentações para levar o comboio a Sintra motivaram a população de Cascais a solicitar igual melhoramento (Viegas 1940: 20), até porque desde 1870 que a vila competia como estância de lazer dos arredores de Lisboa (Ribeiro 2002: 23). Em 1879, um grupo de deputados liderado por Costa e Silva propôs ao parlamento a concessão de uma garantia de juro para uma linha de Lisboa a Sintra com ramal para Cascais. As comissões parlamentares aprovaram a ideia, mas a proposta nunca foi debatida (Santos 1884, [Parecer sobre um caminho de ferro de Lisboa a Sintra]; *DCD*, 17.5.1879: 1781).

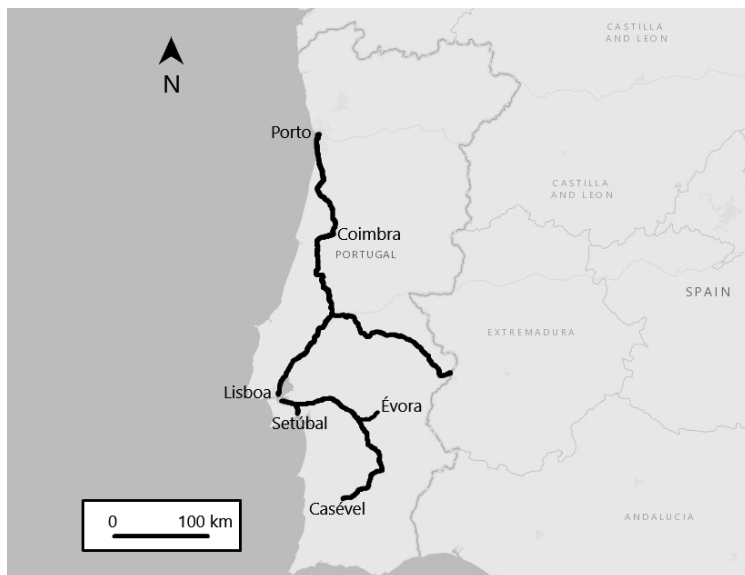
⁸ A bitola é a distância entre carris. Portugal adotara a medida usada em Espanha (1,667 mm), mas, por esta altura, procurava alternativas técnicas mais baratas, com bitolas mais estreitas, para construir vias-féreas em terrenos mais acidentados e pobres (Pereira, Navarro 2018: 357-9).

Ano	Proponente	Diretriz
1845	Hardy Hislop	Lisboa-Sintra
1849	Albino de Figueiredo	
1854	Claranges Lucotte	Lisboa-Sintra-Cascais
1861	Conde de Farrobo	Lisboa-Sintra
1862	Notman & Clear	
1863	Debrousse	
1864	Claranges Lucotte	
	Morris & Bevan	Lisboa-Sintra-Mafra
	Rocca, Piombino & C. ^a	Lisboa-Sintra-Leiria-Coimbra
1868	Francisco Feijão	Lisboa-Sintra-Oeiras
1869-71	Duque de Saldanha	Lisboa-Sintra-Cascais/Leiria
1870	Mendes Guerreiro	Lisboa-Belém
	Aimé Gamond	Lisboa-Sintra-Cascais
1874	Luís Palmeirim	S. Martinho-Santana
	Ellicot & Kessler	Lisboa-Sintra-Torres Vedras
	Conde de Penamacor	
	Claranges Lucotte	Lisboa-Belém
1876	Figueiredo Bastos	Lisboa-Alcobaça c/ramais para Tejo e mar
1878	Isidoro Viana	Lisboa-Sintra-Cascais/Pombal
1879	Costa e Silva	Lisboa-Sintra-Cascais

Tabela 1. Lista de propostas apresentadas para a viação acelerada no Oeste (Fonte: elaboração própria a partir de fontes e bibliografia indicadas no texto).

A classe técnica nacional, reunida na Associação de Engenheiros Civis Portugueses, contribuiu também para a questão, durante a discussão sobre o plano de rede nacional (1876-9), que pretendia produzir um parecer técnico para a futura ampliação da malha férrea. Em relação ao Oeste, a maioria da Associação recomendava uma nova via que complementasse a ação da linha do Norte, partindo de Lisboa e terminando nas imediações de Pombal (Pereira 2012: 314 e mapas 30-30).

Até esta altura, a posição do governo era de expectativa, aguardando o aparecimento de investidores que não solicitassem nenhuns apoios públicos, muito à semelhança do que fazia pela mesma altura em relação aos caminhos de ferro ultramarinos (Pereira 2017: 141-60). O executivo tinha outras prioridades e limitações orçamentais. Nas décadas de 1850-60, a preferência fora ligar Lisboa a Espanha e ao Porto, obras que foram financiadas pelo Estado. Em 1863-4, a CR inaugurou as linhas do Leste e do Norte, o que limitou também a construção no Oeste em virtude da zona de exclusivo daquela firma. Pouco depois, o Estado resgatou a concessão de Sul e Sueste com um pagamento de 8,325 contos à concessionária (Pereira 2016: 264; Vieira 1983: 204-26). Em 1870 a rede estendia-se de Lisboa ao Porto, à fronteira e ao Alentejo (mapa 2).



Mapa 2. A rede ferroviária nacional em 1870 (Fonte: elaboração própria e sharemap.org).

O Oeste estava servido pela linha do Norte, mas o Minho, o Douro, Trás-os-Montes, as Beiras e o Algarve não tinham 1 km de ferrovia. Para alargar a malha, o Estado usou os seus recursos, quer para construir linhas (Minho, Douro e Algarve), quer para subsidiar a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta (CBA) (Alegria 1990: 264, 274 e 312-7).

Do lado dos investidores, o mais provável é que procurassem obter a concessão para depois fazer o seu trespassse – “um dos processos do curso que a moderna civilização nobilitou” (Cordeiro reimpr. 1999: 53) – a quem oferecesse mais dinheiro. A proposta de Penamacor foi a exceção, uma vez que era um investidor com interesses na região, cujo projeto fora elaborado por um engenheiro conceituado. A preferência pelo vetor Lisboa-Sintra é notória, o que não surpreende, dado o seu papel de local de descanso da família real, da nobreza de corte e da burguesia endinheirada (Ribeiro 2002: 36). O relatório de Pezerat espoletou um interesse maior pelo resto da província, manifestado no *larmanjat* e nas outras propostas apresentadas, que elegiam quase sempre uma duplicação da linha do Norte, ao invés de ramificações da mesma. A preferência explica-se pela atração por uma ligação direta a Lisboa e também pelo facto de a construção de uma linha de 200-250 km movimentar mais dinheiro e gerar mais oportunidades de negócio do que ramais de 20-30 km (sobre os quais, aliás, a CR tinha opção).

3. O interesse da CR no Oeste: questões políticas e militares

Em 1880, a rede ferroviária nacional avançava em direção a todas as províncias (mapa 3), pelo que o governo pôde pensar em linhas de interesse secundário.



Mapa 3. A rede ferroviária nacional em 1880 - a linha da Beira Alta estava em construção (Fonte: elaboração própria e sharemap.org).

No Oeste, a questão estava dependente da CR. A predominância da firma fortaleceu-se em 1879, quando Martens Ferrão emitiu um parecer considerando uma linha de Lisboa pela Estremadura como um ramal da linha do Norte (Fino 1883-1903, vol. 1: 400-1), incluindo-se assim no seu direito de opção. O facto de o termo *ramal* não estar bem definido nem no contrato, nem na lei ferroviária de 1864, permitia interpretações mais fantasiosas (Pereira 2012: 330).

No mesmo ano, o governo do Partido Progressista encarregou o engenheiro Almeida Pinheiro do estudo de uma linha de Santa Apolónia a Pombal por Torres Vedras (AHMOP, COPM, cx. 26, 1883-4, doc. 10592). Pouco depois, o executivo adjudicou a obra sem concurso à CR, com uma garantia de rendimento de 6% sobre um capital de 30 contos/km. Depois de aprovado pela JCOP (AHMOP, COPM, cx. 23, 1880, doc. 8575), o contrato foi discutido no parlamento, uma vez que previa uma despesa pública.

Embora os argumentos esgrimidos fossem eminentemente técnicos e financeiros, revelaram também a luta partidária da época entre progressistas e

regeneradores. Se os primeiros aprovavam a proposta do governo, os segundos criticavam a despesa numa área já servida de ferrovias, os encargos financeiros, a diretriz da linha⁹ e a incapacidade de Santa Apolónia para centralizar os acessos ferroviários a Lisboa (Pereira 2012, anexo 23). A oposição arguia ainda que com a nova obra a CR podia desviar tráfego da linha do Norte e adiar a duplicação da via a que estava obrigada contratualmente¹⁰. A maioria que o governo detinha na câmara dos deputados aprovou o contrato, mas nos Pares o governo estava em minoria, pelo que o diploma nunca foi levado à câmara alta, ficando sem efeito (Pereira 2012: 211).

No ano seguinte, o governo trouxe o projeto de novo ao legislativo, com algumas alterações: a linha começava em Alcântara, continuava até Pombal e incluía um ramal até Sintra. O apoio mantinha-se nos 6% de garantia, mas o desembolso efetivo era limitado a 3%. O projeto foi aprovado pelas comissões parlamentares, mas nunca foi posto a debate (Santos 1884, [parecer sobre a linha de Alcântara a Pombal]).

A possibilidade de um caminho de ferro cruzar as linhas de Torres, fez soar o alarme nas esferas militares, no entanto, o debate que se gerou não foi consensual, com alguns oficiais a censurar a linha, ao passo que outros a elogiavam (AHM, div. 3/20/25/29). A política partidária imiscuiu-se também na discussão, já que os militares que defendiam a diretriz eram progressistas, enquanto os seus detratores pertenciam aos regeneradores (Pereira 2012: 134).

Com estes de regresso ao poder, em 1881, o projeto voltou ao parlamento, devidamente modificado para se separar da versão anterior. A linha continuava a começar em Alcântara, bifurcando-se para Sintra e Torres, mas daqui seguia por Leiria e Figueira da Foz, ligando-se à linha do Norte em Alfarelos. A concessão foi também dividida em duas partes: a primeira incluía os troços a sul de Torres Vedras (inclusive) e um ramal para Merceana, sendo entregue à firma Burnay e nada custando ao Tesouro; a segunda abarcava as secções a norte de Torres, sendo adjudicada à CR, que usufruía adicionalmente de uma garantia de 5% sobre um capital de 30 contos/km (*DCD*, 10.3.1882: 168-72 e 660-70). Objeções do foro técnico, económico e militar foram precavidadas com pareceres da JCOP (*AHMOP*, *COPM*, cx. 24, 1882, doc. 9733) e da Comissão de Defesa de Lisboa (*CDL*), o que não impediu uma acesa discussão no parlamento (AHM, Div. 3/20/38/4; Pereira 2012, anexo 23).

⁹ Preferiam o término na Figueira e o entroncamento na linha do Norte em Soure (*AHMOP*, *COPM*, cx. 26 (1883-4), doc. 10592; Lopes 1888).

¹⁰ A CR deveria duplicar a via na linha do Norte se o rendimento bruto atingisse os 5.83 contos/km. Em 1880, o rendimento bruto nas linhas do Norte e Leste era de 4.13 contos/km, vindo a crescer a uma média de 11% desde o início da operação (Pereira 2012, anexo 21).

Uma das críticas incidia sobre a presença de Burnay: uns censuravam a imprudência de quebrar uma linha contínua entre duas administrações, enquanto outros alertavam que um conluio com a CR podia desviar tráfego da linha do Norte. De facto, a entrada em cena de Burnay não passou de uma forma de dissimular a predominância da CR no negócio: em 1883, um ano depois de o contrato ter sido aprovado, o banqueiro trespassou a concessão à empresa, completando o logro (Pinheiro 1986: 492). No final, a CR manteve o monopólio dos acessos ferroviários a Lisboa e aumentou a sua zona de proteção na região, praticamente barrando a concessão de novas linhas.

A construção começou em setembro de 1883. Os projetos foram alterados de acordo com as indicações da JCOP e da CDL, por motivos militares (AHM, Div. 3/20/26/10; AHMOP, COPM, cx. 26, 1883-4, docs. 10592 e 11330; cx. 27, 1884, doc. 11677; cx. 28, 1885, doc. 12139; cx. 29, 1885, docs. 12446 e 12923; cx. 30, 1886, docs. 13481 e 13262; COLP 1883: 181-2 e 303; COLP 1884: 290, 386-8 e 441; COLP 1885: 572-3). Procurou-se tanto quanto possível dotar a linha das melhores condições de tração (baixas declividades e amplos raios de curva), em virtude da importância que lhe era dada em termos económicos e militares (COLP, 1884: 386-8). A obra sofreu um atraso após a CBA protestar uma violação da zona de exclusivo da linha que explorava entre a Pampilhosa e a Figueira (mapa 4). O conflito ficou sanado após a CR assumir o encargo de construir um ramal de ligação da linha do Norte ao centro de Coimbra, originalmente atribuído à CBA (Pereira 2012: 213).

A exploração começou em 1887, à medida que diversas secções das linhas iam sendo inauguradas: entre abril e maio foi aberto o troço entre Alcântara, Sintra e Torres Vedras; em junho, os carris chegavam às Caldas da Rainha e, no ano seguinte, em abril e julho, atingiam Leiria e a Figueira da Foz, respetivamente (Fino 1883-903, vol. 2: 180, 188, 214 e 243). A estação da Figueira foi partilhada entre a CR e a CBA, apesar das recomendações da JCOP para que se construísse uma gare exclusiva para cada via-férrea (AHMOP, COPM, cx. 35, 1888, doc. 15635). Desavenças entre a CR e o Estado atrasaram a ligação à linha do Norte, mas a estação de Alfarelos foi eventualmente ligada à linha do Oeste, em Lares, em novembro de 1890 e à Figueira da Foz em 1891, como se vê no mapa 4 (AHMOP, COPM, cx. 31, 1886, doc. 13851; cx. 32, 1887, doc. 14412; COLP 1888: 405; COLP 1890: 500). Quanto ao ramal de Merceana, foi abandonado, malgrado o *lobbying* feito pelo visconde de Chancelheiros, um proprietário local, no parlamento e o potencial para servir a zona vinhateira de Alenquer (Trigo 2003: 43; DCDPR, 5.8.1897: 148; 20.8.1897: 204; 24.8.1897: 239-40; 25.7.1897: 245-6; 10.2.1898: 77; 11.3.1898: 127-8; 26.4.1898: 245-6; 13.4.1899: 189-90).



Mapa 4. A rede ferroviária do Oeste (Fonte: elaboração própria e sharemap.org).

A abertura de um grande tronco central na Estremadura motivou o aparecimento de novos projetos que procuravam ramificá-lo a outras áreas da província. Em 1886, um grupo liderado por Manuel Iglésias propôs prolongar o caminho de ferro desde a estação de Valado até ao centro da Nazaré e operá-lo apenas na época balnear. O projeto foi aceite pela JCOP, mas os seus proponentes desistiram da ideia tempos depois (Loureiro 1904-9, vol. 2: 276; AHMOP, COPM, cx. 31, 1886, doc. 13904). Em Sintra, indagou-se junto da CR a possibilidade de estender a linha até Colares; em Queluz, foi Eurico Allen a propor um ramal até à Ericeira; ramais entre Leiria e a Batalha e entre Cantanhede e Mira foram também alvitados (Pereira 2012: 215, nota 329), mas nenhum destas obras foi iniciada.

4. Ramificações da linha do Oeste: linhas urbanas e ramal de Cascais

Efetivamente realizados foram dois novos sistemas ferroviários dentro de Lisboa e ligando a cidade aos seus arrabaldes em Cascais, ambos construídos pela CR, que praticamente tinha o monopólio da construção ferroviária na região e que assim conseguiu dominar por completo os acessos ferroviários à capital.

Um caminho de ferro que circundasse por completo Lisboa era alvitado por

engenheiros e militares (Sá da Bandeira, Correia Pais, Morais Sarmiento, estudiosos do melhoramento do porto de Lisboa) desde a década de 1860, como um trunfo primordial para a defesa da cidade. A sua forma variava conforme o proponente, mas genericamente a linha deveria contornar totalmente Lisboa, tanto pelo Norte como pela marginal, podendo ou não incluir um ramal até ao centro da cidade (Pais, 1878; Pais 1882: 244 e ss. Sá da Bandeira 1867: 3; Sarmiento 1878)¹¹. Na década de 1880, as secções *laterais* da linha de cintura (linha do Oeste e do Norte) estavam concluídas, restando fechar o sistema por norte e pela margem do Tejo.

A questão da parte norte da via-férrea foi resolvida em 1886, quando a CR obteve do governo, à laia do seu direito de opção, uma ligação entre as linhas do Norte e do Oeste (COLP, 1886: 347-9). Depois da JCOP e da Comissão Superior de Guerra aprovarem o projeto¹², a construção decorreu até 1891, quando o troço foi inaugurado. Até 1893, a CR duplicou a via e instalou as concordâncias de Braço de Prata e Sete Rios (Silva, Ribeiro 2007-9, vol. 4: 137-9)¹³.

O troço marginal do caminho de ferro de cintura foi incluído nas obras do porto de Lisboa, onde deveria auxiliar a construção e sobretudo a operação portuária. Havia uma grande incerteza em relação aos pontos extremos da linha, havendo quem alvitrasse Santa Apolónia, a Praça do Comércio, a Alfândega ou o Cais do Sodré para ponto inicial e Pedrouços ou Alcântara como ponto término. Quando o governo adjudicou a empreitada do porto a Pierre Hersent, ficou definido que os comboios deveriam circular entre Santa Apolónia e Alcântara, ainda que o empreiteiro pretendesse estender a ferrovia até Cascais (Loureiro 1904-9, vol. 1: 264-89 e 365-452). Como seria de esperar, a CR reclamou, à luz dos seus contratos. O governo acedeu e, em 1887, concessionou a linha Alcântara-Cascais (com opção de um ramal até Sintra ou Cacém) à empresa, que ficava ainda com a operação do troço até Santa Apolónia. Em troca, a CR obrigou-se a retificar a margem do Tejo até Belém, a realizar algumas obras no porto e a construir e explorar uma nova linha desde Sete Rios ao Rossio, no coração de Lisboa, inaugurada em 1890 (COLP, 1887: 134-5, 179-82 e 901-10; Silva, Ribeiro 2007-9, vol. 4: 18 e 158-9).

Apesar de os negócios merecerem a aprovação da JCOP (AHMOP, COPM, cx. 32, 1887, docs. 14245e 14298), ambos foram muito contestados no parlamento, sobretudo pela voz da oposição dos Partidos Regenerador e

¹¹ Ver AHM, Div. 3/20/35/1. *Revista de Obras Publicas e Minas*, 16:181-4, 1-96 e 113-5; 185-8, 244-80 e 289-327.

¹² A JCOP ratificou os aspetos técnicos da linha enquanto a Comissão Superior de Guerra confirmou que a estação no Campo Pequeno cumpria os requisitos para o seu uso militar. AHM, Div. 3/20/27/17. AHMOP, COPM, cx. 30 (1886), doc. 13273; cx. 31 (1886), doc. 13740; cx. 32 (1887), doc. 14344; cx. 34 (1888), doc. 15131.

¹³ A concordância é um pequeno triângulo ferroviário que permite que os entroncamentos entre linhas se façam nos dois sentidos.

Constituinte ao governo progressista. Os deputados oposicionistas duvidavam da legalidade do direito de preferência da CR e estavam certos do favor que o governo lhe fizera com as adjudicações diretas, uma vez que se tratava de um acordo para uma linha potencialmente muito lucrativa, que, além do mais, entregava terrenos conquistados ao Tejo à companhia e lhe garantia expropriações gratuitas no centro de Lisboa (*DCD*, 5.7.1887: 1590; 7.7.1887: 2510-4; 11.5.1888: 1560).

O argumento mais incisivo foi, porém, de jaez militar, uma vez que a empreitada da linha de Cascais exigia a destruição de vários fortes ao longo do seu caminho. Adicionalmente, um parecer negativo da CDL alertou que o projeto original deixava a linha depois de Cruz Quebrada completamente à mercê de um ataque por mar. Para a defender, a comissão recomendava assentar o caminho de ferro em túnel no Dafundo e entre Caxias e Paço de Arcos, protegê-lo com muros entre Carcavelos e Oeiras e erigir as obras de arte (pontes, túneis, viadutos) de forma a serem facilmente destruídas em caso de ataque (*AHM*, Div. 3/20/27/11). O governo e seus apoiantes, brandindo pareceres da JCOP (*AHMOP*, *COPM*, cx. 33, 1887, docs. 14659 e 14546; cx. 34, 1888, doc. 15392), retorquiavam que a linha não usufruía de nenhum subsídio público para obras de grande envergadura e que era sobretudo de interesse turístico e recreativo. Assim, o ministro titular limitou-se a nomear dois oficiais de engenharia para monitorar a construção (*CNDF*, *DGCF-DFECF/8/0659*, 1) e a prometer adotar medidas defensivas em caso de invasão (*DCD*, 26.3.1888: 938-A; 4.4.1888: 987-9; *DCDPR*, 25.7.1887: 749; 9.1.1888: 9-11; 28.1.1888: 114-7; 30.1.1888: 125; 4.2.1888: 143-5; 7.2.1888: 175-7; 10.2.1888: 207-16; 17.2.1888: 231-9; 18.2.1888: 244-50; 20.2.1888: 299-313; 3.4.1888: 490-1; 11.4.1888: 550-1)¹⁴. Em consequência, na câmara alta do parlamento, D. Luís da Câmara Leme increpou durante semanas a decisão do governo, defendendo o alto valor estratégico da linha e ironizando que “se os hespanhoes desembarcassem em Cascaes para tomar Lisboa, bradavamos nós de cá: «espere lá sr. inimigo, até que nos ponhamos em condições de defeza este nosso caminho de ferro de recreio»” (*DCDPR*, 10.2.1888: 212).

Como era habitual, a contestação foi abafada pela maioria que o governo detinha no parlamento e a obra avançou, tendo em conta sobretudo o potencial turístico da linha. Em termos militares, apenas se teve em atenção o projeto da estação de Caxias e a colocação de câmaras de forninhos nas obras de arte para facilitar a sua destruição em caso de invasão (*AHMOP*, *COPM*, cx. 33, 1887, doc. 14659; *AHMOP*, *COPM*, cx. 34, 1888, doc. 15392; *CNDF*, *DGCF-DFECF/8/0659* e *DGCF-DFECF/8/0408*; *COLP* 1887: 452; *COLP* 1888: 137). Entre 1889 e 1891 a via-férrea entre Cascais e Alcântara-Mar estava

¹⁴ Na realidade, a linha era demasiado curta para ser de utilidade em caso de conflito armado. Ver *AHM*, *FP* 25/3/306/5, Div. 3/5/9/36/58.

operacional¹⁵. Em 1895, a CR solicitou ao governo aproximar o caminho de ferro do centro de Lisboa, estendendo-o ao Cais do Sodré. O governo anuiu e no mesmo ano a extensão estava pronta (Calixto 1965). Do lado de Santa Apolónia, os carris chegaram a ser assentes até ao Terreiro do Trigo, mas a ligação nunca se concretizou (AHMOP, COPM, cx. 43, 1895, doc. 25164; cx. 46, 1899, doc. 29327; CNDF, DGCF-DFECF/8/0481 e 0485).

5. Circulação, apropriação e integração territorial do Oeste

Com estes caminhos de ferro em operação, a Estremadura começou a ser incorporada mais eficazmente no território nacional, muito à semelhança do acontecia noutras regiões do reino servidas de ferrovias. Os gráficos e parágrafos seguintes analisam a evolução dos números de transporte (passageiros e mercadorias) nas linhas do Oeste e de Cascais.

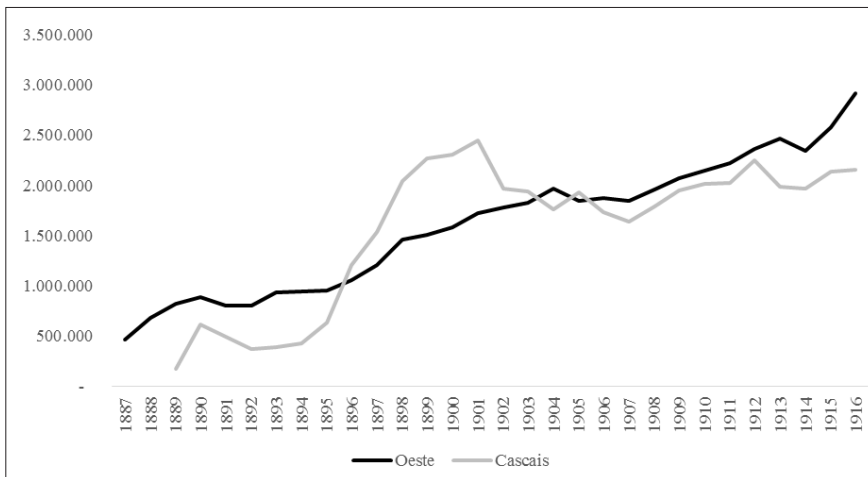


Gráfico 1. Transporte de passageiros nas linhas do Oeste e de Cascais (Fontes: elaboração própria a partir de *Elementos Estatísticos dos Caminhos de Ferro do Continente de Portugal de 1877-1910*, 20-3 e 28-9; *Elementos Estatísticos dos Caminhos de Ferro do Continente de Portugal de 1877-1916*, 20-3 e 28-9).

¹⁵ Contratualmente, a linha devia ir diretamente à estação de Alcântara-Terra, na linha do Oeste. A solução de construir uma segunda estação em Alcântara-Mar devia ser temporária, mas acabou por se prolongar até aos nossos dias. Ver CNDF, DGCF-DFECF/8/0511, DGCF-DFECF/8/0487 e DGCF-DFECF/8/1498. Seguidamente a concessionária começou a operar um serviço turístico que conduzia os veraneantes diretamente desde o Rossio até às praias da linha. Ver AHMOP, COPM, cx. 36 (1891), docs. 20466 e 20602. CNDF, DGCF-DFECF/8/0477. COLP, 1891: 417.

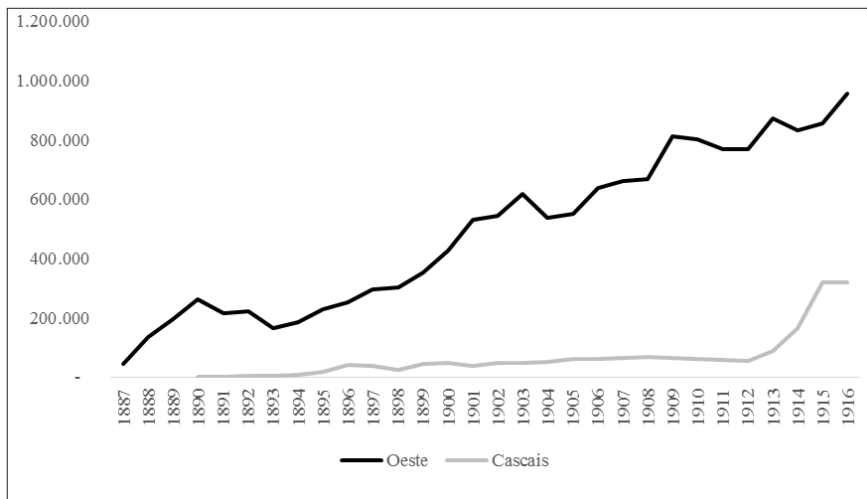


Gráfico 2. Transporte de mercadorias nas linhas do Oeste e de Cascais (Fontes: as mesmas do gráfico 1).

O tráfego refletiu-se positivamente na receita operacional líquida da CR (tabela 2), no entanto, uma vez que os custos da construção não são conhecidos, não é possível determinar se o resultado financeiro foi positivo ou negativo (mesmo com a garantia de juro da linha de Torres Vedras à Figueira da Foz, que estava indexada a um custo máximo de 30 contos/km). O mais provável é que tenha sido negativo, uma vez que a receita líquida quilométrica era relativamente baixa, oscilando entre médias de 1.43 e 1.57 contos/km para as linhas do Oeste e de Cascais, respetivamente. Por exemplo, a linha do Norte, como indiquei, a mais movimentada da rede, só registou lucro financeiro quando gerou um lucro quilométrico de 3.61 contos (Pereira 2012, anexo 21). O Estado saiu também prejudicado com a operação ferroviária (perto de 650 contos até 1916), em virtude da garantia de juro paga pela secção de Torres Vedras à Figueira da Foz, que cobriu a receita fiscal (impostos de trânsito, selo e assistência) cobrada pela Fazenda (tabela 2). Naturalmente, nestes cálculos falta levar em linha de conta um aumento da receita fiscal provocado pelo desenvolvimento económico possivelmente trazido sobre carris. Todavia, não dispomos de dados nem de estudos para verificar a grandeza deste impacto.

Ano	Oeste				Torres Vedras à Figueira da Foz				Cascais				Líquido para o Estado (1)+(5)-(4)	
	km explorados	Receita líquida		Receita fiscal (1)	km explorados	Receita líquida (2)	Garantia de juro (3)	Juro pago (4) = (3)-(2)	km explorados	Receita líquida		Receita fiscal (5)		
		Total	/km							Total	/km			
1887	106	131.4	1.2	10.7	40	14.5	60	45.5	-	-	-	-	- 34.9	
1888	202	259.4	1.3	21	128	79	192	113	-	-	-	-	- 92.1	
1889	235	290.3	1.2	24.7	161	138.2	241.5	103.3	5	1.6	0.3	0.8	- 77.8	
1890	242	221.5	0.9	24	168	100.5	252	151.5	19	-3.1	-0.2	3	- 124.5	
1891		209.6	0.9	24.6		97.4		154.6	3.6	0.2	4.1	- 125.9		
1892		220.6	0.9	23.4		124.8		127.2	-0.9	-0.1	3.2	- 100.5		
1893		212.3	0.9	23.6		119.3		132.7	11.5	0.5	3.2	- 105.9		
1894		219.8	0.9	23.5		125.6		126.4	12.2	0.5	3.5	- 99.4		
1895		250.9	1	25.7		136.9		115.2	25	6.3	0.3	4.6	- 84.9	
1896		298.9	1.2	29.4		141.2		110.8	26	55.4	2.1	8.3	- 73.1	
1897		321.2	1.3	34.6		147.4		104.6		68.7	2.6	10.3	- 59.8	
1898		306	1.3	36		171		81		67.8	2.6	13.9	- 31.1	
1899		343.2	1.4	38.9		184.1		67.9		79.9	3.1	18.5	- 10.5	
1900		327.6	1.4	46.2		164.2		87.8		33.7	1.3	23.7	- 17.9	
1901		355.9	1.5	49.5		177.5		74.5		50.5	1.9	24.2	- 0.9	
1902		362.8	1.5	48.3		180.1		71.9		31.5	1.2	21.9	- 1.8	
1903		399.6	1.7	51.6		189		63		34.7	1.3	23.2	11.7	
1904		423.8	1.8	54.2		205.3		46.7		17.8	0.7	22.5	30.1	
1905		396.3	1.6	54.9		173.1		78.9		45.4	1.7	25.6	1.6	
1906		438.9	1.8	57.3		199.6		52.4		30.6	1.2	23.3	28.2	
1907		433.6	1.8	56.7		205.3		46.7		45.9	1.8	23.3	33.4	
1908		448	1.9	58.5		202.2		49.8		50	1.9	24.4	33.1	
1909		512.5	2.1	61.8		226		26		74.9	2.9	26.5	62.3	
1910		472.3	1.95	62.9		204		48		71	2.7	27.1	42	
1911		436.4	1.80	63.2		180.2		71.8		54.3	2.1	28	19.4	
1912		407.1	1.68	74.1		181.5		70.5		61.9	2.4	30	33.6	
1913		470.6	1.94	77.5		202.7		49.3		32.6	1.3	29.3	57.6	
1914	418.1	1.73	74.3	204.3	47.7	57.2	2.2	29.3		55.9				
1915	406.2	1.68	86.6	233.6	18.4	102.3	3.9	33.9		102.1				
1916	194.5	0.80	103.3	-19.1	252	34.6	1.3	36.3		-112.4				
Total entregue pelo Estado													-642.5	

Tabela 2. Receita operacional e fiscal das linhas do Oeste e de Cascais (contos) (Fontes: ver as referidas no gráfico 1).

Quanto ao tráfego, como seria de esperar, a linha de Cascais especializou-se no transporte de passageiros (o transporte de mercadorias era ínfimo), sobretudo a partir de 1895 quando a via chegou ao Cais do Sodré e foi duplicada, o que permitiu multiplicar o número de viagens diárias por oito. Aquela fora aliás a principal motivação que subjazera a sua construção. A ferrovia fomentou o transporte suburbano, ligando a zona rural da periferia de Lisboa à capital, com intuitos turísticos (balnear e de saúde) e, portanto, sazonais. O caminho de ferro favoreceu ainda um processo de suburbanização de Lisboa, promovendo o crescimento demográfico nos concelhos por si atravessados e nos restantes municípios adjacentes, podendo-se assim inferir que uma parte do movimento de passageiros respeitava a fluxos pendulares casa-trabalho-casa (Paulino 2015: 88, 92-3, 97, 107 e 114). Deste modo, a ferrovia promoveu uma maior apropriação do território ribeirinho a Oeste de Lisboa e sua integração na área metropolitana da capital.

Quanto à linha do Oeste, as mercadorias tinham um peso maior, sendo aliás a principal fonte de receita operacional a partir de finais da década de 1890 (gráfico 3). A contabilidade da operação foi dividida em duas secções (norte e sul do Torres Vedras), refletindo a concessão dupla que foi realizada em 1881 (gráficos 4 e 5), o que permite analisar o impacto individual de cada troço.

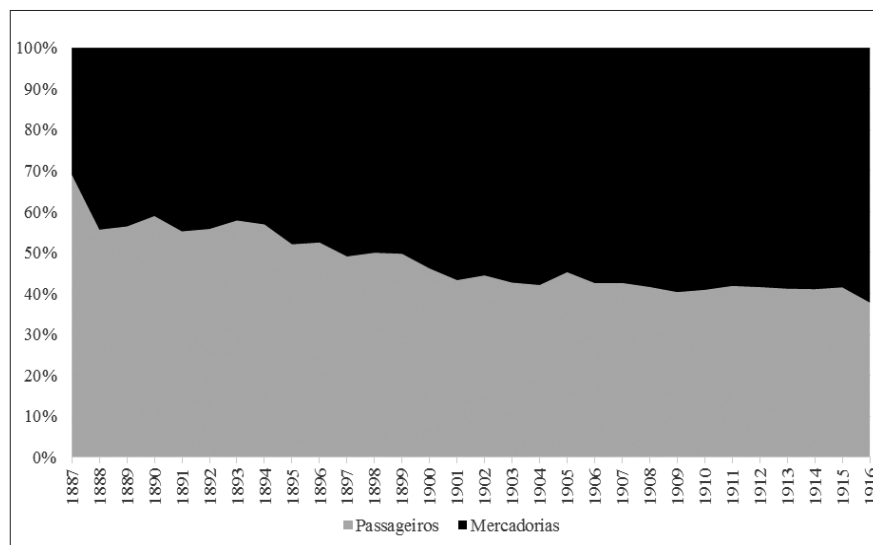


Gráfico 3. Componentes da receita da linha do Oeste (Fontes: ver as referidas no gráfico 1).

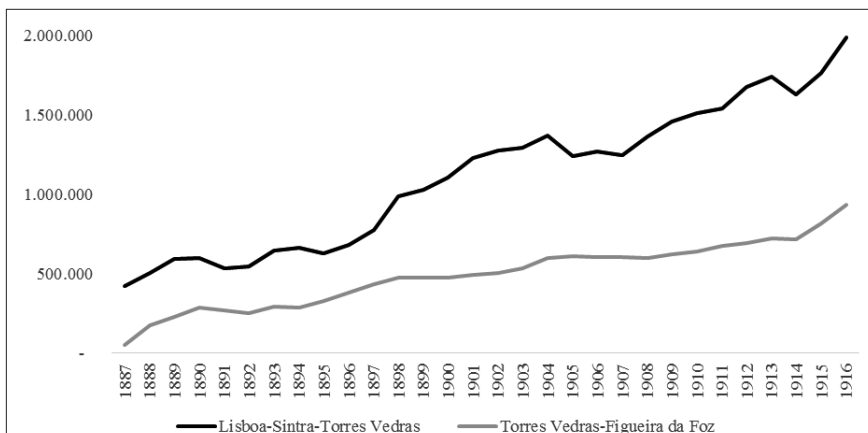


Gráfico 4. Transporte de passageiros na linha do Oeste (Fontes: ver as referidas no gráfico 1).

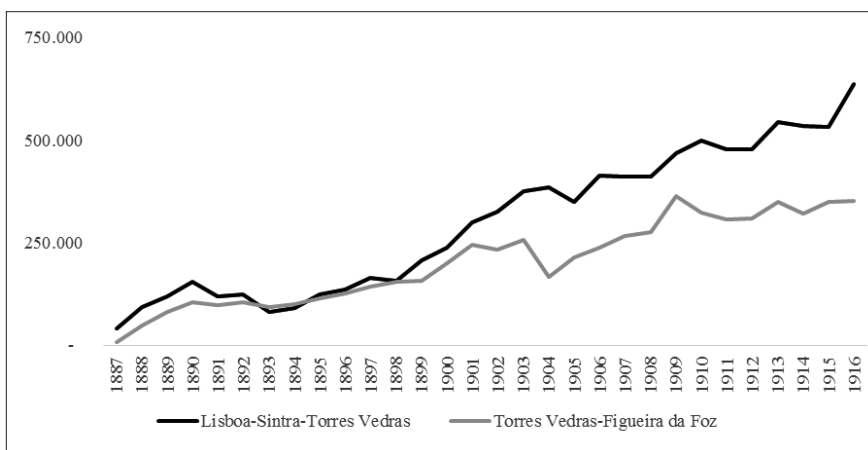


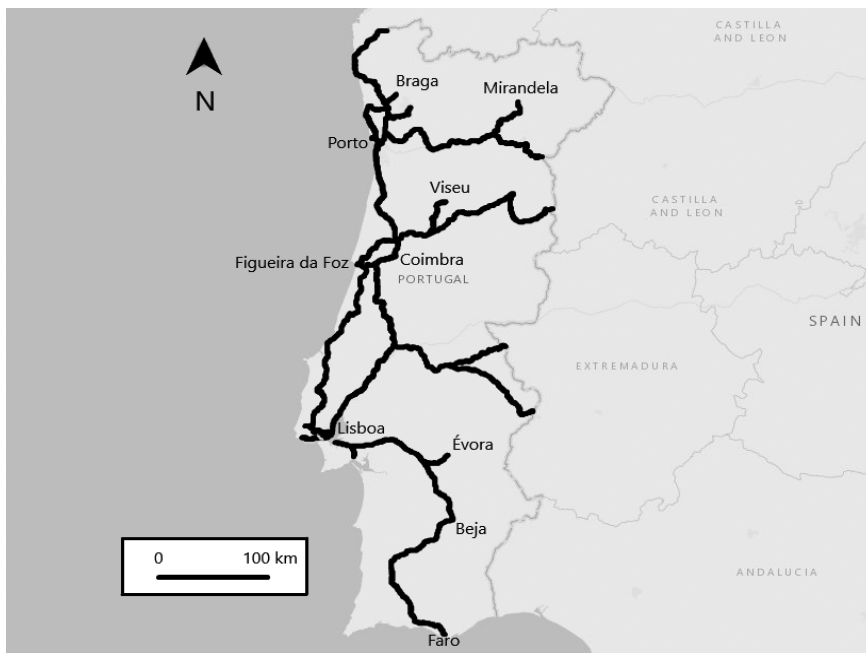
Gráfico 5. Transporte de mercadorias na linha do Oeste, em t (Fontes: ver as referidas no gráfico 1).

Como era expectável, a secção a sul de Torres Vedras, incluindo o ramal de Sintra, era a mais movimentada, tanto em termos de mercadorias, como em termos de passageiros. Embora as estatísticas referentes ao ramal de Sintra não estejam discriminadas, tudo indica que o caminho de ferro contribuiu para o crescimento da população, expansão e modernização urbanística da vila e seus arredores. O comboio foi paulatinamente substituindo os arcaicos veículos que faziam a ligação entre Lisboa e Sintra e, ao mesmo tempo, foi promovendo o comércio e o turismo, que passou a ser praticado por todos ao

invés de estar limitado às elites (Ribeiro 2002: 47, 50-3, 59, 62-6, 70, 73-177).

No resto da linha, a operação ferroviária trouxe efeitos semelhantes. Diversas zonas do Oeste tornaram-se centros abastecedores de vinho a Lisboa, enquanto outras beneficiaram de uma maior afluência de visitantes para desenvolver atividades turísticas como termas ou feiras (Trigo 2003: 46, 57-64, 77 e 88).

Por outro lado, e malgrado o poder de atração da capital, a Estremadura ficou também integrada mais eficientemente com as demais regiões do reino e até com o estrangeiro (mapa 5). Embora os dados disponíveis não permitam uma análise detalhada, a verdade é que a rede que servia a província entroncava na linha do Norte em Alfarelos, como vimos, e daqui ficava diretamente ligada a Coimbra, ao Porto e às províncias do Norte. Pelo caminho de ferro da Beira Alta, considerado à época a verdadeira ligação transibérica e que terminava na Figueira da Foz (Pereira 2011: 263), passaram a afluir a esta cidade milhares de turistas espanhóis que procuravam as praias locais e, a partir de 1895, o novíssimo Grande Casino Peninsular (Vaquinhas 2015: 5-6).



Mapa 5. A rede ferroviária nacional em 1890 (Fonte: elaboração própria e sharemap.org).

Assim, tal como aconteceu no vetor Lisboa-Cascais, o caminho de ferro fomentou a circulação de pessoas e bens na Estremadura, promovendo a integração desta região no conjunto nacional e, embora de forma limitada, ao contexto ibérico.

6. Conclusão

As linhas do Oeste, Sintra e Cascais, que, com a linha do Norte, formaram o essencial da rede ferroviária que serviu (e ainda serve) a Estremadura, constituem um bom exemplo do papel do caminho de ferro como instrumento de apropriação territorial, promotor de um uso continuado e repetitivo de uma determinada região, neste caso a província estremenha.

Depois de um processo de especulação, combate político-partidário, estudo e análise, que gizou no mapa os vetores de integração que o caminho de ferro devia desempenhar na região, aquelas ferrovias foram efetivamente construídas e substituíram no transporte a longa distância os arcaicos veículos que calcorreavam estradas sinuosas, acelerando e aumentando o volume de transporte de pessoas e bens. A sua ação foi particularmente visível em torno de Lisboa, nos eixos em direção a Sintra e Cascais, os quais cresceram demograficamente e modernizaram-se urbanisticamente, acabando mais intimamente integrados na área metropolitana da capital. No Oeste, os estudos e estatísticas disponíveis não permitem tirar conclusões tão assertivas, mas tudo indica que o caminho de ferro operou iguais transformações.

Além do transporte de passageiros e mercadorias e da integração fomentada por estes fluxos, o caminho de ferro transportava também militares e agentes do Estado. Aliás, os contratos de concessão estipulavam que este serviço deveria ser feito de forma gratuita ou a preços reduzidos. Ainda que as preocupações militares dos oficiais portugueses tenham sido genericamente rechaçadas e embora não possamos medir numericamente aquele fluxo, ele contribuiu para alargar a autoridade do Estado e assim promover uma integração administrativa do Oeste no território nacional.

Uma última palavra para o comportamento financeiro da operação e para a intervenção do Estado no sector. Como vimos, o Tesouro perdeu cerca de 650 contos no negócio (que também não rendeu um lucro extraordinário à CR). No entanto, há que ter em conta que o êxito de um investimento público não se mede apenas pelo sucesso da concessionária que o opera: no caso da rede do Oeste, o investimento, além de ter promovido o turismo e a viticultura, contribuiu para integrar a Estremadura mais eficazmente no conjunto nacional.

Fontes

Manuscritas

Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas, *Conselho de Obras Públicas e Minas* (AHMOP, COPM).

Arquivo Histórico Militar (AHM), Div 3.

Centro Nacional de Documentação Ferroviária (CNDP), documentação diversa.

Publicadas

CORDEIRO, Joaquim António da Silva (reimp. 1999). *A crise em seus aspectos morais*. Lisboa: Cosmos.

DINIS, Pedro Guilherme dos Santos comp. (1915-9). *Compilação de diversos documentos relativos à Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes*. Lisboa: IN.

FINO, Gaspar Candido da Graça Corrêa, comp. (1883-1903). *Legislação e disposições regulamentares sobre caminhos de ferro*. Lisboa: IN.

GAMOND, M. A. Thomé de (1870). *Mémoire sur le projet agrandissement de la ville de Lisbonne*. Paris: Dunod.

LOPES, Pedro Inácio (1875). “Projecto de caminho de ferro de via reduzida entre a Ponte de Sant’anna e o porto de S. Martinho”, *Revista de Obras Publicas e Minas* (ROPM), 6:68-9, 301-33 e 345-71.

LOPES, Pedro Inácio (1888). “Influência da construção dos caminhos-de-ferro em Lisboa”, *ROPM*, 19:223-4, 269-80.

LOUREIRO, Adolpho (1904-9). *Os portos marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*. Lisboa: IN.

PAIS, Miguel Carlos Correia (1878). “Memoria sobre a rede geral dos caminhos de ferro considerados debaixo do ponto de vista estratégico”, *ROPM*, 9:102-3, 280-8.

PAIS, Miguel Carlos Correia (1882). *Melhoramentos de Lisboa e seu porto*. Lisboa: Tipografia Universal.

PEZERAT, Pedro José (1867). *Memoria sobre dokas commerciaes, bairros maritimos, porto militar sobre a margem direita do Tejo, e caminho de ferro commercial, estrategico e testa dos caminhos de ferro europeus*. Lisboa: IN.

SÁ DA BANDEIRA, Marquês (1867). *Notas sobre o plano de defesa de Lisboa*. Lisboa: IN.

SANTOS, Clemente José dos, comp. (1884). *Caminhos de ferro. Pareceres parlamentares de 1845 a 1884*. Lisboa: IN.

SARMENTO, Júlio Ernesto de Moraes (1878), “Memoria sobre a rede geral dos caminhos de ferro considerados debaixo do ponto de vista estratégico”, *Revista Militar*, 30:8, 252-4.

WATIER, F. (1860). “Relatorio do engenheiro francez monsieur Watier sobre a construcção dos caminhos de ferro em Portugal (tradução)”, *Boletim do Ministerio das Obras Publicas*, 1, 76-131.

Bibliografia

- ABRAGÃO, Frederico de Quadros, comp. (1956). *Cem anos de caminho de ferro na literatura portuguesa*. Lisboa: CP.
- ADAS, Michael (1989). *Machines as the Measure of Men. Science, Technology, and Ideologies of Western Dominance*. Ithaca: Cornell U. Press.
- AGUILAR, Manuel Busquets (1961). “A Linha Férrea de Cascais”, *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 74:1770, 255-6.
- ALEGRIA, Maria Fernanda (1990). *A Organização dos Transportes em Portugal (1850-1910): as vias e o tráfego*. Lisboa: CEG.
- ALMEIDA, Jaime Fragoso de (2004). *O incrível comboio Larmanjat*. Lisboa: Medialivros.
- CALIXTO, Vaco (1965). “As três inaugurações da linha de Cascais”, *Boletim da CP*, 37:433, 15-6.
- FRANÇA, José Augusto (1977). “Pierre-Joseph Pezerat (1801-1872). Le dernier architecte néoclassique à Lisbonne”, *Bulletin de la Société de l’Histoire de l’Art Français*, 1977, 225-35.
- GAIO, Eduardo Frutuoso (1957). *Apontamentos da história dos caminhos de ferro em Portugal*. Sintra: Sintra Gráfica.
- HOBSBAWM, Eric John (2006). *The age of capital (1848-1875)*. Londres: Abacus.
- HUGHES, Thomas Parke (1983). *Networks of Power. Electrification in Western Society, 1880-1930*. Baltimore: The Johns Hopkins U. Press.
- JUSTINO, David (2016). *Fontismo: Liberalismo numa Sociedade Iliberal*. Lisboa: D. Quixote.
- KÄRRHOLM, Mattias (2012). *Retailising Space. Architecture, Retail and the Territorialisation of Public Space*. Burlington: Ashgate.
- MACEDO, Marta Coelho de (2009). *Projectar e construir a Nação: engenheiros e território em Portugal (1837-1893)*. Coimbra: diss. dout. U. Coimbra.
- MATOS, Ana Cardoso de (2009). “Asserting the Portuguese Civil Engineering Identity: the Role Played by the École des Ponts et Chaussées”, in MATOS, A. C. et al. (eds.), *The Quest for a Professional Identity: Engineers Between Training and Action*. Lisboa: Colibri, 177-208.
- MATOS, Artur Teodoro de (1980). *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*. Ponta Delgada: diss. dout. U. Açores.
- PAULINO, Joana Vieira (2015). *A linha de Cascais: construção e modernização. Reflexos no turismo e no processo de suburbanização da cidade de Lisboa*. Lisboa: diss. mest. U. NOVA de Lisboa.

- PEREIRA, Hugo Silveira (2012). *A política ferroviária nacional (1845-1899)*. Porto: diss. dout. U. Porto.
- PEREIRA, Hugo Silveira (2016). “«A marcha imoderada de um falso progresso»: o reformismo, uma impossível alternativa ao fontismo?”, *História. Revista da FLUP (HRFLUP)*, 4:6, 251-68.
- PEREIRA, Hugo Silveira (2017). “Especulação, Tecnodiplomacia e os caminhos-de-ferro coloniais entre 1857 e 1881”, *HRFLUP*, 4:7(1), 137-62.
- PEREIRA, Hugo Silveira, NAVARRO, Bruno José (2018). “The implementation and development of narrow-gauge railways in Portugal as a case of knowledge transfer (c. 1850–c. 1910)”, *The Journal of Transport History*, 39:3, 355-80.
- PINHEIRO, Magda (1986). *Chemins de fer, structure financière de l'État et dépendance extérieure au Portugal: 1850-1890*. Paris: diss. dout. U. Paris.
- PINHEIRO, Magda (2004). “The French Investors in Portuguese Railways from 1855 to 1884: Three Cases”, *First International Conference of the AIHCF* (www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Semmering2004/pdf/10.pdf, consultado em 2018.9.30).
- PINHEIRO, Magda (2008). *Cidade e caminhos de ferro*. Lisboa: ISCTE.
- RABINOW, Paul (1986). *The Foucault Reader*. Reading: Penguin Books.
- RIBEIRO, Manuel Pedrosa (2002). *Sintra e o Caminho de Ferro. Transformações urbanísticas e de infra-estruturas (1850-1910)*. Lisboa: diss. mest. ISCTE.
- RODIL, João (2007). *Freguesia de São Martinho: História e Tradição*. São Martinho: Junta de Freguesia.
- SILVA, José Ribeiro da, RIBEIRO, Manuel (2007-9). *Os comboios em Portugal*. Lisboa: Terramar.
- SWARTZ, David (1997). *Culture and Power. The Sociology of Pierre Bourdieu*. Chicago: The U. Chicago Press.
- TRIGO, Jorge Manuel Cabrita (2003). *A importância dos caminhos-de-ferro no desenvolvimento da região Oeste (de 1880 a 2002). Contributo para um estudo*. Lisboa: diss. mest. U. Lisboa.
- VAQUINHAS, Irene (2015). *Saber Perdurar. Grandes linhas de evolução do Casino da Figueira (1884-1978)*. Figueira da Foz: Casino Figueira.
- VIEGAS, João da Cruz (1940). *Subsídios para a história do concelho de Cascais I: as Comunicações de Cascais para Lisboa. Terrestres, Ferroviárias, Marítimas, Postais, Telegráficas e Telefónicas*. Cascais: Museu-Biblioteca do Conde de Castro Guimarães.
- 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: diss. dout. U. Leicester.
- VIEIRA, António Lopes (1985). “Os caminhos de ferro antes dos caminhos de ferro: a especulação ferroviária em Portugal em 1845-46”, *Revista de História Económica e Social*, 15, 123-34.

VLEUTEN, Erik Van der (2006). “Understanding Network Societies. Two Decades of Large Technical System Studies”, in VLEUTEN, E. v. d., KAIJSER, A. (eds.), *Networking Europe. Transnational Infrastructures and the Shaping of Europe, 1850-2000*. Sagamore Beach: Science History Publications, 279-314.