



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Um pouco de História

O primeiro troço de caminho-de-ferro, entre Lisboa e o Carregado, foi inaugurado em Portugal em 1856, não sem que antes tivesse ocorrido imensa discussão que mobilizou intelectuais e deputados.

Na CRÓNICA DA FUNDAÇÃO DOS CAMINHOS DE FERRO EM PORTUGAL, de Luiz Teixeira; edição da CP, 1956, pode ler-se:

“E já nos jornais da época se abriam as lamentáveis demonstrações de inocência, de má fé e de incompreensão das gentes perante o caminho-de-ferro prometido. Num dizia-se que quem nele «não viajasse à janela dos compartimentos morreria abafado e quem viajasse mais de meia hora ficaria em estado sonâmbulo». Nas páginas de outro periódico acentuava-se «que o caminho-de-ferro iria permitir que os Espanhóis nos invadissem a seu bel-prazer, dando um passeio até Lisboa».

O Príncipe Real [D. Pedro de Alcântara, futuro D. Pedro V] visita Inglaterra nessa altura. (...) sugestionado pela rapidez da viagem sobre os carris, escreve estas linhas no seu «Diário»:

«... enquanto não tivermos ao menos um caminho de ferro que nos una com o mundo civilizado, enquanto tivermos bestas que escrevam que um caminho de ferro que nos una com Espanha ameaça a nossa independência, e que os vagões dos caminhos de ferro não podem conduzir grandes pesos, renunciemos a ser coisa alguma, pois tornamo-nos uns bárbaros e pertencemos assim só de facto mas não de direito ao continente europeu. Creio que nem em Espanha se escreveram mais asneiras sobre caminhos-de-ferro do que em Portugal, chegando a haver alguns que disseram que um caminho-de-ferro esgotaria dentro em pouco os recursos do País» [pag 26-29]

«Os caminhos-de-ferro – escrevia o jovem soberano [D. Pedro V, no 1º ano do seu reinado] – não rendem muitas vezes directamente. Rendem indirectamente pelo aumento da riqueza pública. É este o principal ponto de vista debaixo do qual cumpre olhar para a questão» [pag 38]

Em COMBOIOS COM HISTÓRIAS, de Margarida Magalhães Ramalho – Assírio & Alvim; Nov 2000, lê-se

“...Alexandre Herculano que durante a Primavera de 1853 tinha mantido uma acesa polémica nos jornais com Lopes Mendonça sobre o comboio, escreverá na Revista



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Peninsular: «Não, a máquina a vapor é um dom do céu, um instrumento de progresso legítimo, uma fonte de cómodos e gozos para o género humano, como o foram o arado, o navio, a imprensa, para os homens que os viram nascer.»[pag 22]

Maria Filomena Mónica achega alguns pontos à discussão entre Herculano e Lopes Mendonça, na obra UMA POLÉMICA SOBRE OS CAMINHOS DE FERRO – Alexandre Herculano e A. P. Lopes de Mendonça.

“A história do século XIX poderia ser escrita à volta dos caminhos-de-ferro, das polémicas que suscitou, dos interesses que agregou, dos ódios que ateou. Ao contrário do que alguns pensam, não foram apenas os almocreves e os barqueiros que protestaram contra as vias férreas. Muitos outros o fizeram: os camponeses, furiosos com os estrangeiros que estavam a afluir às aldeias, os proprietários rurais, que receavam a elevação dos salários agrícolas, os capitalistas do Porto, que temiam que os negócios se viessem a concentrar na capital, os credores do Estado, indignados com a política financeira, os padres, que consideravam os funcionários dos caminhos de ferro uma cambada de hereges e aqueles, e eram muitos, que pensavam que as estradas eram mais do que suficiente para um país pequeno.”[pag 8]

“A polémica começou a 18 de Abril de 1853, com um artigo de Herculano no «O Português». Significativamente, o que mais o preocupava era a questão da identidade nacional. Sendo Portugal um país pequeno, argumentava, a construção de uma linha de caminho de ferro, ligando-o a Espanha, poderia significar o aniquilamento da Pátria.

(...)

Lopes de Mendonça respondeu-lhe, no dia seguinte, argumentando que, longe de terem efeitos negativos, os caminhos de ferro eram duplamente benéficos: não só serviam para conduzir mercadorias, como transportavam ideias.

(...)

O problema mais interessante debatido durante a polémica versou a descentralização. Para Lopes de Mendonça, os caminhos de ferro seriam bons, uma vez que, politicamente, uniriam o território e que, economicamente, serviriam para aumentar a produção. Para Herculano, os caminhos de ferro acabariam por desempenhar funções idênticas às das estradas romanas, ou seja, serviriam sobretudo para que os povos fortes submetessem os fracos e para que as cidades dominassem os campos” [pag 18 e 19]



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

“Outro ponto importante trazido à discussão por Lopes de Mendonça, dizia respeito à questão do financiamento das obras públicas. Segundo ele, as teses económicas do seu adversário poderiam ser resumidas da seguinte forma: (1) Deve restringir-se o pedido de fisco ao estritamente necessário; (2) O melhor de todos os planos financeiros é o de despender pouco e o melhor de todos os impostos é o mais pequeno; (3) Todo o capital deve dar uma parte tão pequena quanto possa ao tesouro público. Obviamente, a serem postos em prática tais princípios, o país estagnaria até à eternidade.” [pag 25]

“Que conclusão tirar? Ao insistir que, sem um aumento da riqueza nacional, sem uma maior facilidade de circulação, sem uma maior abertura à Europa, Portugal jamais sairia do seu atraso, Lopes de Mendonça tinha, neste ponto, razão. Quarenta anos mais tarde, Eça de Queiroz prová-lo-ia, no texto que escreveu por altura da morte de Quental: «Pelos caminhos de ferro, que tinham aberto a Península, rompiam cada dia, descendo da França e da Alemanha (através da França) torrentes de coisas novas, ideias, sistemas, estéticas, formas, sentimentos, interesses humanitários... Cada manhã trazia a sua revelação, como um sol que fosse novo ...». [pag 29]

“A polémica sobre os caminhos de ferro organizou-se à volta de três temas: a Nação, o municipalismo e o papel do Estado. Segundo Herculano (...) A construção de caminhos de ferro, era, na sua opinião, uma inovação potencialmente perigosa, porque contribuiria para tornar o país ainda mais vulnerável. Ao ligar Portugal à Europa, as vias férreas acabariam por fazer com que a Nação fosse dominada por interesses estrangeiros. (...) Tudo era diferente em Lopes de Mendonça: os caminhos de ferro seriam, segundo ele, a via para a salvação do país ...”. [pag 31]

“A discussão versou ainda o financiamento das vias férreas. Para Lopes de Mendonça, sendo Portugal um país pobre, o Estado teria necessariamente de intervir. Ao governo cumpria arranjar dinheiro no estrangeiro e, enquanto ele não chegasse, obter receitas através de impostos. Aquilo que Lopes de Mendonça considerava uma medida louvável – a apropriação pelo Ministério da Fazenda do «Fundo de Amortização» do Banco de Portugal – era, na óptica de Herculano, um roubo.” [pag 31]

Em 1956 Frederico de Quadros Abragão, na obra CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES – ESBOÇO DA SUA HISTÓRIA, Edição do Centenário; CP acrescenta



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

“O Conde do Lavradio, na sessão da Câmara em Fevereiro de 1846, assegurava que, entre Lisboa e Porto, não haveria por ano mais de seis mil passageiros. Cabral [Costa Cabral, ministro de D. Maria II] perguntava-lhe:

«E se fossem trezentos mil?» – «Isso não é possível – respondia aquele – porque não há no país viajantes para tanto movimento».

«Quem lê os jornais da época – escreve Godofredo Ferreira – e em especial o Diário das Sessões do Parlamento, pasma dos discursos que, a propósito de estradas e caminhos de ferro, se disseram por aquela altura; e enche-se de admiração pelo esforço que, mais tarde, despendia o notável ministro Fontes Pereira de Melo, na desoladora tarefa de reduzir a nada as críticas insensatas e derrotistas dos papagaios desmiolados, ou mal intencionados, daqueles tempos de abusiva oratória» [pag 120]

Também em relação à ponte 25 de Abril a discussão antes da construção foi aguerrida, embora apenas dentro do círculo restrito do poder.

A este propósito escreve o jornalista Avelãs Coelho em artigo de imprensa periódica:

“No que respeita a obras públicas, tornou-se lendária a “luta” que com ele [Salazar] travou Duarte Pacheco ao longo dos anos, o qual apresentou a primeira¹ proposta de um membro do governo para uma ponte sobre o rio Tejo, (...) Isto em... 1933!

Contudo, a decisão de levar para a frente a grandiosa obra foi tomada a 28 de Maio de 1960, (...)

E aconteceu no mais longo conselho de ministros a que Salazar terá presidido: nada menos de 15 horas! Desde o começo da manhã até quase à meia-noite...

Na discussão, ter-se-ão formado duas posições: a do ministro das Finanças Pinto Barbosa – contra; a de todos os outros ministros – a favor. O titular financeiro justificou a sua posição desfavorável com argumentos de uma (quase) enorme actualidade que (também, então) se prendiam com os “princípios e prioridades da governação”. Assim, palavras daquele ministro: “entendo existirem, do ponto de vista social, obras mais importantes para o País”; por exemplo, “o Ministério das Obras Públicas mandou efectuar um estudo para a eliminação dos bairros degradados junto às margens do Douro e sua substituição por moradias sociais”. Numa entrevista muitos anos depois, Pinto Barbosa acrescentaria que se opunha à aprovação “sobretudo pelo

¹ Em bom rigor, o primeiro projecto de que há registo foi o apresentado pelo eng. Miguel Pais à Associação dos Engenheiros Cívicos Portugueses, em 1876.



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

'timing' da construção, porque achava que deveria ser adiada para se dar andamento a obras mais urgentes".

Um outro ministro, Veiga de Macedo, que passou para o lado de Barbosa, confessou na mesma altura – também com a "maior actualidade! – que "entendia existirem outras prioridades como, por exemplo, acabar com as barracas em Lisboa". Por outro lado, adiantava que "se devia fazer o ordenamento do território antes da construção da ponte".