

Jorge Fernandes Alves, Elsa Pacheco – Tempo histórico, espacialidade e aceleração: João Crisóstomo e o caminho de ferro (1858) – História. Revista da FLUP. Porto. IV Série. Vol. 8, nº 1. 2018. 78-92. DOI: 10.21747/0871164X/hist8a5

**Tempo histórico, espacialidade e aceleração: João Crisóstomo e o caminho de ferro
(1858)**

**Historical time, spatiality and acceleration: João Crisóstomo and the
railroad (1858)**

**Temps historique, spatialité et accélération: João Crisóstomo et le chemin
de fer (1858)**

**Tiempo histórico, espacialidad y aceleración: João Crisóstomo y el
ferrocarril (1858)**

Jorge Fernandes Alves
Centro de Investigação Transdisciplinar «Espaço, Cultura e Memória»
(CITCEM)-FLUP
jfalves@letras.up.pt

Elsa Pacheco
Centro de Investigação Transdisciplinar «Espaço, Cultura e Memória»
(CITCEM)-FLUP
elsap@letras.up.pt

Resumo:

O presente artigo explora o uso dos conceitos de tempo, espaço e suas afinidades num texto histórico sobre o caminho de ferro em Portugal. Trata-se do primeiro relatório sobre a rede ferroviária em funcionamento (1858), que revela as posições de João Crisóstomo de Abreu e Sousa - engenheiro, militar e político (1811-1895) - relativamente à economia de tempo e ao papel reorganizador do caminho de ferro sobre o mercado, o território e a civilização.

Palavras-chave: tempo, espaço, aceleração, caminho de ferro.

Abstract:

This article explores the use of the concepts of time, space and their affinities in a historical text about the railway in Portugal. This is the first report on the railway network in operation (1858), which reveals the positions of João Crisóstomo de Abreu e Sousa - engineer, military and politician (1811-1895) - regarding time savings and the reorganizing role of the railroad on the market, territory and civilization.

Keywords: time, space, acceleration, railroad.

Résumé:

Cet article explore l'utilisation des concepts de temps, d'espace et de leurs affinités dans un texte historique sur le chemin de fer au Portugal. Ceci est le premier rapport sur le réseau ferroviaire en service (1858), qui révèle les positions de João Crisóstomo de Abreu et Sousa - ingénieur, militaire et politique (1811-1895) - en ce qui concerne l'économie du temps et le rôle réorganisateur de la route de fer sur le marché, le territoire et la civilisation.

Mots-clés: temps, espace, accélération, chemin de fer.

Resumen:

Este artículo explora el uso de los conceptos de tiempo, espacio y sus afinidades en un texto histórico en el ferrocarril en Portugal. Se trata del primer informe sobre la red ferroviaria en funcionamiento (1858), que revela las posiciones de João Crisóstomo de Abreu y Sousa - ingeniero, militar y político (1811-1895) - en relación con el ahorro de tiempo y el papel reorganizador del ferrocarril sobre el mercado, el territorio y la civilización.

Palabras clave: tiempo, espacio, aceleración, ferrocarril.

1. Tempo histórico e modernidade

Precisamos usar metáforas ao falar sobre o tempo, pois só podemos representá-lo por meio do movimento em unidades espaciais. O caminho que é percorrido daqui até lá, a progressão, assim como o progresso ou o desenvolvimento, contem imagens que nos propiciam conhecimentos temporais. O historiador precisa servir-se dessas metáforas retiradas da noção espacial se quiser tratar adequadamente as perguntas sobre diferentes tempos. A história sempre tem a ver com o tempo, com tempos que permanecem vinculados a uma condição espacial, não só metafórica, mas também empiricamente. KOSELLECK, Reinhart - *Estratos do Tempo* (2014: 9)

Ao defender que os “tempos históricos” se distinguem dos tempos naturais, Reinhart Koselleck, discutindo a semântica do conceito, aponta para o cotidiano, onde essa dimensão temporal se pode vislumbrar nas rugas do rosto do homem, na sucessão de gerações dentro da família, na visão urbana (confronto entre casas em ruínas e prédios novos) ou nos ritmos de modernização dos meios de transporte. Neste quadro, mais do que a cronologia, a revelação do “tempo histórico” passa pela operacionalidade de duas categorias de conhecimento – o “campo da experiência” e o “horizonte de expectativa”, ou antes, pela circunstância da “justaposição entre diferentes espaços de experiência e o entrelaçamento de distintas perspectivas de futuro”. Surgem, assim, diferentes tempos históricos, ainda que cada um deles possa ser “medido e datado com o recurso à divisão do tempo natural”, numa influência recíproca (Koselleck, 2014: 10-15).

Trata-se de uma reflexão no âmbito das preocupações já desenvolvidas na obra de Paul Ricoeur sobre as aporias entre narrativa e temporalidade, em cuja tese central se afirma “que o tempo torna-se tempo humano na medida em que é articulado de um modo narrativo, e que a narrativa atinge seu pleno significado quando se torna uma condição da existência temporal” (Ricoeur, 1994,I: 85). No campo da ação humana e da sua temporalidade de base, surge então a construção do “tempo histórico”, situado algures entre o “tempo vivido” e o “tempo cósmico”, reconfigurado pela historiografia através de determinados “instrumentos de pensamento” (como a sequência das gerações, o “recurso a arquivos, documentos e rastros”) para desenvolver a narrativa da vida coletiva ao ritmo do tempo-calendário (Ricoeur, 1994, III: 179).

Recuperaremos aqui, dessa vasta discussão, apenas alguns pontos da leitura de Koselleck, para quem a modernidade, ultrapassando as antigas profecias apocalípticas e escatológicas (que usavam as “expectativas de aceleração” como promessa de abreviar a história), trazia consigo uma nova interpretação da história: a possibilidade de vislumbrar o futuro, ora segundo as filosofias da história, ora segundo um “prognóstico racional”, sustentado este em alguns pressupostos que introduzem a leitura científica dos dados empíricos (de que a estatística se tornou um dispositivo fundamental, pela regularidade dos grandes números). Sublinha-se, assim, a forma como a sociedade industrial veio introduzir “acelerações cientificamente calculáveis [...] capazes de transformar a realidade” (Koselleck, 2006: 10-15), através de implementação de sucessivos equipamentos de transporte e de comunicação que articulam de uma forma mais explícita essa relação entre o tempo histórico e o espaço.

Estas reflexões teóricas e os conceitos operacionais de “campo da experiência” e “horizonte de expectativa” ajudam-nos a promover uma leitura de um texto pouco conhecido, mas assaz interessante, relacionado com a interpretação do atraso português e o imperativo de agarrar a marcha da humanidade, a saber, o “Relatório sobre os resultados da exploração do caminho de ferro de Leste no ano decorrido desde o 1.º de novembro de 1856 até 31 de outubro de 1857, acompanhado de 32 mapas estatísticos contendo os resultados principais da exploração daquele ano”, publicado no *Boletim do Ministério das Obras Públicas*, 2.º volume, setembro de 1858, páginas 172-224 (citado, adiante, por Sousa, 1858). Trata-se de um documento histórico relevante, embora retirado da literatura cinzenta – os relatórios de empresa, aqui assinado por João Crisóstomo de Abreu e Sousa, mas que, imbuído do espírito do seu “tempo histórico”, marcado pela crença nos melhoramentos materiais e na regeneração moral, articula de forma assertiva tempo e espaço, usando formas conceptuais de atraso e avanço, abreviação e aceleração, numa construção retórica que se desenrola em torno de uma expressão-chave, a economia do tempo, enquadrada numa apologia do caminho de ferro.

O *Relatório* é um documento tanto mais relevante quanto expressivo de um pensamento mais alargado ao círculo de engenheiros que, em 1852, criou e incorporou o Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria (MOPCI), plataforma administrativa de onde partiram reformas consideradas urgentes para a regeneração do País (a adoção do sistema métrico-decimal, a estatística, as patentes, a máquina a vapor, o ensino industrial, a regulamentação da exploração mineira, a rede de viação, o

telégrafo elétrico, os faróis, a renovação dos portos, a criação do corpo engenharia civil), tentando superar os obstáculos que se faziam sentir contra os sinais de inovação que emergiam desde os primeiros tempos do liberalismo (Alves e Vilela, 1995).

Por seu turno, João Crisóstomo de Abreu e Sousa (1811-1895) era um militar e engenheiro que participou na guerra liberal e na guerra civil da Patuleia, aderindo depois ao golpe militar da Regeneração (1851), seguindo a carreira militar até ao posto de general. Desempenhou vários cargos ao serviço do governo e da Companhia das Obras Públicas, nos trabalhos de direção e fiscalização de estradas, assumindo depois funções afins ao serviço do MOPCI, tornando-se, desde 1854, diretor, por parte do governo, da Companhia Peninsular dos Caminhos de Ferro de Portugal. Em 1857, foi administrador geral interino da linha férrea Lisboa-Santarém e, em 1858-1859, administrador geral do Caminho de Ferro de Leste, circunstância em que terá produzido o *Relatório* em referência neste artigo. Além de ter empenhamento político (deputado em várias legislaturas e ministro por quatro vezes), desenvolveu muitas outras funções ligadas à engenharia, para cuja elucidação de pormenor e importância pessoal do protagonista remetemos para a biografia, aqui usada, de Maria Paula Diogo (Diogo, s/d).

2. Para além de um relatório técnico

O texto aqui designado abreviadamente por *Relatório* (Sousa, 1858), alargando-se por meia centena de páginas e anexos, faz, naturalmente, um balanço sobre o primeiro ano do funcionamento do caminho de ferro em Portugal, que arrancara a 30 de outubro de 1856, entre Lisboa (Santa Apolónia) e o Carregado, numa distância de apenas de 35,84 km, sendo inaugurado, solenemente, no dia seguinte, em 1 de novembro, naquilo que se apontava como a 1ª secção da linha. A segunda secção, na extensão de 14,46 km até às Virtudes (Azambuja), só abriria à circulação em 1 de agosto de 1857, a que se seguiriam mais duas secções (Santa Ana e Asseca), em 1858, numa extensão total da linha de 67,32 km até junho deste ano. Assim, a linha férrea estava ainda num estado embrionário, a que acresciam problemas de acesso às estações terminais: a estação de Santa Apolónia surgia, então, “isolada num extremo da cidade”, reduzindo as vantagens das “viagens curtas ou de recreio”, e a estação das Virtudes, num “lugar ermo”, era provisória, sendo apenas um abrigo para passageiros”, mas de acesso difícil a quem viesse procurá-la desde o canal de Azambuja ou da estrada que ligava ao Cartaxo. O movimento da linha era ainda meramente local e relativo à

população de uma só margem do Tejo com a cidade de Lisboa, pois o serviço de mercadorias só se iniciou em 1 de novembro de 1858, por atraso na chegada de material circulante importado de Inglaterra, a que se veio juntar depois uma carreira de ligação de barcos a vapor no rio Tejo, em correspondência com os horários do caminho de ferro, para facilitar a ligação entre Santa Apolónia e a cidade. De resto, o movimento era ainda obstaculizado por abatimentos de terreno na secção inicial, dado a linha ter sido construída sobre terrenos lodosos e argilosos, com múltiplos aterros e terraplenos, cujo leito estava em processo de consolidação, o que exigia obras de reparação, conservação e retificação, com despesas acrescidas, longe, portanto, do “estado normal e regular” do empreendimento. A Linha de Leste funcionava, de algum modo, como uma escola prática, com aprendizagem no terreno aos mais variados níveis, desde os detalhes de construção (leito, travessas de pinho, obras de arte, estações, depósitos de alimentação de água, passagens de nível, vedações, oficinas, material circulante) às formas de exploração, ou seja, era ainda um tempo de “ensaios e tentativas”, em que os problemas apontados eram considerados como “circunstâncias excepcionais” e, por isso, o défice contabilístico encontrado era considerado aceitável (Sousa, 1858:173-179).

Neste quadro, qual o relevo deste *Relatório* como fonte histórica, não obstante ser o primeiro relatório sobre o início da instalação do caminho de ferro em Portugal e apresentar diversos quadros com curiosidades estatísticas do movimento, no seu papel de apresentação de contas à tutela? Dada a situação inicial e experimental da Linha, as informações do movimento eram ainda relativamente insignificantes, pelo que o relevo vai, de facto, para a teorização do papel do caminho de ferro, problemática a que o *Relatório* concedeu largas páginas. Nesta medida, o *Relatório*, para além da informação técnica, pode-se considerar como um texto de justificação e de legitimação de uma obra que envolvia largos capitais, era morosa e complexa e suscitava o ceticismo de muitos agentes políticos e de uma parte considerável da opinião pública. Mais do que isto, como já se referiu, o texto surge-nos como um exemplo da mensagem de modernização veiculada pelos engenheiros de Oitocentos na sociedade portuguesa, como forma de evidenciar os seus esforços para a implantação da tecnologia emergente na altura, enquanto indutora do progresso material, através de um programa político que acabaria por ficar conhecido por Regeneração e, em particular, por Fontismo. Esse programa teve a sua oportunidade com a criação do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, em 30 de agosto de 1852, cujo primeiro titular foi Fontes Pereira de Melo. Fontes era, então, um jovem oficial de 32 anos, capitão e engenheiro, ajudante de campo

do Marechal Saldanha e, por isso, ministro da Fazenda, na sequência da revolta militar que conduziu à Regeneração (maio de 1851), mas, para este objetivo, estava rodeado de outros engenheiros militares mais velhos (José Feliciano da Silva Costa, marechal de campo e comandante do corpo de engenheiros, Albino Figueiredo de Almeida, coronel, José Vitorino Damásio, major, João Crisóstomo de Abreu e Sousa, capitão, Joaquim Lobo de Ávila, tenente, entre outros), quase todos antigos soldados da causa liberal e que, pela via do exílio, conheceram os efeitos do progresso industrial que animava países como a Inglaterra ou a França e as posições doutrinárias que apontavam para a criação de uma atmosfera mental favorável aos melhoramentos materiais, ansiando por replicar em Portugal esses padrões civilizacionais e ultrapassar as resistências e inércias existentes (Alves e Vilela, 1995).

Esse entusiasmo vislumbrava-se, desde logo, no preâmbulo do diploma, datado também de 30 de agosto de 1852, coincidindo com a criação do MOPCI, que transferia para o Estado os bens integrados no Fundo Especial de Amortização, com o novo objetivo de aplicar esse capital à linha férrea que ligaria o Porto à Linha de Leste (revelando, assim, este e outros diplomas da mesma data, que a criação do MOPCI decorreu em paralelo com as medidas financeiras para concretização do plano ferroviário). Importa conhecer, pelo menos parcialmente, esse texto matricial da política de transportes a seguir, ainda que a transcrição seja um pouco longa, pois com ele vamos diretos ao coração do pensamento fontista e da elite tecnológica envolvente, sediada no referido Ministério, e ao encontro do seu élan desenvolvimentista, tendo em conta a situação de partida:

SENHORA! A viação pública em Portugal carece de um grandíssimo desenvolvimento, e exige um poderoso impulso.

Quase sem estradas, sem canais e sem caminhos de ferro, deve este país a sua existência comercial anterior aos mares que banham o seu extenso litoral e aos rios que regam o seu território: mas se estes meios, que felizmente a natureza lhe prodigalizou, têm podido neutralizar, em parte, a falta de vias de comunicação, em relação às orlas do terreno banhado pelas águas, não acontece outro tanto ao âmago do País, a esses grandes tratos de terra semeados de povoações que se não comunicam, de habitantes que não convivem, de produtos que não circulam, de manufaturas que se não transportam, e até de riquezas e de maravilhas, que se não conhecem. Este belo País, Senhora, tão fértil pela natureza do seu solo e pela amenidade do seu clima, vive quase exclusivamente da atividade comercial das duas grandes cidades de Lisboa e Porto e as suas povoações do interior, algumas tão felizmente situadas, em relação às circunstâncias acidentais do terreno, definham no seu isolamento, com os inumeráveis inconvenientes que ele traz consigo na ordem social, política e económica.

Em um País tão pequeno como o nosso, e estando a Capital colocada numa posição quase média a respeito de todo o Reino, é certo que temos em Lisboa mais prontas notícias de Londres, de Paris, ou de Bruxelas, do que podemos ter de Chaves ou Bragança. Há muita gente importante nas terras sertanejas do Reino que não transpôs jamais os limites do seu concelho – muitíssima que nunca descobriu horizonte mais vasto do que o das montanhas da sua vizinhança. Os frutos da terra morrem junto do lugar em que nasceram, e não podem vir aos mercados de consumo. Os produtos da indústria, as maravilhas da arte, os

cómodos da civilização, os confortos e os gozos da vida são quase desconhecidos fora das duas Capitais. Este grande corpo não tem artérias, nem veias por onde se faça a circulação, que somente pode conservar a existência; e as dificuldades de trânsito, que são barreiras não interrompidas entre os habitantes dum mesmo Povo, clamam incessantemente por um remédio pronto e eficaz, que nos aproxime do viver das *Nações* cultas, abreviando as distâncias, para comunicação dos homens, e permutação dos produtos.

Em quanto as *Nações* da Europa traçaram e construíram estradas, e abriram canais, ficámos nós estacionários, e limitados aos nossos imperfeitíssimos meios de comunicação. Agora que o mundo se vai cobrindo por uma rede de caminhos de ferro, é mister transpor quase de salto o espaço que nos separa deste grande melhoramento, e acompanhar os outros povos no prodigioso incremento dos seus meios de transporte. Tivemos noutro tempo as descobertas e as conquistas com que enchemos as páginas gloriosas da nossa História; descansamos, mais tarde, sobre os frutos dessas conquistas, em quanto os outros se aparelhavam ativamente com grandes melhoramentos interiores; é força que entremos agora na comunhão geral, e que vamos buscar às reformas económicas, e à rapidez das comunicações o que temos perdido em muitos anos de lamentável atrasamento.

O Governo de Vossa Majestade teve a fortuna de celebrar há pouco um contrato com uma companhia estrangeira, que se propõe construir o caminho de ferro de Lisboa à fronteira de Espanha por Elvas. Esta linha, que nos põe em poucas horas em contacto com o resto do mundo civilizado, e que deve fazer de Lisboa um empório de comércio no Ocidente da Europa, promete lucros avantajados em retribuição dos capitais que ali se empreguem. Com ela pensa o Governo de Vossa Majestade que não há de o Tesouro despender nunca importantes somas, e mais tarde, provavelmente não despenderá cousa alguma. A linha de ferro de Leste é considerada por todos – nacionais e estrangeiros – como um excelente emprego de capitais.

É insuficiente, porém, neste País aquela linha de ferro para o arrancar do marasmo comercial em que permanece há tantos anos; é preciso que se construa uma grande artéria, que atravesse o coração do Reino, e que depois se ramifique em várias direções, levando a vida e o conforto aos pontos principais do País; é preciso, numa palavra, que se construa um caminho de ferro, que do Porto venha encontrar na linha de ferro de Leste, formando desde já um sistema ligado, que abranja uma grande porção de território. Vossa Majestade felizmente acaba de decretar em data de hoje a construção deste importantíssimo caminho.

Não basta, porém, Senhora, que se ordene a feitura desta grande obra; é mister que o Governo se habilite com os precisos meios para a levar a efeito. Qualquer que seja o sistema que convenha adotar para a realização de tal projeto, tem o Estado inevitavelmente de fazer consideráveis despesas; e ou construa a linha por sua conta, ou adjudique parte dela, ou concorra como acionista em grande escala, no caso de se dar construção e exploração desse caminho a uma companhia, é sempre indispensável, para ocorrer a tais despesas, para animar os capitais particulares e para inspirar confiança no Público de que este projeto será uma realidade, que o Governo se habilite com os meios precisos, que sejam penhor seguro da exequibilidade do seu pensamento.

O Governo tem a honra de submeter à Real Aprovação de Vossa Majestade um Projeto de Decreto, pelo qual o Estado se apropria do Fundo Especial de Amortização, indemnizando o Banco de Portugal, principal credor naquele Fundo, por maneira equivalente e razoável [...] (*Coleção de Legislação Portuguesa*, decreto de 30. 08.1852: 386-387).

3. Da “ideologia” ferroviária à riqueza da Nação

João Crisóstomo estava, portanto, a fazer obra, a concretizar os projetos do MOPCI, assumindo funções de gestão na construção e exploração da Linha de Leste. Para ele, a exploração do caminho de ferro era “uma vasta e complexa indústria”, cuja função não era apenas o transporte de viajantes e mercadorias, mas desenvolvia também um papel de “solicitação” de tráfego, procurando viajantes e mercadorias nos seus domicílios para estimular direções, ligando a produção a pontos de consumo. Como se dirá mais tarde na historiografia afim, era uma indústria-motor, uma indústria estruturante, pela indução de desenvolvimento que arrastava consigo, uma indústria modelar, que criava espaço económico e unificava mercados. Nas palavras do *Relatório*,

era um sistema complexo, que exigia largos capitais, com gastos gerais que incluíam avultadas despesas fixas e prévias, num “trabalho composto” de várias unidades de trabalho, que as tarifas deveriam remunerar (capital, trabalho de transporte, trabalho comercial), através de uma fixação com base no ajustamento ponderado da “unidade de carga” à “unidade de distância”, problema complexo a resolver dado o caminho de ferro ser, nomeadamente, um meio de transporte com excesso de “peso morto sobre o peso útil”, de “força de tração em relação à carga transportada”, de “lugares oferecidos em relação aos ocupados”.

De qualquer modo, para atrair público era preciso cumprir cinco condições, a saber, “segurança, rapidez, exatidão, frequência e economia para os viajantes”, pelo que “conciliar isto com a mínima despesa possível de locomoção é o segredo de uma boa exploração” – afirmava-se no *Relatório*, cujo autor se sustentava nos exemplos inglês, alemão, francês e belga para discutir essa problemática, apontando os relatórios belgas como exemplares, dos quais faz várias transcrições e referências, evidenciando que também ali, desde o início, o caminho de ferro era deficitário, quando incluídas as despesas com capitais investidos. Deles retirava, ainda, ilações sobre a forma de organização contabilística da conta de exploração, bem como sobre a constituição de empresas, quer para a construção, quer para a exploração e sua relação com o capital e o crédito (Sousa, 1858:187-191)

É no capítulo V que o *Relatório* nos dá uma perspetiva sobre a “Influência dos caminhos de ferro na vida industrial das nações e na marcha da civilização. Íntima relação da circulação do crédito e das vias férreas” (Sousa, 1858: 211). Só por si, o título remete-nos para os seguidores do Conde de Saint-Simon, o socialista industrialista francês, em especial na derivação capitalista dos célebres irmãos Pereire, relevantes para a articulação, em França, entre banca e caminho de ferro, mas, em todo o caso, difundindo princípios favoráveis à indústria e a um humanitarismo generalista, segundo os quais era tempo de acabar com as guerras e a violência política, promovendo-se a regeneração social em favor das classes trabalhadoras (Pereire, 1912).

Defendendo-se no *Relatório* que a circulação era “tão necessária para a vida das sociedades, como para a vida dos indivíduos”, afirmava-se que garantir a facilidade e rapidez da deslocação era “acelerar e facilitar a produção, quer material, quer imaterial”, embora o autor glose essencialmente os efeitos da aceleração sobre a produção e o consumo dos bens materiais, para concluir: “por isso, é a atividade relativa da

circulação, mais que nenhuma outra circunstância, que constitui a superioridade industrial de um povo a respeito de outro” (Sousa, 1858: 211).

O crédito, por seu turno, permitiria acelerar e facilitar as permutações e ampliar o círculo das trocas, economizando por essa via os capitais empregados na produção, “e principalmente o tempo, que é o maior deles”, mas tudo seria em vão na ausência de “um instrumento que acelerasse o transporte ou deslocação das pessoas, das mercadorias e dos capitais móveis”, eram necessárias as vias de comunicação e, por isso, “a indústria dos transportes é a primeira e mais necessária das indústrias”:

Toda a nação que tiver pois um sistema de transportes mais regular, económico e acelerado do que qualquer outra, goza de uma superioridade nas faculdades produtivas, difícil de vencer por outros meios” (Sousa, 1858: 211).

Era aqui que, na perspectiva do autor, o “transporte acelerado”, representado pelo caminho de ferro, assumia um papel central na circulação dos produtos, só comparável ao dos bancos e instituições de crédito para a troca de valores. A “facilidade e barateza do transporte” era uma das condições indispensáveis ao desenvolvimento da riqueza e do “progresso material”, não só ampliando a produção e o consumo, como, ao redimensionar o mercado, estimulava a divisão do trabalho e, assim, favorecia novos impulsos à produção, o que, por sua vez, conduzia a “uma maior massa de transportes”:

É uma lei tanto física como económica que a quantidade de movimento é representada pela massa multiplicada pela velocidade, donde resulta que diminuindo um destes elementos, contanto que cresça o outro na mesma razão, o resultado é sempre o mesmo; assim, a maior celeridade na circulação dos valores e produtos, importa o mesmo que um certo aumento na massa deles [...] *É pois incontestável que a superioridade industrial de um povo sobre outro depende muito menos da soma total dos capitais que ele possui, que do movimento geral, contínuo e rápido deles.* Ora esse movimento geral, contínuo e rápido dos valores, exige, como já vimos, um movimento análogo, uma semelhante facilidade de deslocação dos produtos e dos indivíduos: depende, numa palavra, da perfeição, barateza e celeridade das comunicações, condições todas reunidas em alto grau nos caminhos de ferro (Sousa, 1858: 212-213).

A celeridade dava ainda valor a produtos que o não teriam de outro modo, diminuindo-lhes perda, risco e deterioração, economizando capital e, além disso, “o tempo, que é primeiro capital do homem e sem o qual os agentes de produção não têm força alguma produtiva” (Sousa, 1858: 213). Por isso, para João Crisóstomo, como ideólogo da ferrovia, era importante captar o tempo, para mais depressa incorporar o futuro dos melhoramentos materiais e garantir a melhoria das condições económicas, tendo em conta o que se vivia nos países mais desenvolvidos, com o transporte

ferroviário a garantir essa aceleração, de que Portugal carecia para poder ultrapassar a sua imagem como nação atrasada e libertar os indivíduos:

Tem-se dito que o tempo não tem o mesmo valor em todas as nações, e isto é tão exato que nas mais atrasadas, e entre nós ainda hoje, um grande número de pessoas vive a matar o tempo. Seria, porém, erro grosseiro deduzir daqui que os caminhos de ferro não são por isso mesmo ainda necessários em Portugal. O tempo não se aproveita aonde a circulação é impossível ou embaraçada por um sem número de obstáculos; aonde a dificuldade da deslocação dos capitais, dos produtos e dos indivíduos, não permite o melhor emprego deles, e a melhor divisão do trabalho; o trabalho afrouxa quando ele não é livre nem remunerado suficientemente. Mas que coisa mais preciosa para o homem que vive do seu trabalho do que a economia do seu tempo? e a facilidade de ir encontrar em qualquer ponto do globo o capital que lho marcará melhor? [...] (Sousa, 1858: 213).

E havia um motivo forte para apostar e investir no caminho de ferro, segundo o autor do *Relatório*, que era o de criar condições às “classes laboriosas”, expressão muito usada ao tempo e que nos remete para preocupações sociais e de nivelamento social:

Eis aqui porque o caminho de ferro é tão eminentemente popular e democrático. Consultem-se as estatísticas e nelas se vê que não são as classes mais abastadas que circulam em maior número nele; bem pelo contrário, são as classes laboriosas, as que vivem quase exclusivamente do salário, que ali correm para aproveitar o tempo e o espaço que o caminho de ferro põe à sua disposição, para mais largo e útil emprego das suas faculdades físicas ou intelectuais. É o povo; é a chamada 3.^a classe nos caminhos de ferro que paga os grossos lucros de uma empresa destas no transporte dos viajantes. Quem considerar um caminho de ferro em Portugal simplesmente como um meio dos indivíduos das classes abastadas fazerem uma excursão de prazer, agradável e cómoda, podendo almoçar, por exemplo, no Porto, e jantar no Alentejo ou no Algarve, não conhece decerto ainda a verdadeira missão e transcendência deste importante meio de transporte (Sousa, 1858: 214)

O caminho de ferro era ainda, na perspetiva do autor, um instrumento necessário tanto para as nações grandes como para as pequenas, mas também para unir as nações, combatendo o isolamento e promovendo a relação, facilitando o comércio externo: “não há povos para quem o caminho de ferro não seja hoje uma necessidade”, assim como já não se verificava a impossibilidade de construção, dado o triunfo da ciência. Em toda a parte se reconhecia as vantagens desse tipo de transporte, com os mais variados países a concorrerem, “à porfia”, para atraírem capitais com vista à sua implantação, pois “não caminhar nesta vereda é retrogradar” (Sousa, 1858: 215). Nesta argumentação sustentada entre os conceitos de passado/atraso e de futuro/progresso, qual o papel de Portugal no novo tempo histórico que se pretendia construir com o movimento da “regeneração”, quais as condições de que dispunha para esse efeito e quais as lacunas que importava superar?

Portugal, para que lhe não aconteça o mesmo [do que à Turquia] deve seguir o movimento e a civilização da Europa. Temos tranquilidade, temos instituições políticas que nos garantem liberdade e

segurança; os poderes públicos funcionam regularmente; temos um povo cheio de bom senso e fácil de conduzir e governar; em época alguma recente a opinião pública andou menos desvairada; em época alguma as ideias e aspirações de verdadeiro progresso foram mais fortes. Em tais circunstâncias, a paz, o respeito da lei, as boas tendências que se manifestam, e o excelente espírito que constituem uma situação tão propícia, são elementos que convém aproveitar numa larga iniciativa de melhoramentos. [...] Não basta só, porém, disposição ao melhoramento, ou só elementos de aperfeiçoamento: é preciso a força que os agregue. Sem boa administração pública, sem instituições que fomentem a indústria e o comércio; sem a liberdade do trabalho e os hábitos laboriosos que ele cria, não nos colocaremos a par das outras nações com a rapidez que convém. Para a regeneração económica apenas encetada precisamos essencialmente:

Do melhoramento das comunicações, e que as artérias principais delas sejam as vias férreas;

Da instrução disseminada e aperfeiçoada em todos os seus ramos; essencialmente carecemos de instrução primária e profissional;

De instituições de crédito convenientemente desenvolvidas, sobretudo em relação à agricultura;

Da reforma financeira ou regulamento e distribuição do imposto, tornando as contribuições arrecadadas menos pesadas aos povos e mais produtivas para o Estado;

De medidas especiais e eficazes para as colónias, a fim de desenvolver rapidamente os seus imensos recursos;

Do acabamento gradual dos monopólios, que se opõem à liberdade da terra, da indústria e do trabalho; e à melhor divisão dele, donde há de resultar o melhor aproveitamento das nossas faculdades produtivas.

Ora, entre todos estes melhoramentos, colocaremos em primeiro lugar os caminhos de ferro e o crédito; porque são as fontes donde hão de dimanar todos os outros; são a melhor alavanca de todas as reformas; o melhor instrumento e o mais pronto de prosperidade e civilização; são o primeiro impulso e a primeira necessidade da regeneração económica, de todo o progresso material, e de toda a atividade social (Sousa, 1858: 215).

O *Relatório* era, como se pode ler, muito mais do que um relato sobre as condições de exploração da linha ferroviária, era um verdadeiro programa político, articulando as posições liberais sobre a liberdade de circulação e de produção, mas também requerendo ao Estado uma ação interventiva em vários domínios. O caminho de ferro surgia como condição necessária, mas não suficiente, sendo necessária a intervenção do Estado em múltiplos domínios, claramente enunciados. Da conjugação de todos eles, da sua ação integrada, dependeria a aproximação aos níveis de desenvolvimento de outros países.

Daí que os resultados da primeira secção do caminho de ferro instalado em Portugal ainda não pudessem ser avaliados devidamente, pois representava apenas um segmento de uma rede que ainda não existia, faltando estabelecer as estradas complementares ou aperfeiçoar a indústria... Mas o caminho de ferro seria sempre “o motor de todos esses melhoramentos [...] a primeira máquina, a primeira oficina”, assegurando a circulação rápida de bens, mas também a troca de ideias e a relação entre os homens: “veículo rápido dos homens e das ideias, estende a vida no espaço e no tempo e, difundindo rapidamente os progressos e invenções realizados em qualquer ponto do globo, conduz à união das nações, à unidade da civilização, e a tornar melhor e mais igual a condição do homem” (Sousa, 1858: 216-217).

Com papel decisivo na promoção da civilização, aperfeiçoamento do indivíduo (a economia do tempo permitiria um aproveitamento melhor das suas faculdades), instrumento do bom governo e da administração, da segurança pública e individual, o caminho de ferro seria ainda “a melhor máquina de guerra” para a defesa de um país” (e dava o exemplo fatal da Rússia, na recente guerra da Crimeia, sem meios de comunicação que lhe permitisse deslocar com rapidez exército para a frente de guerra). João Crisóstomo sublinhava, porém, que o caminho de ferro não lhe merecia a atenção pelo efeito de “um culto dos interesses materiais”, reputando que o homem era mais do que um produtor e consumidor, que não podia ser só a economia política a “reger os povos”, mas era preciso atender também às dimensões política e moral para libertar o homem da escravidão, da tirania e da miséria, considerando: “melhorar, pois, a condição material do homem é facilitar a sua regeneração moral; é dar-lhe o sentimento da própria dignidade”. E o caminho de ferro surgia aos seus olhos como um dos grandes melhoramentos tendentes a “libertar o homem das forças materiais que o escravizam”, dado o seu carácter de universalidade e um fim humanitário: “melhorar a condição popular” (Sousa, 1858: 218)

4. Custo do transporte e atraso económico

O núcleo central do discurso de João Crisóstomo assenta, pois, no uso fortemente argumentativo de “entidades de primeira ordem” – povo, nação, civilização, no sentido a que se refere Paul Ricoeur (1994, I:259), relegando as informações relacionados com o caso da exploração da linha ferroviária em causa para um plano secundário. De facto, só depois do discurso sobre o potencial do caminho de ferro o autor nos disponibiliza informação sobre o custo do transporte em Portugal, começando por lamentar a falta de estatísticas nacionais para dilucidar questões económicas. Por isso, vai buscar ainda o exemplo da França para efeitos de enquadramento do problema e para comparação, usando essencialmente literatura técnica de expressão francesa, a qual subjaz como subtexto à componente técnica e doutrinal do *Relatório*. Dessas estimativas retirava a conclusão de que, em Portugal, país quase sem estradas e escassa navegabilidade fluvial, o preço médio do transporte deveria avaliar-se em 120 réis (\$120) por tonelada métrica e por quilómetro, enquanto em França não passaria de 20 cêntimos (36 réis) nas estradas e de 10 cêntimos (18 réis) no caminho de ferro. O custo do transporte era, assim, um ónus, “um tributo que carrega sobre todos”, significando que “o imposto que pagamos impercetivelmente à imperfeição das nossas estradas,

equivale a mais da metade de todos os impostos que pagamos ao Estado”. E transcrevia, em nota, considerações de textos franceses sobre a influência do caminho de ferro na prosperidade pública, nomeadamente sobre a agricultura, registando que o raio de abastecimento de Paris se alargara desde então, estendendo-se a 240 km para o abastecimento de lacticínios e a mais de 300 km para a carne, a fruta e os legumes, pelo que efeito idêntico se poderia verificar em Lisboa ou Madrid. Ao finalizar o *Relatório*, datado de 3 de abril de 1858, que assinava, João Crisóstomo de Abreu e Sousa enfatizava:

[...] o que temos dito é assaz para explicar o nosso atraso industrial, imenso em comparação às outras nações, e como a produção e população se tem conservado quase estacionária por tantos anos. As guerras civis, as más instituições, os hábitos de pouca atividade industrial, a falta de instrução, de liberdade industrial, e da liberdade da terra e do trabalho, podem explicar esse atraso, porque tudo se prende; mas melhorem-se as vias de comunicação, e o trabalho bem remunerado, fecundado pelos capitais e pela liberdade e segurança, operará os prodígios que tem produzido em toda a parte (Sousa, 1858: 224)

A consciência de *atraso* surge aqui de uma forma claramente explícita e o enunciado do diagnóstico da situação não será invalidado, na generalidade, por estudos posteriores e recentes que vieram aprofundar a questão do atraso do ponto de vista histórico. Em todo o caso, a referência ao atraso, ou seja, uma consideração em torno da perda de tempo, traz consigo um programa de ultrapassagem, ou seja, um ideário político a desenvolver, que se deveria plasmar na concretização de obras públicas necessárias para a implementação do caminho de ferro, indispensável para a recriação económica liberal. Programa político que tanto regeneradores como progressistas, alinhamentos partidários da época, procuraram concretizar no que se refere à viação pública, embora os resultados estivessem longe do idealizado, conforme as revisitações recentes da historiografia a essa problemática. (Pinheiro, 1986; Pinheiro et. al., 2011; Pereira, 2012).

5. Considerações finais

Concluindo: no tempo novo então vivido e representado nos meados do século XIX, o mundo (ou um número significativo de nações) progredia por via da industrialização e Portugal não devia ficar para trás nessa marcha da civilização, precisando de responder ao “horizonte de expectativa” incorporado no conceito de progresso. Neste discurso produzido por João Crisóstomo não se vislumbra uma problemática original, mas sim um texto que reproduz o pensamento duma geração e

mimetiza alguma literatura internacional, em especial a da escola francesa, podendo encontrar-se ainda variantes deste discurso noutros textos do *Boletim do MOPCI* ou na *Revista de Obras Públicas e Minas* (que, de algum modo, deu continuidade ao espírito do *Boletim*), marcando um tempo histórico, no qual evoluem outros protagonistas animados pelos mesmos ideais (Justino, 2016).

Em todo o caso, nesta interpretação do discurso produzido por João Crisóstomo, lendo-o sobre o prisma do tempo e do espaço, Portugal deveria começar pela introdução da viação acelerada para se integrar na linha do progresso, ou seja, instalar o caminho de ferro, que funcionaria como dispositivo desbloqueador, desencravando múltiplos lugares do território, abreviando os tempos de transporte de pessoas e bens, sincronizando com outros meios de comunicação ao ritmo do calendário e do relógio. Concretizar o caminho de ferro era cumprir o imperativo dos reformadores que emergiram com as revoluções liberais, para quem “a aceleração do tempo é uma tarefa do homem, que deverá introduzir os tempos da liberdade e da felicidade” (Koselleck, 2006: 25).

Podemos, então, dizer que, para João Crisóstomo, segundo os enunciados do seu *Relatório*, referenciados a uma representação de um determinado tempo histórico – os meados de Oitocentos – vencer o tempo era dominar o espaço, encurtar o espaço através do caminho de ferro era ganhar velocidade, em processo de aceleração na história, para alcançar mais rapidamente o futuro, seguindo um prognóstico que apontava para a salvação económica e para a integração no progresso da humanidade, sustentadas, desde o início, no moderno sistema de transportes e comunicações.

Bibliografia:

ALVES, Jorge Fernandes; VILELA, José Luís (1995), *José Vitorino Damásio e a Telegrafia Elétrica em Portugal*, Lisboa, Portugal Telecom.

COLEÇÃO de Legislação Portuguesa, decreto de 30. 08.1852, pp. 386-387. [consulta em 04/02/2018]. Disponível em <http://legislacaoregia.parlamento.pt/V/1/27/5/p415>.

DIOGO, Maria Paula, s/d, *Sousa, João Crisóstomo de Abreu e*, [consulta em 04/02/2018]. Disponível em: <http://ciuhct.org/pt/sousa-joao-crisostomo-de-abreu>.

JUSTINO, David (2015), *Fontismo, liberalismo numa sociedade iliberal*, Lisboa, D. Quixote.

KOSELLECK, Reinhart (2006), *Futuro Passado. Contribuição à semântica dos tempos históricos*, Rio de Janeiro, Contraponto Editora.

KOSELLECK, Reinhart (2014), *Estratos do Tempo. Estudos sobre História*, Rio de Janeiro, Contraponto Editora.

PEREIRA, Hugo Silveira (2012), *A política ferroviária nacional (1845-1899)*, Tese de Doutoramento em História, Porto, Universidade do Porto – Faculdade de Letras.

PEREIRE, Alfred (1912), *Autour de Saint-Simon*, Paris, Honoré Champion, Éditeur.

PINHEIRO, Magda (1986), *Chemins de fer, structure financière de l'État et Dépendence Étrangère au Portugal (1850-1890)*, Paris I, Panthéon-Sorbonne, tese de doutoramento.

PINHEIRO, Magda; LIMA, Nuno Miguel; PAULINO, Joana (2011), “Espaço, tempo e preço dos transportes: a utilização da rede ferroviária em finais do século XX”. *Ler História*, n.º 61, 2011, pp. 39-64.

RICOEUR, Paul (1994), *Tempo e Narrativa*, volume I, Campinas, Papirus.

RICOEUR, Paul (1994), *Tempo e Narrativa*, volume III, Campinas, Papirus.

SOUSA, João Crisóstomo de Abreu e, 1858, “Relatório sobre os resultados da exploração do caminho de ferro de Leste no ano decorrido desde o 1.º de novembro de 1856 até 31 de outubro de 1857, acompanhado de 32 mapas estatísticos contendo os resultados principais da exploração daquele ano”, *Boletim do Ministério das Obras Públicas*, 2.º volume, setembro de 1858: pp.172-224.