

A legislação ferroviária portuguesa (1845-1892)

The Portuguese railway legislation (1845-1892)

La législation ferroviaire Portugaise (1845-1892)

La legislación ferroviaria portuguesa (1845-1892)

Hugo Silveira Pereira¹

Centro Interuniversitário de História das Ciências e da Tecnologia
(Universidade NOVA de Lisboa)
Institute of Railway Studies (University of York)
hugojose.pereira@gmail.com

Resumo: Quando Portugal começou a construir caminhos de ferro em meados da década de 1850 não existia nenhuma lei que servisse de enquadramento geral à nova atividade económica. O texto que se segue analisa de que modo a produção legislativa acompanhou o novo sector de atividade e até que ponto foi respeitada e importante no desenvolvimento da política ferroviária nacional. Para tal recorri às compilações de legislação (ferroviária e geral) disponíveis aos investigadores, comparando-as com o que se passava além-fronteiras, nomeadamente em Espanha, França e Bélgica, países que normalmente serviam de modelo à política ferroviária nacional.

Palavras-chave: caminhos de ferro, legislação, Regeneração, Fontismo

Abstract: When Portugal began building railroads, no general railway law was decreed. This paper describes the way the legislator met the demand for laws regulating the building and operation of railways. Then I determine to what extent this legal framework was respected and how important was it to the national railway agenda. To do so, I used the legislation compilations (of railways and otherwise) available to the researchers. Simultaneously, I kept in mind what was being done in Spain, France and Belgium, countries with which Portugal was usually compared to.

Keywords: railways, legislation, Regeneração, Fontismo.

Résumé: Lorsque le Portugal a commencé à construire les chemins de fer au milieu de la décennie de 1850, il ne possède aucune loi générale qui servait à l'encadrement de la nouvelle activité économique. Le texte qui suit analyse précisément de quel manière législative a accompagné le nouveau secteur d'activité et jusqu'à quel point a été respecté et a été important pour le développement de la politique ferroviaire nationale. Pour cela ont à recours surtout aux compilations des législations (ferroviaire et général) disponible aux investigateurs. Au même temps, je fait aussi quelques comparassions avec ce qui se passait de l'autre côté des frontières, plus précisément en Espagne, France et Belgique.

Mots-clés: chemins de fer, législation, Regeneração, Fontismo.

Resumen: Cuando Portugal comenzó a construir ferrocarriles, no se decretó ninguna ley ferroviaria general. Este artículo tiene como objetivo describir la forma en que el legislador cumplió con la demanda de leyes que regulan la construcción y operación de ferrocarriles. Luego determinaré en qué medida se respetó este marco legal y cuán importante fue para la agenda ferroviaria nacional. Para hacerlo, utilicé las compilaciones de legislación (de ferrocarriles y de otro tipo) disponibles para los investigadores. Simultáneamente, tuve en cuenta lo que se estaba haciendo en España, Francia y Bélgica, países con los que se suele comparar a Portugal.

Palavras-llave: ferrocarriles, legislación, Regeneração, Fontismo.

¹ Financiado por Fundos Nacionais Ref.^a SFRH/BPD/95212/2013.

1. Introdução

A vida política portuguesa na primeira metade de Oitocentos foi marcada por uma enorme instabilidade sociopolítica. Se “as principais reformas institucionais foram implementadas em meados da década de 1830, as obras públicas tiveram de esperar quase uma década pelas primeiras realizações práticas” (Mata, Valério 1993: 142; ver também Serrão, Marques 2002: 552-621).

Nos anos 1840, com Costa Cabral no poder, conseguiu-se finalmente a necessária estabilidade para se assinar o primeiro contrato para a construção de uma linha-férrea em Portugal, com a Companhia das Obras Públicas de Portugal. É nesta época que se passa a entender que “não basta que o espirito da mais sévera economia presida aos actos do Governo [...]. Não é menos essencialmente preciso que estes recursos procedam do mais pleno desenvolvimento das faculdades productivas”², entendimento que seria prosseguido pelos governos da Regeneração que construíram a base da rede férrea nacional na segunda metade do século XIX.

Nas linhas seguintes analiso de que modo esta construção foi acompanhada do ponto de vista legislativo, comparando com o que se fez com alguns países amiúde mencionados no parlamento (Bélgica, França e Espanha) e verificando se o exemplo estrangeiro foi emulado em Portugal. Importa-me saber que moldura legal subjazeu à decisão de conceder caminhos de ferro e à sua construção e até que ponto ela foi respeitada e cumprida. Interessa-me ainda conhecer em que extensão a (in)existência de uma moldura legislativa específica foi importante para o desenvolvimento ferroviário nacional. Para tal recorri às compilações de leis disponíveis e também algumas interpretações feitas por autores da primeira metade do século XX (usando a metodologia da análise de conteúdo), as quais serão comparadas com aquilo que realmente era feito pelas companhias ferroviárias privadas e/ou pelo governo (recorrendo à bibliografia existente sobre este mesmo tema). Pretendo com este estudo analisar um campo pouco conhecido da história do caminho de ferro em Portugal (para um recente estado da arte, ver Pereira 2015).

As compilações de leis usadas foram a *Collecção Official de Legislação Portuguesa*, (adiante *COLP*) coordenada por vários editores, e a *Legislação e Disposições Regulamentares sobre Caminhos de Ferro*, organizada por Gaspar Cândido

² Biblioteca da Assembleia da República, *Caminhos de ferro. Pareceres parlamentares de 1845 a 1884*, compil. Clemente José dos Santos, n.º 174, p. 1.

da Graça Correia Fino. Estas publicações reuniam numa só coleção a legislação que era aprovada pelo parlamento ou decretada pelo governo e publicada em diário oficial do Estado. Note-se que do ponto de vista legal, só o texto publicado em diário oficial tinha validade. Estas coletâneas serviam apenas para facilitar a consulta das leis aos juristas da época e agora aos historiadores contemporâneos. Em todo o caso, as disposições que podemos encontrar nos diários do governo são as mesmas que encontramos nestas antologias: sobretudo leis e decretos, mas também portarias, contratos e regulamentos. Cada uma destas tipologias tinha as suas características próprias: uma lei é um diploma aprovado pelo parlamento; um decreto é um instrumento legal elaborado pelo governo sem interferência do legislativo; uma portaria é um documento administrativo que contém ordens ou instruções acerca da aplicação de leis. Tendo em conta que no período em estudo os governos dispuseram sempre de maiorias absolutas no parlamento, podemos concluir que em termos práticos uma lei não diferia muito de um decreto. De facto, em termos de legislação ferroviária, poucas foram as leis em que o parlamento introduziu alterações ao original proposto pelo governo. Por outras palavras, as leis, tal como os decretos, refletiam a vontade do governo e não do parlamento.

A *COLP* foi uma publicação editada ao longo de toda a monarquia constitucional (e até depois de 1910) que reunia todas as leis e decretos exarados pelos respetivos ministérios, sendo também possível encontrar algumas portarias assinadas pelos diversos ministros. Reúne assim toda a legislação produzida em Portugal por todos os ministérios. A *Legislação e Disposições Regulamentares sobre Caminhos de Ferro* foca-se, como o próprio título indica, em legislação ligada ao sector ferroviário em Portugal Continental (existe também uma coletânea sobre leis e contratos de caminhos de ferro no ultramar). Repete muitos dos diplomas copiados na *Collecção Official*, mas publica também muita documentação inédita.

Uma palavra ainda sobre duas publicações que contêm também fontes para o estudo da legislação ferroviária em Portugal: o *Boletim do Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria* e a *Compilação de diversos documentos relativos à Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes*. A primeira, publicada entre 1853 e 1868, dava a conhecer diversas notícias sobre obras públicas, tendo uma secção oficial destinada à publicação de legislação. A segunda, executada por Pedro Guilherme dos Santos Diniz, junta uma enorme diversidade de documentos sobre a Companhia Real

dos Caminhos de Ferro Portugueses, o principal operador ferroviário nesta altura; a maioria esmagadora dessa documentação diz respeito ao funcionamento da companhia, contudo estão incluídos também alguns documentos que ilustram a forma como se aplicava a legislação ferroviária em Portugal.

Estas publicações permitem-nos conhecer as leis que estiveram em vigor em Portugal ao longo da segunda metade do século XIX, no entanto, não permitem conhecer todo o processo legislativo que desembocou na sua aprovação. Para isso, os debates parlamentares e a compilação de *Pareceres parlamentares de 1845 a 1884* (editada por Clemente José dos Santos, reúne num volumoso tomo todos os pareceres das comissões parlamentares sobre caminhos de ferro) seriam instrumentos complementares indispensáveis. Em todo o caso, e uma vez que este estudo se foca apenas na obra feita (nas leis e decretos efetivamente publicados), o recurso a esta compilação e aos debates parlamentares será limitado e a minha análise basear-se-á sobretudo nas compilações de legislação citadas.

*

O contrato assinado com a Companhia das Obras Públicas de Portugal em 1 de março de 1845 e validado por lei de 19 de abril do mesmo ano era muito omissivo em relação ao negócio ferroviário. Todos os aspetos da construção e exploração ficavam por definir pelo governo em convenções próprias a assinar posteriormente³. Meio ano depois, o decreto de 18 de outubro de 1845 lançava as bases para a construção de caminhos de ferro em Portugal. Muito embora este diploma fosse dirigido na prática à Companhia das Obras Públicas, a verdade é que poderia ser aplicado a qualquer iniciativa que se propusesse construir “qualquer linha de caminho de ferro” em Portugal⁴, constituindo por isso a primeira lei de aplicação geral aprovada no país (Santos 1934: 237-239). Porém, definia apenas as regalias de que tais iniciativas poderiam beneficiar (prazo de concessão até 99 anos, entrega dos terrenos e materiais que pertencessem ao Estado, isenção de direitos alfandegários sobre a importação do material necessário à construção e exploração ferroviária, isenção de impostos gerais e locais) e as contrapartidas (necessidade de os traçados serem aprovados pelo governo,

³ COLP, 1845, pp. 555-559.

⁴ COLP, 1845, pp. 753-754.

transporte gratuito de correio oficial e a preço reduzido de material e pessoal militar, sujeição à fiscalização governamental, sujeição às leis do reino, possibilidade de remição antecipada, obrigatoriedade de constituição de companhias previamente à concessão). Ficavam ainda por concretizar a forma da concessão e todos os detalhes relativos à vigilância, segurança, uso e conservação da via, a definir em regulamentos ulteriores. Em todo o caso, os conflitos de meados da década de 1840 impediram que as intenções da Companhia das Obras Públicas se tornassem realidade.

A Regeneração aliou ao desejo de fomento cabralista um espírito conciliador entre as diversas correntes políticas com o progresso como alvo a atingir (Bonifácio 1992: 96-98; Pinheiro 1983: 53). Neste plano, a construção de caminhos de ferro assumiu um papel predominante. Era a tecnologia de transporte mais recente e entusiasmante (Hobsbawm 1979: 63; Hobsbawm 1982: 66), que se estendia por vastas áreas dos países mais ricos e desenvolvidos do mundo (Cipolla 1976: vol. 4, 789-790) e que hierarquizava o nível civilizacional de cada um deles (Adas 1989: 134), sendo, pois, muito tentador para países periféricos como Portugal associar a riqueza daquelas nações com a extensão da sua rede férrea (Pereira 2012: 46). Nos 40 anos seguintes ao golpe da Regeneração, Portugal construiu a base da sua malha ferroviária. Até à bancarrota de 1892, foram assentes cerca de 2 300 km de via (Pinheiro 2001: 373), que cruzaram todas as províncias nacionais do Minho ao Algarve, muito embora umas tivessem sido mais bem servidas que outras.

2. Na infância do caminho de ferro

Tão cedo como os primeiros anos da década de 1850, o governo previu a necessidade de se dotar de uma lei geral que abarcasse todo o sector ferroviário. Em 1853, a responsabilidade de elaborar o texto legal com esse objetivo (incluindo o modo de se apresentarem os estudos, as bases gerais da adjudicação de obras públicas a empresas privadas ou de construções a cargo do Estado, entre outras) foi entregue ao recém-criado Conselho Geral de Obras Públicas e Minas (órgão consultivo do Ministério das Obras Públicas)⁵. No entanto, nem este órgão procedeu neste sentido, nem o parlamento aprovou qualquer projeto de lei. As únicas fontes que legislavam latamente sobre esta matéria eram a Carta de 1826, o Código Comercial de 1833 e o

⁵ *Boletim do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria* (adiante *BMOPCI*), 1854, n.º 1, pp. 23-26.

diploma cabralino de 18 de outubro de 1845. O primeiro texto, porém, só determinava a necessidade de o parlamento ser ouvido sobre qualquer proposta que envolvesse aumento de despesa ou contração de empréstimos (parágrafos 8.º e 11.º do art.º 15.º) (Caetano 1981). Quanto ao Código Comercial, obviamente, não previa nenhum tratamento específico sobre uma invenção que só duas décadas passadas sobre a sua publicação se instalaria efetivamente no reino.

3. O exemplo estrangeiro

Em França, os primeiros diplomas surgiram logo após as primeiras concessões de linhas, porém eram também de âmbito muito limitado. A lei de 26 de abril de 1833 foi uma das primeiras tentativas de regulamentação jurídica do sector, no entanto provocou muita desordem e foi abandonada. É então que se dá preferência à realização prévia de estudos, financiados com dinheiros públicos (lei de 27 de junho de 1833). Dias depois (7 de julho de 1833), novo texto regula as expropriações e estipula que só os ramais com menos de 20 km não careciam de aprovação parlamentar. Apesar destes esforços, a regulamentação ferroviária continuava incompleta e o parlamento aprovou nova lei – 11 de junho de 1842 – que fixava o esqueleto da rede nacional e determinava a forma de intervenção ou apoio do Estado. Três anos mais tarde, surgia a lei de 15 de julho de 1845 sobre a polícia, conservação e exploração dos caminhos de ferro em França, que se destacava por determinar explicitamente que todas as ferrovias faziam parte da grande viação pública. Por esta altura, a França tinha apenas 500 km de vias-férreas (Armand 1963: 30-33; Caron 1997-2005: vol. 1, 95-96 e 135-138; Sousa 1918: 147-150).

Na Bélgica, uma lei geral foi publicada em 1832, antes do início da construção por privados (inicialmente o Estado belga assumiu diretamente a tarefa de dotar o país de caminhos de ferro). Previa que qualquer interessado numa linha só podia fazer estudos se autorizado pelo serviço de Pontes e Calçadas do Ministério do Interior e nos moldes definidos por este serviço. Feitos os estudos, eram apreciados pelas câmaras do Comércio e por uma comissão de inquérito provincial, que redigiam um parecer em função do qual se definia um caderno de encargos. Este, por sua vez, basearia o concurso ao qual o proponente original era obrigado a concorrer. Os critérios para a escolha final passavam pelo comprimento da linha e pelas tarifas a cobrar. Adjudicada a obra, seria elaborado um caderno de encargos definitivo, que incluía os direitos e deveres de Estado e concessionário e o prazo da concessão. Esta lei vigoraria até 1843,

ano em que sairia um novo diploma que impunha uma audiência parlamentar antes da adjudicação de concessões. Antes, porém, seria necessário ouvir o serviço de Pontes e Calçadas (e eventualmente as câmaras de Comércio e comissões provinciais) que aferia a exequibilidade e utilidade do pedido; o caderno de encargos era depois enviado a cinco comissões parlamentares que examinavam o traçado, os aspetos jurídicos sobre expropriações e o impacto sobre as linhas do Estado já em exploração; por fim, a comissão central do parlamento redigia um projeto final que era posto à discussão (van der Herten et al. 2001: 98-101).

Na vizinha Espanha, em 1844, na sequência da apresentação de uma proposta de uma enorme linha de Cádiz a Madrid com possibilidade de prolongamento até Irun, o governo nomeou uma comissão (composta pelos engenheiros Juan e José Subercase e Calixto Santa Cruz) para redigir um texto que deveria regular todo o sistema ferroviário (rede, sistema de concessões e exploração, bitola). Os esforços do governo pecaram por tardios, uma vez que já desde a década de 1830 propostas de empresários chegavam aos executivos e eram por estes aceites. Para regular estes projetos existia apenas o Código do Comércio de 1829, que, tal como em Portugal, não estava preparado para caminhos de ferro. O chamado *Informe Subercase* previa uma forte intervenção estatal combinada com a iniciativa privada (pois o Tesouro espanhol não tinha capacidade para construir e explorar caminhos de ferro sozinho), uma vez que se entendia que só o Estado zelaria pelo bem público na construção ferroviária. Assim, ao governo era atribuído o direito de impor as condições técnicas (declives máximos de 10 mm/m e raios de curva mínimos de 278 m), de nacionalizar as linhas passados uns certos anos (contra o pagamento de uma anuidade) e de baixar as tarifas quando o lucro das companhias atingisse determinado valor. A concorrência era limitada, mas o monopólio nunca deveria ser permitido. No entanto, o governo castelhano, na ânsia do dotar o seu país de caminhos de ferro, optou por redigir uma lei (de 31 de dezembro de 1844) muito menos restritiva, que abriu a porta à especulação, pois as concessões eram adjudicadas sem qualquer exigência de compromisso por parte dos empresários. De facto, a seguir à sua publicação, foram concedidos 23 caminhos de ferro, mas só quatro seriam construídos (Comín Comín et al. 1998: vol. 1, 37. Gómez Mendoza 1989: 42-43; Mateo del Peral 1978: 40-51; Wais 1943: 55-60, 70-72 e 181). Nos anos seguintes, a promiscuidade entre política e ferrovia atingiria proporções de escândalo e os governos verificaram que era necessária nova lei. Em 1848, o ministro do Fomento, Bravo Murillo, apresentava

uma proposta que procurava pôr fim àquela situação (aumentando o intervencionismo estatal, introduzindo um maior controlo jurídico sobre as adjudicações – que deveriam ser objeto de lei, ou seja, careciam de aprovação parlamentar – e possibilitando a concessão de outro tipo de apoios estatais, entre os quais a garantia de juro), mas a sua iniciativa nem sequer é discutida nas cortes. Em dezembro de 1849, a oposição apresentou nova proposta para acelerar a construção das linhas radiais e de ligação a Portugal e França, mas o texto ficou também por debater. Sorte igual conheceria o diploma do ministro Mariano Miguel de Reinoso, que previa a possibilidade de a construção ser feita pelo Estado, por empresas privadas (mediante concurso) ou por um sistema misto, com o financiamento a assentar em títulos emitidos pelo governo. Em 1850, Seijas Lozano apresentou e viu aprovada finalmente a lei da garantia de juro (de 20 de fevereiro de 1850), que completava o rendimento líquido da empresa até 6%, prevendo uma divisão do lucro superior a 8%. Além disto, dividia a rede em linhas de interesse público (auxiliadas pelo Estado, embora não explicitasse como) e de interesse particular (somente de iniciativa privada e adjudicadas por lei). No entanto, falhava no que à regulação geral dizia respeito, pelo que poucas foram as companhias que dela tiraram proveito. Em 1853, surge novo tentame para estudar e regular a questão, através de uma proposta para dar mais poder ao parlamento na adjudicação de linhas e assim impedir as concessões por amizade política. Todavia, a instabilidade política, a desconfiança face à promiscuidade entre políticos e empresários e a falta de consenso parlamentar (uns queriam um sistema geral e uma maior intervenção estatal e outros um sistema de aprovação por caso concreto onde a iniciativa privada tivesse o protagonismo) impediram que o vazio legislativo fosse preenchido (Casares Alonso 1973: 73-75, 80 e 187. Comín Comín et al. 1998: vol. 1, 51-55; Gómez Mendoza 1989: 42-43; Mateo del Peral 1978: 80-87; Wais, 1943: 72-80, 151-158 e 167-170).

4. Uma preocupação distante

Portugal, por esta altura, não conseguia sequer construir e explorar caminhos de ferro, pelo que a definição de uma lei geral era a última das apreensões políticas e legislativas. Em Espanha, a legislação não conseguia também dar desenvolvimento ao negócio, o que pode explicar o desinteresse legislativo português. Até 1855 só se assentariam 477 km de vias-férreas, o que para um país da grandeza de Espanha era muito pouco (Casares Alonso 1973: 77-79; Wais 1943: 50-53).

Mesmo após a construção efetivamente se ter iniciado, tal preocupação manteve-se distante dos espíritos dos governantes lusos. Os primeiros diplomas contemporâneos das primeiras linhas-férreas contemplavam apenas aspetos específicos: a alteração à lei das expropriações foi aprovada no parlamento juntamente com adjudicação da linha de Lisboa a Santarém; poucos dias antes do início da construção (5 de setembro de 1853), saía a portaria que regulava a sua fiscalização técnica por parte do governo⁶; uns meses antes da abertura do troço entre Lisboa e o Carregado (em outubro de 1856), o marquês de Loulé (presidente do Conselho e ministro das Obras Públicas) apresentou e viu aprovado o regulamento para a polícia e exploração dos caminhos de ferro em Portugal (lei de 4 de agosto de 1856 e decreto de 23 de outubro de 1856), que já considerava os caminhos de ferro como parte da viação pública, concedia-lhes uma zona de proteção face à construção de edifícios civis, garantia-lhes direitos de proteção à circulação (contra sabotagem) e estabelecia a responsabilidade dos ferroviários, concessionários e administradores das companhias⁷. No entanto, não deixava de ser ainda um texto parcelar que não respondia ao frenesim que se tinha instalado em torno da questão do desenvolvimento dos transportes, nem se mostrava capaz de evitar as deceções e erros que por esta altura se tinham experimentado: o caminho de ferro que devia ir a Santarém ficou-se pelo Carregado e em muito más condições; a linha de Sintra não saíra do papel e a via de sul avançava muito lentamente, depois de um concurso atribulado (Pereira 2012: 178-180).

Por isso, em março de 1857 surgiu uma proposta de lei para legislar sobre a matéria, apresentada pelo engenheiro Albino de Figueiredo, que retomava algumas das ideias por ele expostas em 1851 (Almeida 1851). Organizava o processo de concessões e adjudicações de qualquer tipo de obra pública; os estudos seriam realizados pelo Estado que depois entregaria as obras sob um conjunto de regras predeterminado; o recurso ao crédito por parte da empresa (através da emissão de obrigações) era permitido, dentro de certos limites e também com regras definidas⁸.

Por esta altura, Espanha dotara-se já de uma nova lei geral. Em 1854, depois de nova mudança governamental, o ministro do Fomento, Francisco de Luján, nomeou uma comissão para estudar as linhas já concedidas e reordenar o sector ferroviário (real ordem de 13 de agosto de 1854), sendo os resultados apresentados às cortes em

⁶ COLP, 1853, pp. 466-467.

⁷ COLP, 1856, pp. 282-283 e 444-448.

⁸ *Diario da Camara dos Deputados* (adiante DCD), 18 de março de 1857, pp. 157-167.

dezembro desse ano. As linhas concedidas foram na sua maioria legalizadas e integradas na lei que seria aprovada a 3 de junho de 1855 (regulada por decretos de 15 de fevereiro de 1856 e 24 de março de 1856 e por leis de 11 de julho de 1856 e 11 de julho de 1860, que abrangiam aspetos ligados ao resgate, às autorizações para estudos e ao regime jurídico das concessionárias). Este novo enquadramento jurídico reconhecia todos os erros dos textos anteriores (permissividade face à corrupção; concessão de linhas sem justificação, projetos ou estudos do terreno; passividade face às ilusões potenciadas pela má-fé dos especuladores...) e tomava medidas para os evitar: considerava o caminho de ferro um serviço público; dava maiores competências ao parlamento em matéria de política ferroviária (as linhas teriam de ser concedidas por lei e em concurso e não por decreto governamental, esperando-se que deste modo o interesse geral se sobrepusesse aos interesses particulares); concedia maiores poderes ao Estado na elaboração ou aprovação de estudos, mas relegava para segundo plano o seu papel na construção direta; estipulava os critérios técnicos e administrativos gerais para a construção da rede (depósito, prazo para início e fim das obras, caducidade da concessão por interrupção do serviço); sujeitava a isenção alfandegária à apresentação de uma lista detalhada do material necessário (dados que depois de verificados seriam incluídos na lei de concessão); previa a remição pelo governo (mediante o pagamento de uma anuidade até ao fim da concessão equivalente à media dos cinco rendimentos anuais anteriores); determinava a concessão de auxílios diretos (ser o Estado a realizar determinadas obras, entregar às empresas parte do capital investido, garantir-lhes um mínimo de juro) e indiretos (doação de terrenos e materiais de domínio público, receção de direitos de portagem e transporte, isenção de taxas alfandegárias e impostos sobre expropriações durante a construção e dez anos após a abertura das linhas); dava garantias ao investimento através de concessões de 99 anos e de proteção em caso de guerra ou nacionalizações; e obrigava à formação de sociedades anónimas, o que abria as portas dos mercados financeiros. Ao mesmo tempo, o governo espanhol fomentava a criação de bancos que financiariam também a atividade ferroviária. Graças a esta lei e a um contexto político e económico favorável, Espanha conheceu um enorme desenvolvimento da sua rede ferroviária. Entre 1856 e 1865, mais de 4 500 km de via foram assentes, estabelecendo-se as linhas principais numa rede radial desde Madrid a França e às províncias costeiras (Casares Alonso 1973: 90, 92-96, 116, 183 e 187-188;

Comín Comín et al. 1998: vol. 1, 56-64; Gómez Mendoza 1982: 27-32; Mateo del Peral 1978: 99-113; Sánchez-Albornoz 1991: 110; Wais 1943: 170-173 e 179-184).

Enquanto isso, Portugal continuava a aprovar regulamentos *ad hoc*. Antes do início da construção das linhas de Norte, Leste (atribuídas ao espanhol José de Salamanca, que mais tarde as trespassou à Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses) e Sueste (concessionada a um grupo liderado pelo britânico John Sutherland Valentine), é aprovado novo regulamento (decreto de 5 de dezembro 1860), que estabelecia as responsabilidades e organização dos fiscais do governo, encarregados da supervisão da construção, exploração (incluindo fiscalização comercial e administrativa, nomeadamente aplicação das tarifas aprovadas) e conservação dos caminhos de ferro. Nas vésperas da abertura das linhas de Norte e Leste na sua totalidade, o parlamento foi consultado no sentido de impor o imposto de trânsito. Em junho de 1863, o projeto foi aprovado e a lei publicada em 14 de dezembro. Contudo, apenas em 5 de abril de 1865 seria validado o decreto que regulamentava a cobrança, que vigoraria até ser substituído por novo estatuto publicado em 20 de setembro de 1888⁹.

Em termos legislativos, o Estado andava um pouco a reboque das circunstâncias e atuava na hora com base nas necessidades de momento. Os regulamentos que se aprovavam respeitavam apenas a detalhes do negócio ferroviário, não servindo, pois, como lei geral. As linhas eram adjudicadas de forma isolada sem responder nem a uma rede nem a um enquadramento global, muito embora o contrato assinado com José de Salamanca tenha servido de base a outros acordos antes e depois do decreto de 31 de dezembro de 1864, que será analisado seguidamente.

5. O decreto de 31 de dezembro de 1864

Em 1864, quando a rede férrea nacional contava já com algumas centenas de quilómetros, surge finalmente uma regulamentação geral sobre caminhos de ferro (ou estatuto jurídico nas palavras de Mello 1939; ver também Sousa 1918) elaborada por uma equipa formada pelos engenheiros Belchior Garcês, Cardoso Avelino, Nunes de Aguiar, Gromicho Couceiro, Canto e Castro, Plácido Abreu, Calheiros e Menezes, Joaquim Júlio Pereira de Carvalho e Faustino de Mena Aparício. Foi decretada por diploma de 31 de dezembro de 1864, após autorização concedida por lei de 25 de junho

⁹ COLP, 1860, pp. 833-836; 1863, pp. 321; 1865, p. 107; 1888, pp. 384-386.

do mesmo ao governo do duque de Loulé, com João Crisóstomo nas Obras Públicas, num afã legislativo que se pretendia estender a todas as vias de comunicação (estradas, rios, canais, valas, portos de mar, caminhos de ferro e telégrafos)¹⁰ (Santos 1934).

Este diploma baseava-se na legislação francesa de julho de 1845, o que não surpreende, dada a forte ligação dos engenheiros portugueses às instituições de ensino técnico gaulesas (Matos 2009). O decreto não se debruçava apenas sobre a fiscalização da construção e exploração, mas abarcava também aspetos ligados à concessão e aos direitos e obrigações de Estado, companhias, passageiros e proprietários de terrenos confinantes com o caminho de ferro. Começava por decretar muito explicitamente que todos os caminhos de ferro e seu material fixo faziam parte do domínio público, podendo esta prerrogativa ser cedida a entidades privadas que a exerceriam em substituição do Estado e em seu proveito próprio, tendo forçosamente de obedecer a um determinado número de obrigações e beneficiando de um certo número de direitos. Para facilitar a construção e exploração, estipulava-se que em caso algum o material destinado à construção e exploração das linhas poderia ser penhorado, arrestado ou embargado. Também por ser bem de domínio público, a sua concessão teria de ser autorizada pelo parlamento sob a forma de lei. Não era obrigatória a abertura de concurso. O governo podia negociar diretamente com uma empresa, mas tal acordo seria provisório até que o parlamento o sancionasse (Aguilar 1945: 19-191; Sousa 1926: 117-118 e 133-134)¹¹.

A única exceção a esta regra seria o conjunto de ramais das linhas contratadas e linhas de extensão inferior ou igual a 20 km, que tivessem por fim ligar minas ou estabelecimentos industriais a algum rio navegável, porto de mar ou caminho de ferro. Em ambos estes casos, seria condição obrigatória não incorrer o erário público em qualquer encargo financeiro, fosse empréstimo, subvenção, garantia de juro ou isenção fiscal (art.º 2.º). Todas estas condições teriam de se verificar cumulativamente. Porém, no texto não se definia claramente o que era um ramal, o que justificou a tomada de algumas decisões polémicas. Dava até a entender que para uma linha ser considerada como tal bastava entroncar na via principal. Daí que tenha surgido o *ramal* de Cáceres com 80 km de extensão (em Portugal). Daí que Martens Ferrão, enquanto procurador da Coroa, tenha considerado a linha do Oeste um ramal da linha de Leste, o que à luz deste

¹⁰ COLP, 1864, p. 319.

¹¹ BMOPCI, 1865, n.º 2, pp. 164-172.

decreto não era desproporcionado (Fino 1883-1903: vol. 1, 400-401). A questão só seria esclarecida em 1879 quando à Junta Consultiva de Obras Públicas e Minas (órgão de consulta que sucedeu ao Conselho Geral) é pedido que concretize o conceito. Na altura, discutia-se a adjudicação direta da linha entre a Pampilhosa e a Figueira da Foz à Companhia do Caminho de Ferro da Beira Alta (como prolongamento da linha da Beira Alta, da Figueira a Vilar Formoso), contra a qual protestava a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, que reclamava esse troço como ramal da sua via-férrea do Norte (Pereira 2011: 290). Em todo o caso, a definição da Junta não seria inteiramente objetiva. Para aquele corpo, um ramal seria uma linha-férrea secundária, de limitada extensão e condições técnicas menos rigorosas, destinada a alimentar o movimento de linhas principais e a servir principalmente uma determinada zona, centro de produção ou de consumo ou um estabelecimento industrial. Faltava agora determinar o que era *limitada extensão* e o que eram *condições técnicas menos rigorosas*. O troço em questão media 50 km, o que para a Junta já ultrapassava o conceito de limitada extensão; deveria ter as mesmas condições técnicas da linha até Vilar Formoso, que não podiam ser consideradas *menos rigorosas* ou não se entendesse a linha da Beira Alta como a verdadeira artéria internacional (Pereira 2011: 279); e tinha elementos para uma existência própria, pelo que se aconselhava a sua concessão à Companhia do Caminho de Ferro da Beira Alta. Tudo isto constituía um conjunto de critérios muito subjetivo que poderia ser usado contra ou a favor de uma qualquer decisão, consoante as circunstâncias. Apesar de a opinião da Junta não ter qualquer valor legal vinculativo (Pereira 2014: 298), o governo adotá-la-ia e entregaria o troço à Companhia da Beira Alta (Dinis 1915-1919: vol. 6, 242-244; Pereira 2011: 290).

Quanto às linhas *independentes* propriamente ditas, o decreto estipulava, como vimos, que só as de extensão inferior a 20 km que não representassem um encargo para o Estado poderiam ser concedidas sem consulta parlamentar. No entanto, a verdade é que alguns caminhos de ferro com extensões superiores à mencionada foram adjudicados por decreto (seguindo todos a mesma estrutura textual), violando o preceituado. As linhas de Guimarães, do Porto à Póvoa, do vale do Lima, de Cacilhas a Sesimbra, entre outras (decretos de 28 de dezembro de 1872, 19 de junho de 1873, 22 de abril e 18 de junho de 1874) foram alguns casos¹². Apesar de ilegais, as concessões efetivaram-se e as duas primeiras transformaram-se mesmo em caminhos de ferro reais.

¹² COLP, 1872, pp. 352-353; 1873, pp. 184-185; 1874, pp. 70-71, 101-102 e 254.

Por outro lado, não se fixava prazo de concessão nem possibilidade de remição por parte do Estado. Presume-se, pois, que a concessão era perpétua, o que invalidava ou pelo menos diminuía na prática o carácter de bem de domínio público temporariamente cedido a terceiros que o decreto de 31 de dezembro de 1864 atribuía às linhas-férreas. Em 1926, Fernando de Sousa reiterava que não se podia falar em concessões perpétuas, porque o domínio público da via estava assegurado pelo velho decreto (Sousa 1926). Porém, é indesmentível que sem prazo para o fim da concessão e sem possibilidade de remição, a linha poderia ficar eternamente nas mãos da companhia que a operava, que só teria de obedecer aos regulamentos que o Estado entretanto decretasse. Teoricamente a linha era do Estado. Na prática, pertencia aos acionistas. O regresso ao domínio público efetivo só poderia ser feito mediante uma negociação e uma indemnização à companhia. A única possibilidade de sustentação da teoria de Fernando de Sousa seria a eventualidade de o decreto de 18 de outubro de 1845 ainda estar em vigor (de facto, só os contratos que respeitavam unicamente à Companhia das Obras Públicas foram efetivamente revogados). Neste caso, o governo estava impedido de conceder linhas por mais de 99 anos. Se algum decreto não fixasse com clareza o prazo de concessão, presumia-se que este fosse de 99 anos. No entanto, o diploma de 18 de outubro de 1845 também permitia ao executivo conceder isenções alfandegárias e nem por isso estas para serem permitidas tiveram de passar pelo crivo parlamentar.

No parlamento, estas adjudicações nunca foram colocadas em causa, a não ser como arma de arremesso contra o governo quando da outorga da linha de Cacilhas a Sesimbra a Filipe de Carvalho, um deputado do Partido Regenerador que na altura apoiava o governo (Fernandes 2005-2006)¹³. De resto, contariam sempre com o silêncio dos tribunais, pois qualquer tentativa de impugnação de um caminho de ferro seria muito mal vista a nível político.

Mais tarde, houve uma tentativa de tornar obrigatória a abertura de concurso para a concessão de caminhos de ferro. Em 1881, a lei da contabilidade pública de 25 de junho no seu art.º 37.º, § 1.º, afirmava claramente que “nenhuma proposta de contrato provisorio, que tenha por fim a construção de [...] caminhos de ferro [...] poderá ser apresentada às côrtes, sem que o mesmo contrato tenha sido feito por concurso publico”¹⁴. Esta obrigatoriedade surgiu na sequência da concessão por adjudicação

¹³ *DCD*, 1 de fevereiro de 1876, pp. 239 e ss.

¹⁴ *COLP*, 1881, p. 117

direta da linha de Lisboa a Sintra e Torres Vedras e de Torres Vedras à Figueira da Foz, respetivamente à Companhia Real e a Henry Burnay, pouco tempo antes. Porém, a medida não pôs completamente fim às concessões sem concurso. É verdade que as grandes linhas (Beira Baixa) e algumas linhas de curta extensão (Tua e Viseu) passaram a ser atribuídas desta forma, no entanto, mantiveram-se as adjudicações diretas nos casos das linhas entre Coimbra e Arganil, entre Santarém e Vendas Novas e do litoral do Algarve (decretos de 1 e 22 de setembro e 2 de dezembro de 1887)¹⁵. A explicação para este facto encontra-se na própria letra da lei: o diploma só se referia a contratos a apresentar ao parlamento. Bastava não ter de passar pelo parlamento para que qualquer contrato não carecesse de adjudicação em hasta pública. Por outro lado, os concursos podiam transformar-se em simulacros, feitos à medida de determinados interessados.

Além destes aspetos, o decreto de 31 de dezembro de 1864 contemplava ainda detalhes ligados à fiscalização da construção e exploração das ferrovias. Assim, a fiscalização tributária das empresas, a segurança de passageiros e ferroviários, os direitos e deveres dos concessionários (julgados para todos os efeitos à luz das leis portuguesas, independentemente da nacionalidade dos sócios e acionistas das companhias) face ao Estado, aos clientes e aos proprietários dos terrenos confinantes ao caminho de ferro, os direitos e deveres de clientes e vizinhos das linhas (que deveriam ter uma zona de proteção face a novas construções) e os foros de cada tipo de infração ficavam genericamente determinados. Contudo, muitos destes campos ficavam ainda dependentes de regulamentos específicos em diplomas autónomos. O primeiro deles seria publicado em 11 de abril de 1868 – como adaptação quase literal da *ordonnance* francesa de 15 de novembro de 1846 (Sousa 1915) – e debruçava-se sobre a fiscalização da exploração e manutenção, segurança e direitos dos passageiros, procedimentos em caso de acidentes, salubridade e segurança públicas e polícia geral das linhas-férreas (ao nível das estações, via, material circulante, composição dos comboios, transporte de mercadorias e passageiros)¹⁶.

Já o regulamento sobre a fiscalização da construção de caminhos de ferro só sairia em 15 de março de 1888 (vigorando até então o de 5 de dezembro de 1860), numa altura em que a propósito da construção da linha da Beira Baixa se originavam discórdias entre governo e Companhia Real (Pereira 2012: 279). O novo texto determinava a

¹⁵ COLP, 1887, pp. 430-432, 516-518 e 629-631.

¹⁶ COLP, 1868, pp. 125-132.

organização e responsabilidade dos fiscais do governo encarregados da supervisão da construção ferroviária (que deviam zelar para que as obras não ficassem em piores condições que o contratado), relação com as propriedades confinantes, condições em que as companhias deviam apresentar as suas propostas de alteração em relação aos projetos aprovados pelo governo e os seus direitos e deveres durante a construção (sobretudo em termos de isenções alfandegárias e para com o seu pessoal) e na abertura da linha (Eça 1888)¹⁷. Três anos depois, novo decreto (21 de fevereiro de 1891) e portaria (31 de março de 1891) alteravam a organização da fiscalização régia sobre as companhias privadas, que vigorava já desde 1868 (Fino 1883-1903: vol. 3, 71-103; Barata 1945; Santos 1934)¹⁸.

6. Considerações finais

Portugal só se dotou de uma lei geral alguns anos depois de ter iniciado a construção ferroviária. Esta situação não era inédita na Europa. Em Espanha, o primeiro diploma apenas surgiu alguns anos após as primeiras propostas e adjudicações. Inglaterra durante muitos anos permitiu a livre iniciativa dos capitais privados, apenas zelando pela segurança dos passageiros (Robbins 1965). Outros países (como a Bélgica) preferiram definir desde cedo uma moldura que enquadrasse legalmente o novo sector da atividade económica, muito embora essa moldura algumas vezes pudesse ser extravasada.

À partida, Portugal deveria também ter seguido este caminho, em virtude do seu atraso. Ao começar a construção mais tarde que outras nações, tinha a vantagem de saber o que essas nações haviam feito, que erros haviam cometido que sendas de sucesso haviam trilhado. No entanto, a lei geral portuguesa só sairia em 1864, muito embora fosse inspirada na legislação de um país com experiência na matéria: França. Apesar de englobar já vários aspetos do negócio, dava larga amplitude a alguns deles (o caso do ramal). Por outro lado, quando era violada, poucas eram as queixas e denúncias, pois todos queriam caminhos de ferro. Na verdade, uma lei muito restritiva dificilmente poderia ser decretada, pois quanto menos atavios legais embaraçassem a ação dos governos e dos capitalistas interessados, mais depressa se construiriam caminhos de ferro.

¹⁷ COLP, 1888, pp. 106-109.

¹⁸ Além destes, outros diplomas (arrolados por estes dois últimos autores) regulavam a organização da própria fiscalização (composição, instruções, vencimentos das direções fiscais, etc.).

Foi isto que se verificou também em relação ao plano de rede. Ao longo dos anos, mas sobretudo na década de 1870 por iniciativa da Associação de Engenheiros Civis Portugueses surgiram várias propostas para a definição com força de lei de um plano geral de rede (publicadas na *Revista de Obras Públicas e Minas* entre 1877 e 1879). No parlamento, em 1879, o ministro Lourenço de Carvalho chegou a apresentar uma proposta de lei neste sentido, que, no entanto, nunca seria discutida nem sequer apresentada às comissões respetivas. Um plano de rede impediria ou pelo menos dificultaria a livre concessão de linhas. Sem ele era mais fácil aceder aos pedidos que, entretanto, iam surgindo. Isto não indicia necessariamente uma atitude de favorecimento partidário ou de corrupção, mas antes uma vontade de construir caminhos de ferro. Com a lei geral, passou-se algo de semelhante.

Os governos nacionais, sobretudo os regeneradores, sempre pautaram o seu pensamento e ação por um enorme ecletismo (Bastien 2001). Os resultados sempre foram mais importantes do que as doutrinas usadas para os obter. Neste caso, o importante era obter caminhos de ferro, independentemente de a concessão ser feita por concurso ou adjudicação direta e auxiliada por subvenção quilométrica ou garantia de juro.

Em todo o caso, o decreto de 31 de dezembro de 1864 constituiu a primeira lei geral sobre caminhos de ferro em Portugal. Estabelecia princípios gerais para a construção e exploração ferroviárias de tal forma assisados que se mantiveram em vigor até 1927, ano em que era ainda considerado “o código fundamental da nossa legislação ferroviária” (Almeida, Cambezes 1945: 36) e, juntamente com o regulamento de 11 de abril de 1868, “leis basilares do regimen administrativo dos nossos caminhos de ferro” (Sousa 1915), embora fique a ideia de que não foi determinante para a definição e delineamento da rede, pois esta, de qualquer maneira, teria sido feita. Até 1892 as várias linhas foram concedidas por lei, por decreto, em concurso, em adjudicação direta, a empresas previamente formadas ou a empresários individuais, beneficiando de garantia de juro ou de subvenção quilométrica (ou sem qualquer tipo de apoio), de acordo com a vontade do governo e dos interessados em tais caminhos de ferro e sem obedecer a qualquer plano geral.

Bibliografia:

ADAS, Michael (1989), *Machines as the Measure of Men. Science, Technology, and Ideologies of Western Dominance*, Ithaca, NY, Cornell University Press.

AGUILAR, Busquets de (1945) – “Direito Ferroviário”, *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, vol. 57, n.ºs 1369 a 1378 (1 de janeiro a 16 de maio), pp. 19-191.

ALMEIDA, Albino Francisco de Figueiredo e (1851), *Vias de comunicação*, Lisboa, Tipografia da Revista Popular.

ALMEIDA, Ribeiro de; CAMBEZES, Eduardo (1945), *Legislação dos caminhos-de-ferro*, Santarém, Gráfica.

ARMAND, Louis (1963), *Histoire des chemins de fer en France*, Paris: Les Presses Modernes.

BARATA, José Marques Pereira (1945), “Contribuição para estudo da exploração da rede ferroviária no continente português”, *Revista da Ordem dos Engenheiros*, vol. 3, n.ºs 17 e 18 (maio e junho), pp. 216-227 e 298-312.

BASTIEN, Carlos (2001), “A divisão da história do pensamento económico português em períodos”, *Revista de História Económica e Social*, série 2, n.º 1, pp. 53-90.

BONIFÁCIO, Maria de Fátima (1992), “A guerra de todos contra todos (ensaio sobre a instabilidade política antes da Regeneração)”, *Análise Social*, vol. 27, n.º 115, pp. 91-134.

CAETANO, Marcelo (1981), *Constituições Portuguesas*, Lisboa, Editorial Verbo.

CARON, François (1997-2005), *Histoire des chemins de fer en France*, Paris, Fayard.

CASARES ALONSO, Aníbal (1973), *Estudio historico-economico de las construcciones ferroviarias españolas en el siglo XIX*, Madrid, Escuela de Administración Pública.

CIPOLLA, Carlo (1976), *The Fontana Economic History of Europe*, Glasgow, Fontana/Collins.

COMÍN COMÍN, Francisco; MARTÍN ACEÑA, Pablo; MUÑOZ RUBIO, Miguel; VIDAL OLIVARES, Javier (1998), *150 Años de Historia de los Ferrocarriles Españoles*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

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

Hugo Silveira Pereira – A legislação ferroviária portuguesa (1845-1892) – História. Revista da FLUP. Porto. IV Série. Vol. 8, nº 1. 199-218. DOI: 10.21747/0871164X/hist8a11

EÇA, Bento Fortunato de Moura Coutinho de Almeida de et al. (1888), “Regulamento para a fiscalização da construção de caminhos de ferro. Relatório da comissão”, *Revista de Obras Publicas e Minas*, vol. 19, n.ºs 219-220, pp. 76-80.

FERNANDES, Paulo Jorge (2005-2006), “Carvalho, Filipe Augusto de Sousa (1822-1888)”, in Maria Filomena Mónica (dir.), *Dicionário Biográfico Parlamentar (1834-1910)*, Lisboa, Imprensa de Ciências Sociais; Assembleia das República, vol. 1, pp. 620-621.

FINO, Gaspar Cândido da Graça Correia, compil. (1883-1903), *Legislação e disposições regulamentares sobre caminhos de ferro*, Lisboa, Imprensa Nacional.

GÓMEZ MENDOZA, Antonio (1982), *Ferrocarriles y Cambio Económico en España (1855-1913)*, Madrid, Alianza.

GÓMEZ MENDOZA, Antonio (1989), *Ferrocarril, industria y mercado en la modernización de España*, Madrid, Espasa Calpe.

HERTEN, Bart van der; MEERTEN, Michelangelo van; VERBEURGT, Greta (2001), *Le Temps du Train. 175 ans de chemins de fer en Belgique*, Louvain, Presses Universitaires.

HOBBSAWM, E. J. (1979), *A era do capital (1848-1875)*, Lisboa, Editorial Presença.

HOBBSAWM, E. J. (1982), *A era das revoluções (1798-1848)*. Lisboa, Editorial Presença.

MATA, Maria Eugénia; VALÉRIO, Nuno (1993), *História económica de Portugal. Uma perspectiva global*, Lisboa, Editorial Presença.

MATEO DEL PERAL, Diego (1978), “Los orígenes de la política ferroviaria en España (1844-1877)”, in Miguel Artola (dir.), *Los ferrocarriles en España. 1844-1943*, Madrid, Banco de España, vol. 1, p. 29-159.

MATOS, Ana Cardoso de (2009), “Asserting the Portuguese civil engineering identity: the role played by the École des Ponts et Chaussées”, in Ana Cardoso de Matos; Maria Paula Diogo; Irina Gouzévitch; André Grelon (eds.), *Jogos de Identidade Profissional: os Engenheiros entre a Formação e a Acção*, Lisboa, Colibri, pp. 177-208.

MELLO, José de Sousa e (1939), *Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses. Alguns momentos da sua vida. Considerações jurídicas*, Lisboa, Tipografia Largo dos Caminhos de Ferro.

PEREIRA, Hugo Silveira (2011), “Caminhos-de-ferro da Beira”, *Revista de História da Sociedade e da Cultura*, n.º 11, pp. 273-296.

Hugo Silveira Pereira – A legislação ferroviária portuguesa (1845-1892) – História. Revista da FLUP. Porto. IV Série. Vol. 8, nº 1. 199-218. DOI: 10.21747/0871164X/hist8a11

PEREIRA, Hugo Silveira (2012), *A política ferroviária nacional (1845-1899)*, tese de doutoramento em História, Porto, Universidade do Porto.

PEREIRA, Hugo Silveira (2014), “Instituições e Caminhos-de-ferro: Ministério das Obras Públicas, Parlamento e Associação dos Engenheiros Civis Portugueses (1852-1899)”, *CEM / Cultura, Espaço e Memória*, n.º 5, pp. 291-309.

PEREIRA, Hugo Silveira (2015), “Portuguese Railway History: Still a Field of Opportunities?”, *Mobility in History*, vol. 8, n.º 1, pp. 105-112.

PINHEIRO, Magda (1983), “Reflexões sobre a história das finanças públicas portuguesas no séc. XIX”, *Ler História*, n.º 1, pp. 47-67.

PINHEIRO, Magda (2001), “Sub-secção IA – Transportes” in Nuno Valério (coord.), *Estatísticas Históricas Portuguesas*, Lisboa, Instituto Nacional de Estatística, pp. 356-396.

ROBBINS, Michael (1965), *The railway age*, Londres, Penguin Books.

SÁNCHEZ-ALBORNOZ, Nicolás, compil. (1991), *La Modernización Económica de España 1830-1930*, Madrid: Alianza.

SANTOS, Raul Esteves dos (1934), “A Fiscalização do Govêrno nas emprêsas ferroviárias”, *Revista Portuguesa de Comunicações*, vol. 6, n.º 99 (dezembro), pp. 237-239.

SERRÃO, Joel; MARQUES, A. H. de Oliveira, dirs. (2002), “Portugal e a Instauração do Liberalismo” in Joel Serrão e A. H. de Oliveira Marques (dirs.), *Nova História de Portugal*, Lisboa, Editorial Presença, vol. 9.

SOUSA, José Fernando de (1915), “Questões regulamentares”, *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, vol. 28, n.º 671 (1 de dezembro), pp. 353-355.

— (1918), “Novíssima reforma ferro-viaria”, *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, vol. 31, n.º 730 (16 de maio), pp. 147-150.

— (1926), “Princípios fundamentais assás esquecidos”, *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, vol. 39, n.ºs 920 e 921 (16 de Abril e 1 de Maio), pp. 117-118 e 133-134.

WAIS, Francisco (1943), *Origen de los ferrocarriles españoles*, Madrid, Marsiega.