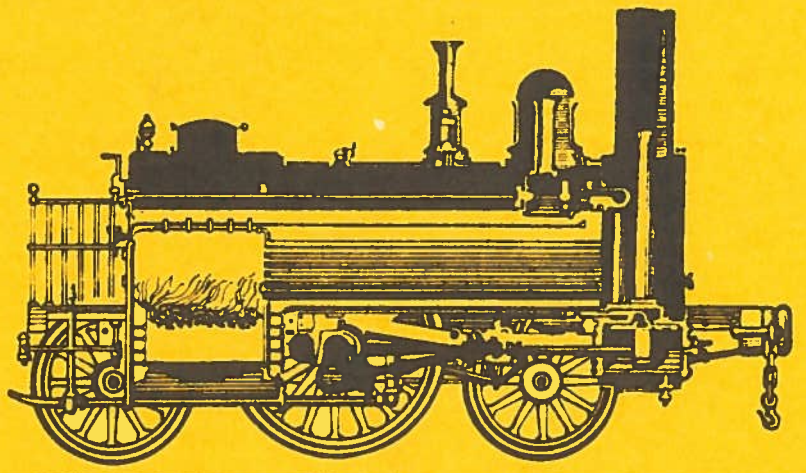
Linha de Acção nº6-Geografia Regional e Histórica

O desenvolvimento da rede ferroviária portuguesa e as relações com Espanha no séc. XIX



Mª Fernanda Alegria

Relatório nº5-Centro Estudos Geográficos-INIC 1983

Maria Fernanda Alegria

O DESENVOLVIMENTO DA REDE FERROVIÁRIA PORTUGUESA E AS RELAÇÕES COM ESPANHA NO SÉCULO XIX

Linha de Acção nº 6 - Geografia Regional e Histórica - Relatório nº 5
Centro de Estudos Geográficos - Universidade de Lisboa - INIC, 1983

ÍNDICE GERAL

Página

NOTA PRÉVIA 1

LAS COMUNICACIONES FERROVIARIAS ENTRE PORTUGAL Y ESPAÑA EN LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XIX Y SU FRACASO CON ANDALUCIA 3

Los primeros pasos en el desarrollo de las redes. Consideraciones prévias 4

El desarrollo de las comunicaciones ferroviarias luso - españolas 7

Razones del fracaso de las relaciones ferroviarias entre Portugal y Andalucia 13

NOTAS 15

ÍNDICE DE FIGURAS 17

ÍNDICE DE QUADROS 17

O CAMINHO-DE-FERRO E A FUNÇÃO DE TRÂNSITO NAS RELAÇÕES COMERCIAIS LUSO-ESPANHOLAS NA SEGUNDA METADE DO SÉCULO XIX E INÍCIO DO SÉCULO XX 18

Posição Relativa de Espanha no Comércio Externo Português entre 1856 e 1910 21

Importância Relativa do Tráfego de "Reexportação", "Baldeação" e "Trânsito" no Comércio Externo Luso-Espanhol 24

Tipos de Tráfego nas Alfândegas Terrestres com Caminho-de-Ferro 30

Fonte 1 Estatísticas de Comércio Externo 30

Fonte 2 Estatísticas de Caminho-de-Ferro. O caso dos Fosfatos de Cáceres 30

O Caminho-de-Ferro e a Função de "Trânsito" 33

Conclusão 38

ANEXO 40

BIBLIOGRAFIA 51

ÍNDICE DE FIGURAS 54

ÍNDICE DE QUADROS 55

N O T A P R É V I A

Reúnem-se neste relatório duas comunicações apresentadas em colóquios realizados em Espanha em 1983. A primeira — Las comunicaciones ferroviarias entre Portugal y España en la segunda mitad del siglo XIX y su fracaso con Andalucia —, que será reproduzida nas Actas do III Colóquio de Historia da Andalucia (Historia Contemporânea), foi apresentada em Córdoba em Março de 1983; a segunda — O caminho-de-ferro e a função de trânsito nas relações comerciais luso-espanholas na segunda metade do século XIX e início do século XX — destinou-se ao III Colóquio Ibérico de Geografia realizado em Barcelona em Setembro-Outubro de 1983.

O atraso com que habitualmente são publicadas as comunicações das reuniões científicas, a necessidade de as limitar a um número restrito de páginas e ainda o facto de, neste caso, se tratar de um tema comum — o caminho-de-ferro — levou a divulgá-las sob a forma de relatório.

Este trabalho insere-se num outro em preparação sobre o desenvolvimento e importância regional da moderna rede de transportes portuguesa começada em meados do século XIX. O assunto aqui tratado restringe-se a duas questões fundamentais: a do traçado da rede, muito condicionado ao das ligações internacionais, e a da sua função económica, estudada através do transporte de mercadorias nas "estações de trânsito" da fronteira, comparando os seus valores, para certas espécies, anos e linhas férreas, com os registados pelas estatísticas de comércio externo.

Existindo até ao momento tão poucos estudos sobre este período inicial da actual rede de transportes (que começa, recentemente, a interessar também historiadores e economistas) e tratando-se de uma primeira apresentação, forçosamente breve — apenas se acrescentaram aqui algumas figuras e quadros estatísticos aos textos das comunicações — pensa-se vir a retomar algumas das hipóteses de trabalho e conclusões enunciadas.

Independentemente desse enquadramento posterior, mais vasto e mais fundamentado, estes dois estudos permitiram verificar como é necessário o confronto cuidadoso de fontes para evitar que, interpretações formalmente correctas, mas decorrentes de dados que se revelam incorrectos, comprometam materialmente as conclusões avançadas; mostram também como é muitas vezes imprescindível uma análise temporal diacrónica antes de um eventual estudo espacial sincrónico. São precauções que se julga útil assinalar sobretudo junto de um público de geógrafos menos familiarizado com fontes históricas.

A hipótese teórica inicial, apoiada nas perspectivas contemporâneas, de que a criação de uma rede ferroviária com múltiplas ligações internacionais traria grandes vantagens económicas ao país, acabou por ter de ser corrigida, por não verificada. As consequências económicas das ligações ferroviárias internacionais ficaram, de facto, muito limitadas: no espaço (sobretudo a um país), no tempo (essencialmente a duas ou três décadas) e na natureza das relações (relevante para um número restrito de mercadorias e para um regime de transporte).

O caminho-de-ferro constituiu sem dúvida, apesar do seu relativo fracasso como transporte internacional, um meio de alargar, intensificar e diversificar relações: via de comunicação por excelência para regiões do interior e para alguns produtos, ele deve ter constituído também a via de intercâmbio cultural por que tanto ansiava certa élite portuguesa. Esta hipótese de trabalho e sobretudo o estudo da sua função económica regional no plano interno — concerteza mais importante do que a sua expressão económica como via internacional — constituem pontos de partida para investigações futuras ou em curso.

LAS COMUNICACIONES FERROVIARIAS ENTRE PORTUGAL Y ESPAÑA EN LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XIX

Y SU FRACASO CON ANDALUCIA

Sumário: Pese a la importancia dada a las ligaciones ferroviarias internacionales en Portugal, cuyo trazado condicionó el del resto de la red, algunas de las comunicaciones repetidamente defendidas durante la segunda mitad del Siglo XIX, no fueron concretizadas, como fué el caso con Andalucia. En este trabajo son analisadas algunas razones de orden geográfica, económica y política para los trazados propuestos y su secuencia cronológica.

Los primeros pasos en el desarrollo de las redes.

Consideraciones prévias

Si los caminos de hierro en España han merecido la preocupación de vários investigadores, ya sea en aspectos técnicos, jurídicos o económicos, donde la historia de la red está necesariamente incluida, en Portugal, el intrés manifestado por este asunto es marcadamente menor. Teniendo en cuenta por un lado, la falta de elementos para un estudio comparativo de las redes ferroviarias de los dos países y, por otro, el interés geográfico e histórico que significa el desarrollo de sus trazados en la frontera común, son propuestas en este trabajo algunas consideraciones que podrán contribuir para aclarar la situación.

Para comprender cómo fueron definidos los itinerários de las líneas de ferrocarril que existen actualmente, será útil tener presente algunas consideraciones prévias.

ConTrariamente a lo sucedido en otros países, ni Portugal ni España tenían posibilidades de desarrollar un sistema de transportes alternativos[1]. El terreno accidentado de algunas regiones afectaba, no sólo su construcción, si no que y sobretodo su conservación; la construcción de canales - apesar de ser defendida e incluso llevada a la práctica hasta medeados de siglo - no se adaptaba con el tipo de relieve que encarecía su construcción ni tampoco, en otras áreas, con el regimen de precipitaciones que imposibilitaba su utilización durante gran parte del año. El transporte por cabotaje, a sua vez, no solucionaba las relaciones en el interior.

La inevitable construcción de la red ferroviaria terminó siendo valorada, a pesar de las voces en contra que se fueron levantando y que, junto con otras razones, contribuyeron en ambos países a un arranque bastante tardío en relación al observado en otros países europeos (Cuadro I)[2].

CUADRO I

Fechas de Inauguración del Camino de Hierro como Servicio Público en algunos Países Europeos

Países	Años	Países	Años
Inglaterra	1825	Austria	1841
Francia	1828	Dinamarca	1847
Alemania	1835	Suiza	1848
Belgica	1835	España	1848
Rúsia	1838	Noruega	1853
Italia	1839	Suécia	1856
Holanda	1839	Portugal	1856

El inicio relativamente tardío de la red ferroviaria portuguesa - que sólo pudo tornarse efectivo con el llamado período histórico de la Regeneración (a partir de 1851), que es cuando comienza um período de relativa calma social - contribuye para explicar la dependencia de su trazado con la de otros países, sobretodo con la red española y también, aunque indirectamente, con la de Francia. La lenta construcción de la red en su fase inicial - característica común con España, pero que este país venció mucho más rapidamente (Fig. I) - significó un atraso todavía mayor en

DESARROLLO DE LA RED FERROVIÁRIA
ESPAÑOLA Y PORTUGUESA
(1848-1910)

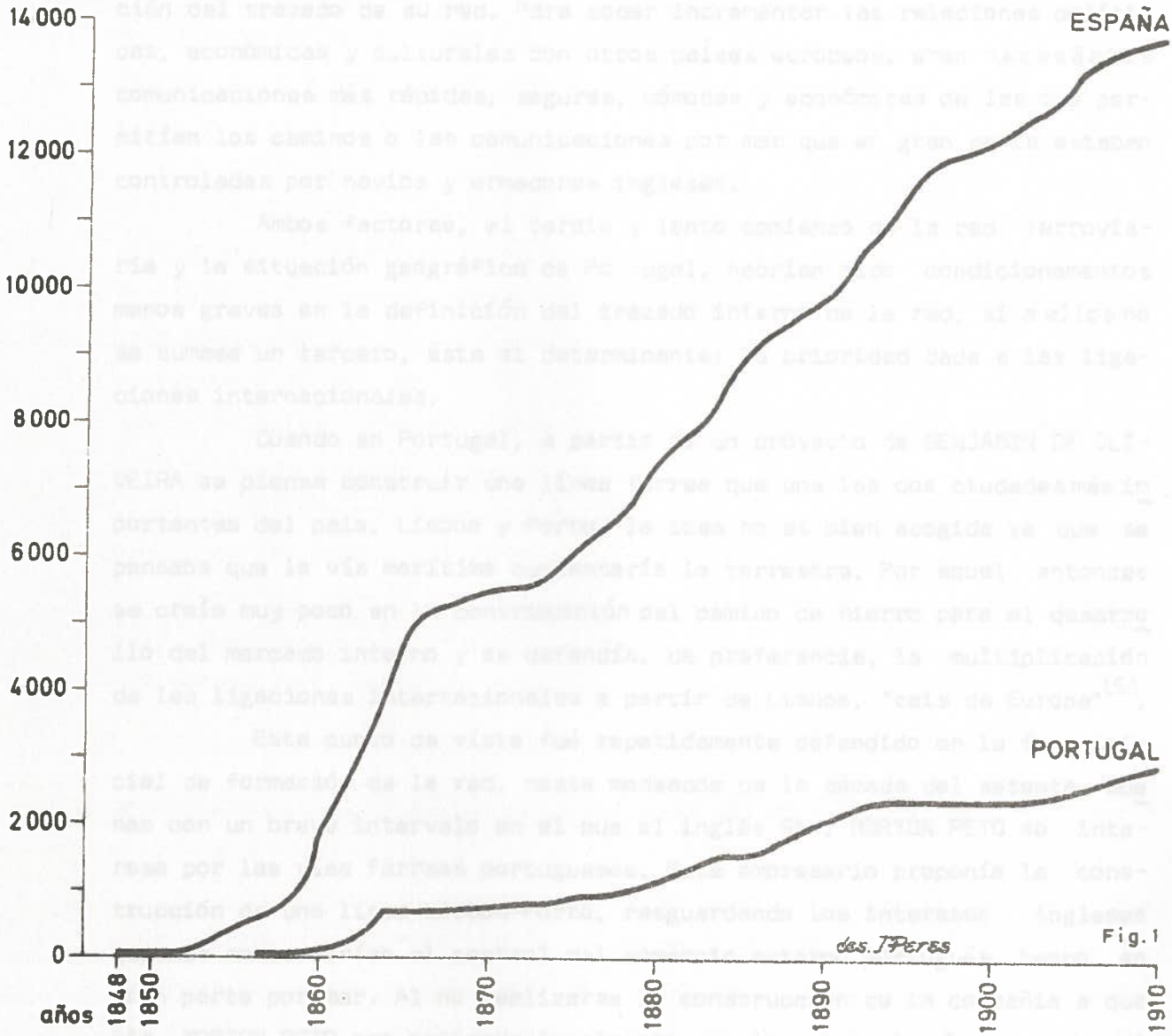


Fig.1

el desarrollo de la red ferroviaria portuguesa[3] y el obligatorio sometimiento al trazado de las lineas españolas, para con sus ligaciones ferroviarias internacionales[4].

La situación geografica de Portugal, en el extremo sudoeste de Europa, constituyó un factor determinante (ligado al anterior) en la elección del trazado de su red. Para poder incrementar las relaciones políticas, económicas y culturales con otros paises europeos, eran necesárias comunicaciones más rápidas, seguras, cómodas y económicas de las que permitían los caminos o las comunicaciones por mar que en gran parte estaban controladas por navios y armadores ingleses.

Ambos factores, el tardío y lento comienzo de la red ferroviaria y la situación geográfica de Portugal, habrían sido condicionamentos menos graves en la definición del trazado interno de la red, si a ellos no se sumase un tercero, éste si determinante: la prioridad dada a las ligaciones internacionales.

Cuando en Portugal, a partir de un proyecto de BENJAMIN DE OLIVEIRA se piensa construir una línea férrea que una las dos ciudades más importantes del pais, Lisboa y Porto, la idea no es bien acogida ya que se pensaba que la vía marítima suplantaría la terrestre. Por aquel entonces se creía muy poco en la contribuición del camino de hierro para el desarrollo del mercado interno y se defendía, de preferencia, la multiplicación de las ligaciones internacionales a partir de Lisboa, "cais da Europa"[5].

Este punto de vista fué repetidamente defendido en la fase inicial de formación de la red, hasta mediados de la década del setenta, apenas con un breve intervalo en el que el inglés Sir. MORTON PETO se interesa por las vías férreas portuguesas. Este empresario proponía la construcción de una linea Lisboa-Porto, resguardando los intereses ingleses quienes no perderían el control del comércio externo portugués, hecho en gran parte por mar. Al no realizarse la construcción de la compañia a que Sir. MORTON PETO era obligado legalmente, en los contratos ferroviarios siguientes se volvió a defender las comunicaciones internacionales, dándole preferencia a la linea del Este que, por Badajoz uniría Lisboa a Madrid.

Asi, el trazado de la red ferroviaria portuguesa representará, antes que nada, la expresión de una voluntad política - privilegio dado a las ligaciones internacionales. Esta posición, sin embargo quedaría sometida no sólo a la voluntad politica española como a los intereses particu

lares de los principales empresários de las compañias establecidas en Portugal, como la Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses. Su fundador fué el andaluz D. JOSE DE SALAMANCA, conocida figura en España no sólo como politico, sino como empresário con intereses en várias lineas férreas (6).

Tanto en Portugal como en España y según los modelos utilizados en la mayoria de los paises europeos, gran parte de la red ferroviaria fué construida y explotada por compañias privadas por medio de concesiones (7).

Sin pretender entrar en detalles que no interesarían aquí, conviene acentuar el hecho de que el régimen jurídico de las lineas férreas portuguesas y españolas, durante su fase de expansión, presentan caracteristicas bastantes similares. Las diferencias existentes - cuyo estudio sistemático no existe - no parecen constituir factores determinantes en la preferencia de su lugar de encuentro fronterizo si exceptuamos el hecho de que en Portugal, contrariamente a lo que sucedió en España, el Estado pasó a explotar algunas lineas férreas desde 1869.

Esta circunstancia que teoricamente no impondría cualquier alteración en las lineas por construir (todas las lineas, incluyendo las de las compañias, tenían que ser aprobadas por el Estado), acabó por constituir, como veremos, el factor fundamental del fracaso en las comunicaciones ferroviárias con Andalucia.

El desarrollo de las comunicaciones ferroviarias luso-españoles

Los primeros estudios hechos en Portugal sobre el trazado de vias férreas que unirían Lisboa con Porto y con la frontera, datan desde mediados de la decada del cuarenta. En España, los esfuerzos fueron anteriores ya que el proyecto para construir las lineas Jerezanas, de Aranjuez y de Viscaya, comienzan en los años 1829/1832. Sin embargo, en ambos paises aquellas ideas no tuvieron fruto inmediato.

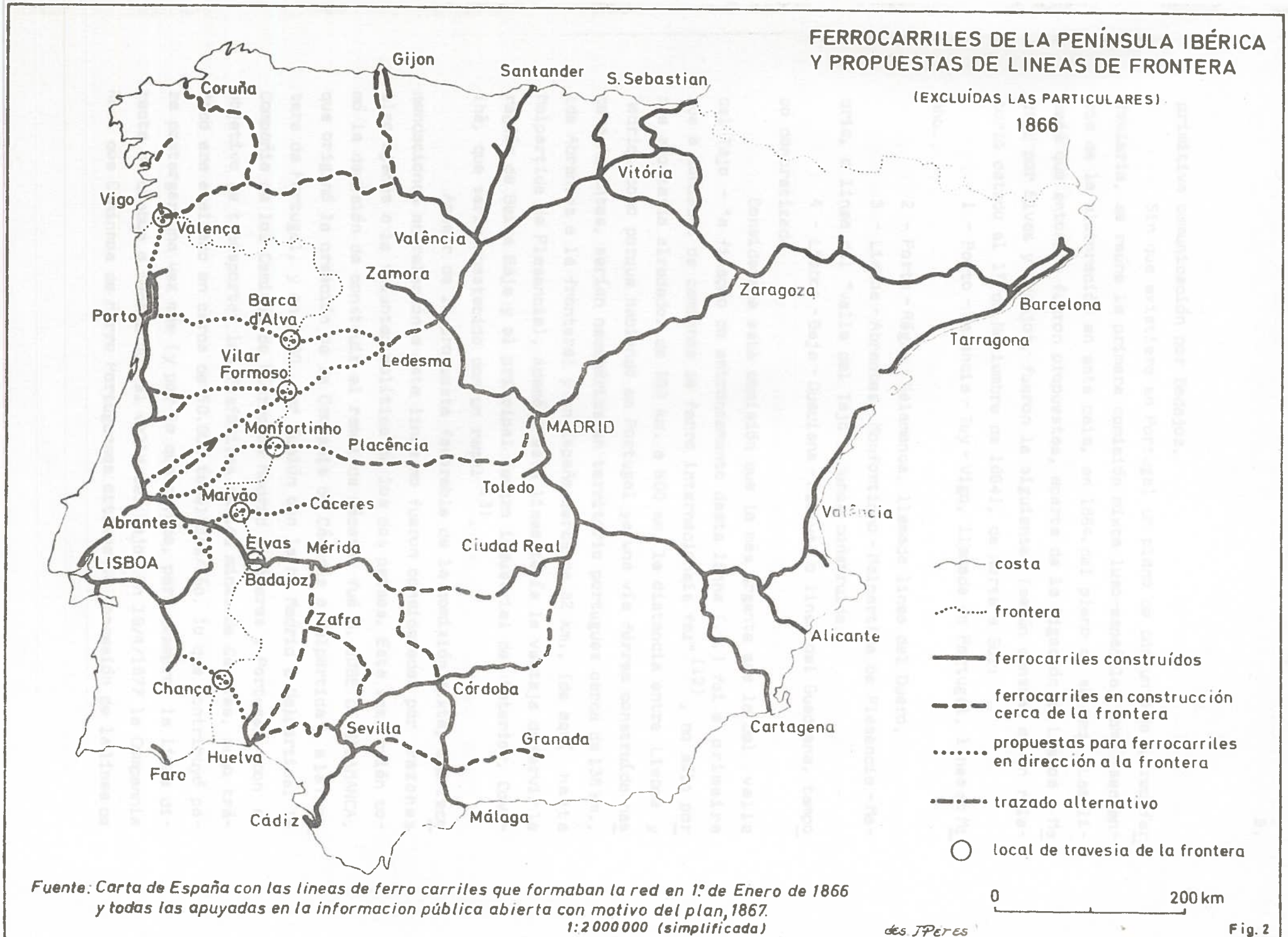
Las tentativas siguientes recomienzan en Portugal al principio de la decada del cincuenta. En 1852 se hace un contrato para construir una vía ferrea que parte de Lisboa en dirección a España, a pesar de no haber acuerdo previo del lugar de encuentro de ambas lineas. Mientras tan

to, comienza en España, a partir de 1844 una enorme actividad en cuestiones ferroviarias y que no volverá a interrumpirse (Fig. I). En 1855, cuando todavia no existía ningún trozo de camino de hierro explotado en Portugal, en el pais vecino ya se habían construído 143 km. Lentamente en el primer pais, un poco más rápido en el segundo, la construcción ferroviaria progresa, sin que sean tomadas decisiones definitivas sobre los locales fronterizos. Si para Portugal esta decisión era imprecindible y, de cierta manera, urgente, para España, al contrario, ya que los primeros proyectos (1846 - MURILLO y 1851 - REINOSO), se denota enseguida, inequivocamente, el caracter radial de la red que, partiendo desde Madrid, ligaría esta ciudad a los principales puertos de la Costa Norte y del Mediterráneo.

Pero la cuestión de la ligación a la frontera portuguesa es también tomada en cuenta en estos primeros proyectos, retomandose la idea (objecto de concesión provisoria en Abril de 1845), de hacerla pasar por Badajoz. Mientras tanto, las aspiraciones portuguesas eran dirigidas para trazados muy diferentes. Desde los primeros trabajos (como los de WATIER en 1856 y J. N. AGUIAR en 1857), que se defendía una linea internacional por el valle del Tajo[8 y 9]. Esta idea, constantemente defendida acabó por no concretizarse, pues la construcción de la via férrea de Madrid a Badajoz ya estaba muy adelantada sin existir aún una linea que uniese Madrid a Extremadura (Fig. 2).

En 1863, la Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses termina la ligación Lisboa-Elvas-Badajoz (linea del Este) concluyendose apenas en 1866 la ligación ferroviaria nasta Madrid. La primera linea terminada en Portugal y que pretendia ser internacional, acababa en Badajoz! A pesar de la rapidez con que en España se construía la red ferroviaria que unía Madrid con los puertos del Mediterráneo (Fig. 2), Lisboa sólo tres años después podría estar unida a Madrid a través del ferrocarril y con un itinerario que, teniendo 800 km., no tardaría en ser abandonado como via internacional. "Todos nós sabemos que o caminho de ferro de Leste cuja existência dependeu do ponto forçado que nos deram fronteira, tem vivido do exclusivo de ser o único que por ora nos liga com o reino vizinho e que apesar disso tem vivido uma vida raquítica e infezada" [10 y 11].

En 1880, una vez terminado el ramal de Cáceres que, por Plasencia acortaba la distancia Lisboa-Madrid en más de 150 km., se "abandonó" la



Fuente: Carta de España con las lineas de ferro carriles que formaban la red en 1.º de Enero de 1866 y todas las apuyadas en la informacion pública abierta con motivo del plan, 1867.
1:2 000 000 (simplificada)

des. J. Peres

Fig. 2

primitiva comunicación por Badajoz.

Sin que existiera en Portugal un plano de conjunto de su red ferroviaria, se reúne la primera comisión mixta luso-española, como secuencia de la elaboración en este pais, en 1864, del plano de su red. Las líneas que entonces fueron propuestas, aparte de la ligación de Lisboa a Madrid por Elvas y Badajoz, fueron la siguientes (según constan en un relatorio datado el 1º de Noviembre de 1864), de Norte a Sur:

1 - Porto - Valencia - Tuy - Vigo, llamada en Portugal, linea do Minho,

2 - Porto - Régua - Salamanca, llamada linea del Duero,

3 - Lisboa - Abrantes - Monfortinho - Malpartida de Plasencia - Madrid, o linea del "valle del Tajo", nunca construída,

4 - Lisboa - Beja - Guadiana - Huelva, o linea del Guadiana, tampoco concretizada.

Consideraba esta comisión que la más urgente era la del valle del Tajo - "a fixação do entroncamento desta linha (...) foi a primeira que a comissão de caminhos de ferro internacionais fez"[12], no sólo porque acortaría alrededor de 800 km. a 600 km. la distancia entre Lisboa y Madrid, como porque habiendo en Portugal ya una vía férrea construída hasta a Abrantes, serían necesários en territorio portugues cerca de 138 km., (de Abrantes a la frontera) y en España cerca de 82 km., (de aquí hasta Malpartida de Plasencia). Además, esta linea tenía la ventaja de servir la región de Beira Baja y el principal centro industrial del interior, Covilhã, que sería abastecido con un ramal[13].

Apesar de la propuesta favorable de la comisión mixta, sus recomendaciones en relación a esta linea no fueron consideradas por razones algo ajenas a la voluntad política de los dos paises. Esta vez, quién tomó la decisión de construir el ramal de Cáceres fué D. JOSÉ DE SALAMANCA, que originó la creación de la Compañia de Cáceres a Malpartida y a la Frontera de Portugal, y en 1880, por fusión con la de Madrid a Malpartida, la Compañia de los Caminos de Hierro de Madrid a Cáceres y Portugal, con el objetivo de transportar las fosforitas de las minas de Cáceres, cuyo tráfico era avaliado en cerca de 50.000 toneladas/año, lo que contribuyó para postergar una vez más (y por lo que parece, para siempre) la linea directa de Lisboa a Madrid por el valle del Tajo. En 19/4/1877 la Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses obtiene la concesión de la linea de

Cáceres que comienza a construirse en Junio de 1878 y que termina dos años más tarde.

Las razones por las cuales no fueron concretizadas ni la linea del valle del Tajo ni la del Guadiana, advienen también de la posible concurrencia que el puerto de Lisboa significaría para los puertos Andaluces, sobretodo al de Cádiz, pero también al de Sevilla y Huelva.

Apesar de todo, la idea no fué completamente abandonada:en 1868 se escogió el punto de cruce de la frontera junto a Paymogo, siendo aprobado el proyecto por los oos paises en 2/8/1869. Para los portugueses, esta ligación ferroviaria parecía taer enormes ventajas, pues se esperaba que venciendo todas las barreras aduaneras, bastaría comparar la distancia entre Lisboa y Madrid y los puertos de Andalucia para preferir uno u otro de los trayectos.

La Associação dos Engenheiros Civis Portugueses, uno de los organismos que más se interesó en Portugal por la planificación de las vias férreas, argumentaba: "Acumular-se-iam sobre o Alto Alentejo despovoado e ainda bastante inculto duas linhas de ferro muito próximas,deixando (...) 140 a 160 km, /hasta el camino de hierro de Beira Alta/ (...) sem uma única linha que possa servir este vasto espaço"[14]. Lo mismo se podrá decir del Sur, donde ninguna linea férrea cruzará la frontera, ya que la del Guadiana, que haría la ligación con Andalucia, no fué construida (Fig. 3)

La función del puerto de Lisboa em relación a sus concurrentes andaluces era defendida asi: "A posição de Lisboa em relação aos outros portos da península é-lhes de muitas maneiras superior. Os seus grandes concorrentes poderiam ser Vigo e Cádiz. Os portos de Corunha, Huelva e Sevilha não podem ser tidos em conta senão como concorrentes muito secundários. Se o tráfego /proveniente ou dirigido para Espanha/ por enquanto é pequeno nesse sentido, resulta isso da corrente dos fornecimentos para Madrid estar estabelecida por Santander e Alicante que lhe são os portos mais próximos (...). A posição central (...) do porto de Lisboa dá-lhe grandes facilidades para o grande tráfego peninsular a vantagens decididas sobre Vigo e Cádiz como se pode avaliar pela comparação das seguintes distâncias"[15].

(...) de Madrid a Lisboa pelo ramal de Cáceres	661 km.
(...) de Madrid a Cádiz por Córdoba e Sevilla	726 km.
de Madrid a Vigo por Zamora e Astora	800 km.
de Madrid a Vigo por Salamanca,Barca de Alva e Porto	777 km.

Fuente: Mappa dos Caminhos de Ferro de Portugal e Hespanha, 1898.
1:2000000 (simplificada)

dos J Peres

Fig. 3

Si la linea de Lisboa a Sevilla y Cádiz fuese concretizada por el valle del Guadiana, se podría alcanzar Lisboa mucho más rapidamente y asi "chamar ao porto de Lisboa minérios da região espanhola vizinha de Zafra"[16].

Como no fueron concretizadas las ligaciones propuestas, se reúne en 1875, una segunda comisión encargada, una vez más, de fijar los lugares de unión de las vias ferreas en la frontera[17]. Las vias que sugiere esta comisión son las mismas de 1864, aunque continuó sin ser propuesta la linea de Beira Alta que atravesaria la frontera en Vilar Formoso uniendo a Salamanca, ni el ramal de Cáceres que no tardaría en ser construido. Las dos lineas férreas nunca concretizadas (por el valle del Tajo y por el Guadiana) volvieron a ser propuestas.

La falta de planificación de la red en el territorio portugues, cuyo primer estudio global sólo se efectúa en 1877[18 y 19], va a significar que otra empresa, la Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta (...) - que ya había invertido en algunas lineas en territorio español (y allí conocida como Société Financière) y que estaba "interessada em dar saída e prolongamento a essas linhas"[20] - costruya la linea internacional de Beira Alta. Esta será, inesperadamente, la linea férrea construida más rapidamente (los 252 km. son terminados en 1882, aproximadamente en 2 años, antes del plazo previsto para su construcción) y, de hecho, la única verdadera via de comunicación ferroviaria internacional.

En relación a las otras dos comunicaciones previstas con España, por el Minho uniendo a Tuy y a Vigo, por el Duero uniendo a Salamanca, serán concluidas con dificultad (sobretodo la última), respectivamente en 1886 y en 1887. De hecho, para que el camino se hierro permitiera la comunicación entre el puerto artificial de Leixões que estaba siendo construido próximo de la barra del Duero y la provincia de Salamanca (cuya producción de cereales se esperaba que tuviese salida a través de ese puerto), fué necesária la intervención de capitales portugueses. Con la ley de 22/7/1888, el Gobierno portugués legaliza la formación de un "sindicato" portuense del que hacen parte vários bancos[21] y capitalistas y "que se constitui para poder construir e explorar a linha férrea de Salamanca a Barca de Alva e a Vilar Formoso"[22].

Esta ligación será la última, y talvés la más fracasada, comunicación ferroviaria internacional construida. "... tudo quanto se aduziu em

favor da linha de Salamanca não passou de uma rápida miragem, deixando al tamente comprometidos os haveres dos bancos que entravam no Sindicato"(23). Terminaba con un fracaso económico más la historia de las comunicaciones ferroviarias luso-españolas.

Después de casi un siglo, regiones fronterizas geograficamente próximas como lo son Alentejo y Andalucia - para no hablar de las restantes - continúan sin disponer de comunicaciones rápidas. El Guadiana todavía se atraviesa apenas por barco entre Vila Real de Stº Antonio y Ayamonte y la carretera Lisboa-Sevilla, por Rosal de la frontera y Aracena, difiere en poco del piso, trazado e incluso en el tráfico, de las del siglo pasado.

No cabe aqui saber si fué la ausencia de caminos de hierro lo que "alejó" las provincias mediterránicas, Alentejo, Algarve y Andalucia o si, apesar de la proximidad geográfica el intercambio de ideas, personas o mercadorias no pasó de ser un deseo utópico de los gobiernos portugueses, (sobretodo de los del tercer cuarto del siglo XIX) interesados en privilegiar los puertos maritimos portugueses y en aumentar el tráfico de sus lineas férreas. Sea cual sea la respuesta, será el mercado interno y no el espejismo del tráfico internacional, lo que permitirá la sobrevivencia de las compañias ferroviarias portuguesas, aunque sea con lucros bastante inferiores a los que en un principio se podría suponer.

El relativo aislamiento mútuo de las regiones de la frontera, como las provincias mediterránicas portuguesas y españolas, podrá también estar determinado por las dimensiones relativas de los dos países. Si el sentido nacional de la economía - aunque esa economía sea de mercado - parece posible para la españa de la segunda mitad del siglo XIX, la necesidad de un amplio mercado europeo constituía, para Portugal, no apenas la expresión en otro espacio geográfico, de una prerrogativa histórica (acabada de "perderse" Brasil en ese siglo y las provincias ultramarinas no constituían todavía un mercado alternativo), sino un imposición del propio sistema capitalista. Será por este motivo que, apesar de la dimensión del pais, España se integrará en el mercado internacional que Francia y otros paises de Europa occidental, más que Portugal, contribuirán para desarrollar beneficiando sobretodo las regiones Norte y Este.

Razones del fracaso de las relaciones ferroviarias entre Portugal y Andalucia

Apesar de la necesidad defendida por Portugal de multiplicar las comunicaciones ferroviarias internacionales y habiendo sido concretizadas sólo cinco de ellas, las justificaciones presentadas tienen poca base. De hecho, es sorprendente que la simples consideración de la distancia constituyese un argumento decisivo, así como el conceder la Linea de Cáceres para exportar por Lisboa las fosforitas de esa área o la prolongación de la linea del Duero hasta Salamanca para hacer salir la producción de cereales de esta provincia.

El caso de las relaciones ferroviarias con Andalucia es, sin embargo, particular. Basandose su defensa en argumentos del mismo tipo, el hecho de que no se llegará a concretizar fué por razones de naturaleza política y cronológica.

Hasta finales de la decada del setenta, época de euforia en la construcción de caminos de hierro en los dos países, la defensa de la ligación con Andalucia al puerto de Lisboa por Serpa y Beja, se basaba en la rapidez y seguridad de las comunicaciones con Europa (y también con el continente Americano) sin el inconveniente de exponerse a los vientos del cuadrante sur que, se decía, frecuentemente sucedía en Huelva[24]. Argumento de poco peso, comparable a los que determinaron la construcción de las restantes vias ferreas internacionales que no serán sin embargo en este caso necesário justificar mejor. Los motivos del fracaso serán de otra naturaleza.

Como se señaló anteriormente, la red Sur portuguesa pasó a ser administrada por el Estado en 1869, como consecuencia de las dificultades insuperables de la empresa que en esa época se había hecho cargo de su construcción y explotación. Esta decisión - decisión política impuesta - - fué considerada transitoria hasta 1883 y el Estado durante ese período, hizo tentativas en el sentido de obtener concesionário para prolongar la red. No obtuvo éxito en esta empresa y la construcción queda practicamente paralizada. Solamente en 1889, casi 20 años después del Estado tener su explotación, el camino de hierro llega a Faro. Este atraso acabaría por ser irreparable. Es en esta época que se admite el relativo fracaso de las restantes comunicaciones ferroviárias internacionales, al mismo tiempo que

se reconoce su función en el territorio nacional. Por otro lado, la defensa de la función de exportador del puerto de Lisboa, de productos provenientes de Andalucia, comenzaba a ser insostenible. Andalucia tenía sus propios puertos, así como sus propios circuitos ferroviarios organizados en función de ellos.

En 1892, um miembro de la Associação de Engenheiros Civis Portugueses, que anteriormente había defendido ésta ligación, al igual que otros responsables por los proyectos de fines de la decada del setenta, reconoció que es "inconveniente a ligação da linha sul com a Andaluzia, que se acha indicada em alguns estudos e projectos relativos à nossa rede ferroviária. Da sua execução resultava notável desvio para o porto de Huelva do movimento nacional"(25).

El cambio de actitud es radical: ya no es Lisboa quién hará salir los productos andaluces sino, al contrário, los puertos de ésta región podrán competir con los portugueses y modificar el sentido del tráfico ferroviário. En las condiciones económicas y sociales de Portugal de la segunda mitad del siglo XIX, este aparente fracaso, podrá haber constituido un beneficio. Si lo que Portugal pretendia era proporcionar un "puente" y un puerto de embarque, es necesário reconocer que esas condicionaes habían sido aseguradas, antes que Portugal, por la propia Andalucia(26).

NOTAS

(1) ARTOLA, M. (Dir. de) - Los Ferrocarriles en España, 1844-1943.Vol.II, Banco de España, Madrid, 1978.

(2) ABRAGÃO, F. Q. - Caminhos de Ferro Portugueses. Esboço da Sua História. Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, Lisboa, 1956.

(3) ABRAGÃO, F. Q. - "Subsídios para a História dos Caminhos de Ferro Portugueses (...)". Boletim da C. P., nº 330, Lisboa, 1956.

(4) El Problema de los Ferrocarriles Españoles. Antecedentes, Datos Soluciones. Madrid, 1933.

(5) SOUSA, J. F. de - "As Nossas Ligações Ferroviárias Internacionais e as Linhas de Salamanca à Fronteira Portuguesa".Revista da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses, Lisboa, 1927, p. 103.

(6) WAIS, F. - Nascimiento, Desarrollo y Constitucion de la Red Española". Cien Años de Ferrocarril en España, I, Madrid, 1948.

(7) Se da el nombre de consesión a la transferencia, temporária o resoluble hecha por un ente colectivo de derecho público de poderes que le compiten, para otra persona singular o colectiva con el fin de que ésta los ejectue por su cuenta y riesgo, pero por el interés general.
Las concesiones tuvieron en regla, en ambos países, el plazo de 99 años.

(8) AGUIAR, J. N. - "Relatóric sobre o reconhecimento nas duas margens do Tejo, para conhecer da possibilidade da construção de uma linha férrea". Compilações de Diversos Documentos relativos à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, (DINIS Pedro, Dir. de), Vol. I, Lisboa, 1915.

(9) WATIER - "Relatório do Engenheiro Francês Mr. Watier sobre a Construção de Caminhos de Ferro em Portugal". Compilação de Diversos Documentos relativos à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses (DINIS PEDRO, Dir. de), Vol. II, Lisboa, 1915.

(10) PAIS, M. C. C. - "Memória sobre a Rede Complementar de Todos os Caminhos de Ferro ao Sul do Tejo". Revista de Obras Públicas e Minas. Lisboa, 1879.

(11) PAIS, M. C. C. - Memória Sobre a Rede Geral dos Caminhos de Ferro Considerada sob o ponto de vista Estratégico. Typ Progressista, Lisboa, 1878.

(12) PAGE, E. - "Caminhos de Ferro Internacionais em Hespanha". Revista de Obras Públicas e Minas, Lisboa, 1877, p. 426.

(13) BRANDÃO, F. M. de S. - "O Caminho de Ferro da Beira Baixa. Ramal para Cáceres". Revista de Obras Públicas e Minas, Lisboa, 1873.

(14) BRANDÃO, F. M. de S. - "Caminho de Ferro da Beira Alta. Relatório de Projecto Definitivo". Revista de Obras Públicas e Minas,Lisboa, 1877, p. 405.

(15) GUERREIRO, J. V. M. - "Conferências Sobre o Porto de Lisboa". Revista de Obras Públicas e Minas, Lisboa, 1883, p. 127-128.

(16) Idem(5), p. 141.

(17) MINISTÉRIO DO COMÉRCIO E COMUNICAÇÕES - Plano Geral da Rede Ferroviária do Continente. Relatório da Comissão. Vol. I, Lisboa,Imprensa Nacional, 1929, p. 15.

(18) BRANDÃO, F. M. de S. - "A Rede dos Caminhos de Ferro em Portugal". Revista de Obras Públicas e Minas, Lisboa, 1878.

(19) GUERREIRO, J. V. M. - Esboço da Rede Geral dos Caminhos de Ferro em Portugal. Lisboa, 1877.

(20) PIMENTEL, F. A. - Apontamentos para a História dos Caminhos de Ferro Portugueses. Typ Universal, Lisboa, 1892, p. 216.

(21) Bancos: Aliança, Comercial do Porto, Mercantil Portuense, União Português, Comércio e Indústria, Minho, Nova Companhia Utilidade Pública.

(22) Lei de 22/7/1882, artº 1º.

(23) Idem(20), p. 218.

(24) Idem(19).

(25) Idem(20), p. 38.

(26) GARCES OLMEDO - Los Ferrocarriles en Baja Andalucia. Primeras Etapas de Sua Desarrollo. Sevilla, 1970. (Tesis Univ. Sevilla).

ÍNDICE DE FIGURAS

	Entre Páginas
1 - Desarrollo de la red ferroviária española y portuguesa (1848-1910)	5-6
2 - Ferrocarriles de la Península Ibérica y Propuestas de Lineas de Frontera (excluídas las particulares).1866 .	8-9
3 - Ferrocarriles de la Península Ibérica. 1898	10-11

ÍNDICE DE QUADROS

1 - Fechas de Inauguración del Camino de Hierro como Servicio Público en algunos Países Europeos	5

O CAMINHO-DE-FERRO E A FUNÇÃO DE TRÂNSITO NAS RELAÇÕES COMERCIAIS LUSO-ESPANHOLAS NA SEGUNDA METADE DO SÉCULO XIX E INÍCIO DO SÉCULO XX

Pela situação geográfica de Portugal, a travessia do território espanhol constitui uma imposição para o comércio externo português feito por terra, nos casos em que não se situam em Espanha a sua origem ou o seu destino.

Durante a segunda metade do século XIX o caminho-de-ferro constituíu "um sistema sin competencia posible hasta la aparición del automóvil" (M. ARTOLA, dir. de, 1978, p. 13-14). Em Portugal, o atraso com que a rede viria a ser começada protelaria apenas por mais alguns anos, em relação à Espanha, a sua supremacia.

Supremacia face a todos os outros meios de transporte? No plano interno seguramente. Essa primazia é manifesta perante os transportes por estrada, todos nesta época, por tracção animal - diligências, carroções, carros de bois, etc. - e, também, face aos marítimos de cabotagem (mesmo quando o vapor passou a superar a vela) já que, embora estes tivessem aumentado em número e, sobretudo, em tonelagem, asseguravam preferencialmente as relações entre as áreas próximas do litoral, ultrapassando o caminho-de-ferro rapidamente a tonelagem de mercadorias transportadas por cabotagem. De facto, se em 1880 a tonelagem de arqueação dos navios de cabotagem saídos em carga era pouco maior que a correspondente às mercadorias conduzidas em pequena velocidade por caminho-de-ferro, respectivamente, 656 000 e 621 023 toneladas, em 1890 as posições invertem-se: 1 000 000 e 2 221 973 toneladas, respectivamente.

E nas relações internacionais? Qual a posição relativa dos caminhos-de-ferro face aos outros meios de transporte? Para a compreensão da

sua possível relevância em Portugal terá que se atender, ainda que sumariamente, aos objectivos e cronologia da sua construção.

O traçado das vias férreas portuguesas ficou, em grande parte, submetido ao da rede espanhola (cujo começo tinha sido anterior) e também aos interesses dos empresários que construíram e exploraram grande parte das linhas[1]. Das cinco que atravessam a fronteira, a primeira, Linha de Leste (1863) - que seria, também, a primeira via férrea portuguesa - teve o seu ponto de encontro com o caminho-de-ferro de Madrid a Badajoz fixado por imposição deste país; a segunda, Ramal de Cáceres (1880), foi construída com o objectivo de exportar pelo porto de Lisboa os fosfatos de Cáceres, privilegiando-se assim os interesses financeiros da empresa exploradora, a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses; a terceira, Linha da Beira Alta (1882), seria a única verdadeira ligação ferroviária para além Pirinéus, como aliás a sua designação sintomaticamente indica "...Linha Directa de Lisboa a Paris"; a quarta, Linha do Minho (1886), parece ter cumprido, apenas temporariamente, uma função de "trânsito" internacional para comunicações mais directas entre regiões espanholas; finalmente a quinta, Linha do Douro (1887), constituíu um dos maiores desaires financeiros de toda a rede: para ser terminado o troço entre a fronteira portuguesa e as linhas espanholas, em Salamanca, seriam precisos investimentos de capitalistas portugueses - que não tardariam a abrir falência - - em território espanhol. Ora, estas cinco linhas, constituíam, com a Linha do Norte, que liga Lisboa ao Porto, quase integralmente, o esqueleto da rede ferroviária portuguesa[2].

Verificado o interesse (e mesmo a prioridade) dado, na época, às ligações ferroviária além fronteira, surge, naturalmente, a questão de saber que tráfego internacional existiu, afinal, nessas linhas. Ou seja, qual a sua importância económica nas relações com o estrangeiro e que posição

---

(1) Este ponto de vista foi defendido na comunicação apresentada em Córdoba, em Março de 1983, e atrás reproduzida.

(2) Para além destas, apenas mais duas linhas de certa importância, pela extensão e pelo tráfego, seriam terminadas até ao final do século (depois desta data e até 1910 abrir-se-iam apenas mais alguns ramais): a do Sul, que ligaria Lisboa a Faro e a Vila Real de Santo António e cuja comunicação com a rede andaluza foi proposta várias vezes, e a Linha da Beira Baixa, com importância menor, não só devido à data tardia de abertura (1889), como ao facto de ter sido construída após o Ramal de Cáceres, que lhe impôs alterações de traçado (apesar de ter sido uma das primeiras linhas estudadas).

relativa ocupavam face aos meios de transporte tradicionais, nomeadamente os marítimos.

O presente trabalho restringe-se, quase exclusivamente, às relações comerciais entre Portugal e Espanha. Constituindo a sequência do estudo anteriormente citado e fazendo parte de um outro, mais vasto, em preparação, tem como intenção explorar fontes históricas (ainda pouco utilizadas tanto por historiadores como por geógrafos) apurar métodos de pesquisa e, naturalmente, confirmar hipóteses. Sempre que se disponha de fontes, abranger-se-á o período de 1850 a 1910, procurando, deste modo, estabelecer comparações entre relações existentes antes e após o caminho-de-ferro ter começado a funcionar em Portugal (o primeiro troço, de 36 km, é inaugurado solenemente em 1856 e a primeira linha, Lisboa-Badajoz, abre em 1863, só se efectivando a ligação com Madrid em 1867).

Posição Relativa de Espanha no Comércio Externo Português entre 1856 e 1910

O comércio externo de Portugal organizava-se fundamentalmente em torno de trocas com seis países (Quadros 1-A e B e Fig. 1-A e B), quatro europeus (Inglaterra, França, Espanha e Alemanha) e dois do continente americano (Brasil e Estados Unidos). Provinham deste conjunto 80% a 90% das nossas importações para consumo e era também para ele que se dirigiam 80% a 90% das exportações nacionais. Estas percentagens mantêm-se quase sem alteração até ao fim do século, altura em que se observa uma pequena diminuição das importações para cerca de 70%, valor que se mantém até 1910; as exportações nacionais, que não descem também abaixo dos 70%, mostram tendência para diminuir a partir de 1893.

Sendo propósito essencial o estudo das relações comerciais com a Espanha, destacar-se-á aqui a posição deste país face aos restantes, de modo a verificar, ao mesmo tempo, se, após a abertura das várias linhas férreas que cruzam a fronteira luso-espanhola, se observam alterações nos valores de tráfego. Três factos são, a este propósito, de assinalar.

1 - A relativa estabilidade das importações para consumo, provenientes de Espanha, quando comparadas com as provenientes de outros países: o valor mais baixo, 2%, regista-se em 1851; sobe para 6% em 1856 e

Quadro I - O comércio externo entre Portugal e seis países de 1851 a 1910
(valor e % das mercadorias em contos de réis)

A - Importação para consumo

Anos	Inglaterra		França		Espanha		Alemanha		Brasil		E.Unidos		Total	
	Valor	%	Valor	%	Valor	%	Valor	%	Valor	%	Valor	%	Valor	%
1851	8 780	63,9	560	4,1	276	2,0	157	1,1	1 842	13,4	364	2,6	13 749	87,1
1855	11 402	60,7	1 461	7,7	1 129	6,0	226	1,2	2 386	12,7	391	2,1	18 774	90,4
1856	11 348	55,5	1 761	8,6	1 058	5,2	197	1,0	2 773	13,6	866	4,2	20 451	88,1
1861	14 419	54,1	3 036	11,4	2 410	9,0	209	0,8	3 343	12,6	812	3,0	26 635	90,9
1866	13 365	50,4	4 018	15,1	2 349	8,9	-	-	3 422	12,9	503	2,0	26 527	89,3
1867	11 904	45,1	3 336	12,6	2 341	8,9	-	-	3 069	11,6	589	2,2	26 410	80,4
1868	11 174	45,0	2 920	11,8	1 575	6,3	398	1,6	2 904	11,7	893	3,6	24 821	80,0
1869	10 458	46,3	3 074	13,6	1 905	8,4	349	1,6	2 891	12,8	1 129	5,0	22 592	87,7
1870	12 512	49,4	2 391	9,4	1 821	7,2	253	1,6	3 167	12,5	1 698	6,7	25 341	86,8
1871	15 903	58,5	2 167	8,0	2 040	7,5	330	1,2	2 418	8,9	1 521	5,6	27 165	89,7
1872	15 312	52,6	3 804	13,1	2 750	9,4	471	1,6	3 000	10,3	1 223	4,2	29 125	91,2
1873	18 857	55,4	4 111	12,1	2 493	7,3	1 046	3,1	3 200	9,4	953	2,8	34 046	90,1
1874	13 297	46,9	4 401	15,5	2 252	7,9	560	2,0	3 202	11,3	1 275	4,5	28 336	88,1
1875	18 411	51,1	5 913	16,4	2 268	6,3	814	2,3	2 488	6,9	2 308	6,4	36 064	89,4
1876	17 541	50,8	5 460	15,8	2 139	6,2	632	1,8	1 935	5,6	2 834	8,2	34 558	88,4
1877	13 747	43,0	5 160	16,1	2 889	9,0	1 124	3,5	2 654	8,3	2 142	6,7	31 979	86,6
1878	15 068	46,8	4 743	14,7	2 506	7,8	1 160	3,6	2 223	6,9	2 287	7,1	32 215	86,9
1879	12 678	37,2	4 265	12,5	2 452	7,2	1 628	4,8	2 145	6,3	5 992	17,6	34 046	85,6
1880	15 233	43,7	4 076	11,8	2 085	6,0	1 860	5,3	2 140	6,1	5 298	15,2	34 948	88,1
1881	15 272	41,9	4 393	12,1	2 182	6,0	2 520	6,9	2 407	6,6	5 452	15,0	36 433	88,5
1882	15 214	41,0	4 084	11,0	1 958	5,3	2 679	7,2	2 321	6,3	5 660	15,3	37 080	86,1
1885	15 706	42,6	4 487	12,2	1 641	4,4	3 754	10,2	1 922	5,2	4 624	12,5	36 906	87,1
1886	12 174	26,1	5 130	11,0	2 874	6,1	4 495	9,6	2 013	4,3	4 978	10,7	46 694	67,8
1887	12 452	33,3	4 959	13,3	2 265	6,1	4 517	12,1	1 875	5,0	5 307	14,2	37 418	84,0
1888	12 688	33,0	4 980	12,9	2 551	6,6	4 712	12,2	2 184	5,7	4 484	11,7	38 469	82,1
1889	14 055	33,5	6 010	14,3	3 240	7,7	5 358	12,8	1 803	4,3	3 665	8,7	41 959	81,3
1890	13 573	30,4	6 862	15,4	2 933	6,6	6 303	14,1	1 946	4,4	5 148	11,5	44 623	82,4
1891	15 161	38,4	5 980	13,7	2 511	5,8	5 163	11,9	2 054	4,7	5 252	12,1	43 510	86,6
1892	9 303	30,2	3 434	11,1	1 701	5,5	2 785	9,0	1 911	6,2	6 038	19,6	30 829	81,6
1893	10 872	28,4	3 826	10,0	2 857	7,5	4 440	11,6	2 428	6,3	7 291	19,0	38 307	82,8
1894	9 809	27,5	3 755	10,5	2 960	8,3	4 258	11,9	2 484	7,0	5 761	16,1	35 667	81,3
1895	10 912	27,4	4 014	10,1	3 803	9,5	5 244	13,2	2 022	5,1	6 814	17,1	39 841	82,4
1896	12 177	30,8	3 858	9,8	3 844	9,7	5 624	14,2	1 624	4,1	4 421	11,2	39 531	79,8
1897	11 612	28,7	3 491	8,6	4 210	10,4	5 299	13,1	1 945	4,8	4 616	11,4	40 425	77,0
1898	15 577	32,0	4 690	9,6	4 508	9,3	6 626	13,6	1 956	4,0	7 043	14,5	48 606	83,0
1899	16 838	33,2	4 351	8,6	3 553	7,0	7 263	14,3	1 459	2,9	8 060	15,9	50 640	81,9
1900	19 114	32,0	5 008	8,4	4 597	7,7	8 618	14,4	2 879	4,8	8 962	15,0	59 724	82,3
1901	17 646	30,5	5 684	9,8	5 333	9,2	8 970	15,5	2 035	3,5	7 550	13,1	57 823	81,6
1902	17 341	31,2	5 678	10,2	6 034	10,9	9 200	16,5	2 857	5,1	3 989	7,2	55 597	81,1
1903	17 426	29,6	5 607	9,5	5 401	9,2	9 885	16,8	3 092	5,3	6 170	10,5	58 806	80,9
1904	18 149	29,2	6 000	9,7	5 694	9,1	10 455	16,9	2 127	3,4	4 425	7,1	62 043	75,4
1905	17 077	28,1	6 085	10,0	5 223	8,6	9 607	15,8	1 973	3,2	3 468	5,7	60 678	71,4
1906	17 431	28,9	6 431	10,6	4 300	7,1	10 285	17,0	1 965	3,2	4 682	7,7	60 391	74,5
1907	18 567	30,2	6 700	10,9	4 116	6,7	10 974	17,9	1 848	3,0	6 064	9,9	61 453	78,6
1908	17 834	26,5	6 187	9,2	4 832	7,2	10 325	15,3	1 309	1,9	7 238	10,8	67 248	70,9
1909	17 451	26,9	5 765	8,9	4 264	6,6	9 987	15,4	1 307	2,0	6 918	10,7	64 758	70,5
1910	19 939	28,7	6 249	9,0	4 711	6,8	10 585	15,2	1 149	1,6	7 428	10,7	69 507	72,0

Fontes: Mapas Gerais do Comércio (...); Comércio do Continente (...) com os Países Estrangeiros (...); Comércio e Navegação (...). (Ver bibliografia).

Quadro I - O comércio externo entre Portugal e seis países de 1851 a 1910
(valor e % das mercadorias em contos de réis)

B - Exportação nacional e nacionalizada

Anos	Inglaterra		França		Espanha		Alemanha		Brasil		E.Unidos		Total	
	Valor	%	Valor	%	Valor	%	Valor	%	Valor	%	Valor	%	Valor	%
1851	3 980	48,4	42	0,5	818	9,9	195	2,4	1 690	20,5	596	7,2	8 228	88,9
1855	8 429	58,4	297	2,0	1 143	7,9	291	2,0	2 964	20,5	236	1,6	14 426	92,4
1856	8 203	50,3	372	2,3	1 365	8,4	437	2,7	3 920	24,0	455	2,8	16 299	90,5
1861	8 207	57,1	354	2,2	1 300	9,0	172	1,2	2 650	18,4	55	0,4	14 383	88,3
1866	11 856	61,8	648	3,4	1 348	7,0	-	-	3 042	15,8	217	1,1	19 190	89,1
1867	10 572	61,1	746	4,3	1 136	6,6	-	-	2 623	15,2	155	0,9	17 293	88,1
1868	10 810	59,9	839	4,7	1 333	7,4	286	1,6	2 905	16,1	126	0,7	18 041	90,4
1869	9 680	54,4	1 101	6,2	1 336	7,6	212	1,2	3 366	18,9	160	0,9	17 812	89,2
1870	12 469	61,4	398	2,0	1 846	9,1	174	0,9	3 206	15,8	183	0,9	20 294	90,5
1871	11 895	55,4	913	4,3	1 564	7,3	422	2,0	3 498	16,3	365	1,7	21 461	87,0
1872	13 196	56,8	828	3,6	1 750	7,5	693	3,0	3 533	15,2	209	0,9	23 241	87,0
1873	13 671	57,8	1 044	4,4	1 822	7,7	483	2,0	3 566	15,1	189	0,8	23 615	87,8
1874	11 957	52,0	988	4,3	1 400	6,1	89[illegible]	3,9	4 278	18,6	276	1,2	22 999	86,1
1875	13 913	57,1	1 272	5,2	1 331	5,5	819	3,4	4 169	17,1	390	1,6	24 382	89,9
1876	11 836	52,2	2 172	9,6	1 321	5,8	919	4,1	3 741	16,5	408	1,8	22 674	90,0
1877	13 028	52,9	1 721	7,0	1 385	5,6	944	3,8	5 286	21,5	762	3,1	24 587	93,9
1878	10 948	54,5	1 038	5,2	1 204	6,0	551	2,8	4 282	21,3	322	1,6	20 102	91,4
1879	10 545	51,4	1 164	5,7	1 138	5,6	779	3,8	4 326	21,1	349	1,7	20 502	89,3
1880	10 828	45,7	1 474	6,0	1 778	7,2	1 133	4,6	5 964	24,1	609	2,5	24 931	90,1
1881	8 664	41,7	2 593	12,5	1 623	7,8	745	3,6	4 519	21,7	644	3,1	20 779	90,4
1882	12 237	48,6	2 763	11,0	1 461	5,8	937	3,7	5 046	20,1	699	2,8	25 160	92,0
1885	7 559	32,2	6 494	27.6	1 275	5,4	1 140	4,8	4 180	17,8	633	2,7	23 494	90,5
1886	6 723	25,7	9 491	36,3	1 156	4,4	1 318	5,0	4 575	17,5	647	2,5	26 130	91,4
1887	6 764	31,8	4 818	22,7	1 210	5,7	1 620	7,6	3 686	17,3	646	3,0	21 240	89,1
1888	7 828	33,4	5 207	22,2	939	4,0	1 903	8,1	4 194	17,8	554	2,4	23 443	87,9
1889	8 528	36,5	3 768	16,1	1 105	4,7	1 987	8,5	4 259	18,2	509	2,2	23 344	86,2
1890	7 993	37,1	1 522	7,1	880	4,1	2 066	9,6	5 181	24,0	730	3,4	21 539	85,6
1891	7 498	35,0	1 289	6,0	888	4,1	2 308	10,8	5 274	24,7	806	3,8	21 394	84,2
1892	8 718	35,4	1 015	4,1	1 409	5,7	2 221	9,0	6 781	27,5	900	3,6	24 631	85,3
1893	6 552	28,0	906	3,9	1 371	5,9	1 961	8,4	7 155	30,6	841	3,6	23 407	80,4
1894	6 692	28,0	756	3,2	2 513	10,5	2 053	8,6	5 994	25,0	539	2,2	23 924	77,5
1895	7 226	26,8	717	2,6	3 228	12,0	2 108	7,8	7 342	27,2	476	1,8	26 961	78,2
1896	7 249	27,7	612	2,3	3 166	12,1	3 023	11,6	6 578	25,2	506	1,9	26 139	80,8
1897	7 403	27,1	900	3,3	3 927	14,4	2 177	7,8	5 631	20,6	610	2,2	27 311	75,4
1898	8 774	28,2	1 011	3,2	4 055	13,0	2 151	6,9	6 351	20,4	479	1,5	31 124	73,2
1899	7 821	27,2	701	2,4	3 391	11,8	2 065	7,2	5 753	20,0	459	1,6	28 803	70,2
1900	7 927	25,6	976	3,2	4 749	15,4	2 201	7,1	5 538	17,9	579	1,9	30 931	71,1
1901	8 323	29,4	762	2,7	4 432	15,7	2 146	7,6	4 670	16,5	612	2,2	28 282	74,1
1902	8 293	29,2	751	2,6	4 612	16,2	2 144	7,5	5 294	18,6	739	2,6	28 435	76,7
1903	8 038	26,3	928	3,0	5 372	17,6	2 041	6,7	5 079	16,6	723	2,4	30 603	72,6
1904	6 994	22,8	838	2,7	6 048	19,7	2 421	7,9	5 009	16,3	595	1,9	30 712	71,3
1905	7 251	25,0	710	2,4	4 120	14,2	2 279	7,9	5 797	20,0	491	1,7	28 969	71,2
1906	7 867	25,7	960	3,1	5 021	16,4	2 505	8,2	5 392	17,6	419	1,4	30 593	72,4
1907	7 368	24,2	673	2,2	4 941	16,2	2 475	8,1	5 624	18,5	551	1,8	30 410	71,0
1908	7 017	24,7	655	2,3	5 397	19,0	2 252	7,9	4 839	17,0	586	2,1	28 377	73,0
1909	7 290	23,6	806	2,6	5 536	17,9	2 292	7,4	5 145	16,7	865	2,8	30 880	71,0
1910	7 990	22,4	894	2,5	5 085	14,2	3 297	9,2	6 460	18,0	1 122	3,1	35 724	69,0

Fontes: As mesmas das do Quadro I - A.

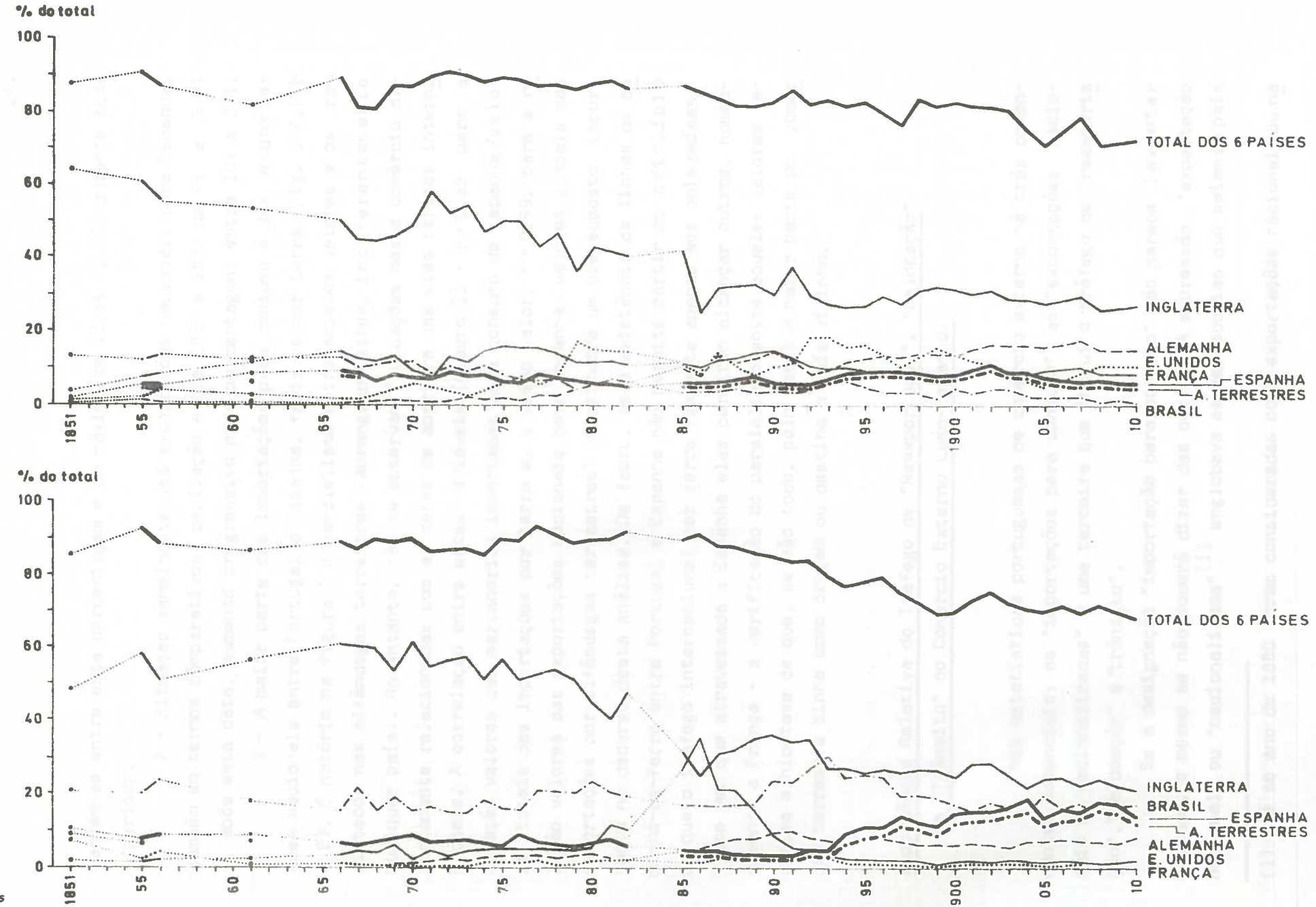


Figura I - Evolução do comércio externo português com seis países entre 1851 e 1910, % dos valores das mercadorias em contos de réis. A - Importação para consumo; importação por terra; B - Exportação nacional e nacionalizada; exportação por terra.

Fonte - Quadro I.

mantém-se entre esta percentagem e um máximo de 10,9% (1902) durante todo o período.

2 - Situação semelhante nas exportações nacionais para Espanha, também em termos comparativos: oscilação entre 1856 e 1893 de 4% a 9,9% e, após esta data, aumento progressivo para percentagens entre 10% e 20%.

3 - A maior parte das importações para consumo e das exportações nacionais entre Portugal e Espanha, fazia-se por terra (Fig. 1-A,1-B e 2). É notório na figura 1 o paralelismo entre aqueles valores e os registados nas alfândegas terrestres (abrangendo estes, indiferentemente qualquer país). No entanto, não se observam flutuações neste comércio directamente relacionadas com as datas de abertura das vias férreas internacionais. A correlação entre estas variáveis (Quadro II - r = 0,99 para a relação valores das mercadorias importadas para consumo de Espanha/valores totais das importações por terra e, o mesmo valor, r = 0,99, para a relação valores das exportações nacionais para Espanha / valores globais das exportações por alfândegas terrestres) constituirá um pressuposto importante no decurso desta análise. De facto, se a existência de linhas de caminho-de-ferro entre Portugal e Espanha não permite partir do princípio de que o tráfego internacional por terra respeita apenas aos dois países - - uma vez que atravessada a Espanha elas permitem alcançar outros, nomeadamente a França - a verificação do paralelismo entre aqueles valores legitima a hipótese de que, se não todo, pelo menos a maior parte do comércio terrestre tinha como origem ou destino o país vizinho.

Importância Relativa do Tráfego de "Reexportação", "Baldeação" e "Trânsito" no Comércio Externo Luso-Espanhol

Nas estatísticas portuguesas de comércio externo há três componentes essenciais; as "importações para consumo", as "exportações nacionais ou nacionalizadas" e uma terceira que inclui o tráfego de "reexportação","baldeação" e "trânsito".

Se a designação "importação para consumo" não parece levantar dúvidas, o mesmo se não poderá dizer das outras. A expressão "exportação nacional" ou "nacionalizada"[1] englobava as mercadorias que saíam do país,

(1) Até ao ano de 1880 foram consideradas como exportações nacionais ou na

Quadro II

Importância relativa dos meios de transporte terrestres na "importação para consumo" e na "exportação nacional e nacionalizada" no comércio luso-espanhol entre 1851 e 1910
(Valores das mercadorias em contos de réis)

Anos	Importação para consumo					Exportação nacional e nacionalizada				
	Total (Valor)	Pelas alfândegas terrestres				Total (Valor)	Pelas alfândegas terrestres			
		Total		c/cam. ferro			Total		c/cam. ferro	
		(Valor)	(%)	(Valor)	(%)		(Valor)	(%)	(Valor)	(%)
1851	276	196	*71,0*			818	703	*85,9*		
1855	1 129	863	*76,4*			1 143	1 022	*89,4*		
1856	1 058	786	*74,3*			1 365	533	*39,0*		
1861	2 410	1 741	*72,2*			1 300	1 036	*79,7*		
1866	2 349	2 093	*89,1*			1 348	1 093	*81,1*		
1867	2 341	2 094	*89,4*			1 138	950	*83,5*		
1870	1 821	1 642	*90,2*			1 846	1 598	*86,6*		
1871	2 040	1 906	*93,4*			1 564	1 313	*84,0*		
1872	2 750	2 552	*92,8*			1 750	1 347	*77,0*		
1873	2 493	2 182	*87,5*			1 822	1 187	*65,1*		
1875	2 268	2 072	*91,4*			1 331	965	*72,5*		
1885	1 641	1 426	*86,9*	1 114	*67,9*	1 275	864	*67,8*	402	*31,5*
1886	2 874	2 208	*76,8*	1 871	*65,1*	1 156	715	*61,9*	459	*39,7*
1887	2 265	1 654	*73,0*	1 351	*59,6*	1 210	772	*63,8*	518	*42,8*
1888	2 551	2 067	*81,0*	1 695	*66,4*	939	554	*59,0*	385	*41,0*
1889	3 240	2 660	*82,1*	2 131	*65,8*	1 105	681	*61,6*	447	*40,4*
1890	2 933	2 275	*77,6*	1 820	*62,0*	880	542	*61,6*	360	*40,9*
1891	2 511	1 884	*75,0*	1 428	*56,9*	888	483	*54,4*	311	*35,0*
1892	1 701	1 232	*72,4*	952	*56,0*	1 409	964	*68,4*	468	*33,2*
1893	2 857	2 530	*88,6*	2 108	*73,8*	1 371	959	*69,9*	533	*38,9*
1894	2 960	2 248	*75,9*	1 649	*55,4*	2 513	1 885	*75,0*	1 276	*50,8*
1895	3 803	3 166	*83,2*	2 398	*63,1*	3 228	2 482	*76,9*	1 820	*56,4*
1896	3 844	3 342	*86,9*	3 043	*79,2*	3 116	2 704	*86,8*	2 488	*79,7*
1897	4 210	3 677	*87,3*	3 331	*79,1*	3 927	3 302	*84,1*	3 027	*77,1*
1898	4 508	3 963	*87,9*	3 562	*79,1*	4 055	3 486	*86,0*	3 209	*79,1*
1899	3 553	3 091	*87,0*	2 838	*79,9*	3 391	2 870	*84,6*	2 666	*78,6*
1900	4 597	4 086	*88,9*	3 767	*81,9*	4 749	4 215	*88,8*	3 922	*82,3*
1901	5 333	4 677	*87,7*	4 253	*79,7*	4 432	3 843	*86,7*	3 575	*80,7*
1902	6 034	5 563	*92,2*	5 010	*83,0*	4 612	3 984	*86,4*	3 678	*79,7*
1903	5 401	4 788	*88,6*	4 392	*81,3*	5 372	4 681	*87,1*	4 272	*79,5*
1904	5 649	4 907	*86,9*	4 625	*81,9*	6 048	5 875	*97,3*	5 690	*94,1*
1905	5 223	4 492	*86,0*	4 109	*79,7*	4 120	3 413	*82,8*	3 152	*76,5*
1906	4 300	3 615	*84,1*	3 213	*74,7*	5 021	4 101	*81,7*	3 692	*73,5*
1907	4 116	3 365	*81,7*	3 105	*75,4*	4 941	4 212	*85,2*	3 922	*79,4*
1908	4 832	4 176	*86,4*	3 750	*77,6*	5 397	4 608	*85,4*	4 226	*78,3*
1909	4 264	3 658	*85,8*	3 365	*78,9*	5 536	4 743	*85,7*	4 399	*79,5*
1910	4 711	4 038	*85,7*	3 591	*76,2*	5 085	4 397	*86,5*	4 001	*78,7*

r = 0,99 r = 0,99

r = 0,99 r = 0,99

Fontes: Mapas Gerais do Comércio (...); Comércio do Continente (...) com os Países Estrangeiros (...); Comércio e Navegação (...). (Ver bibliografia).

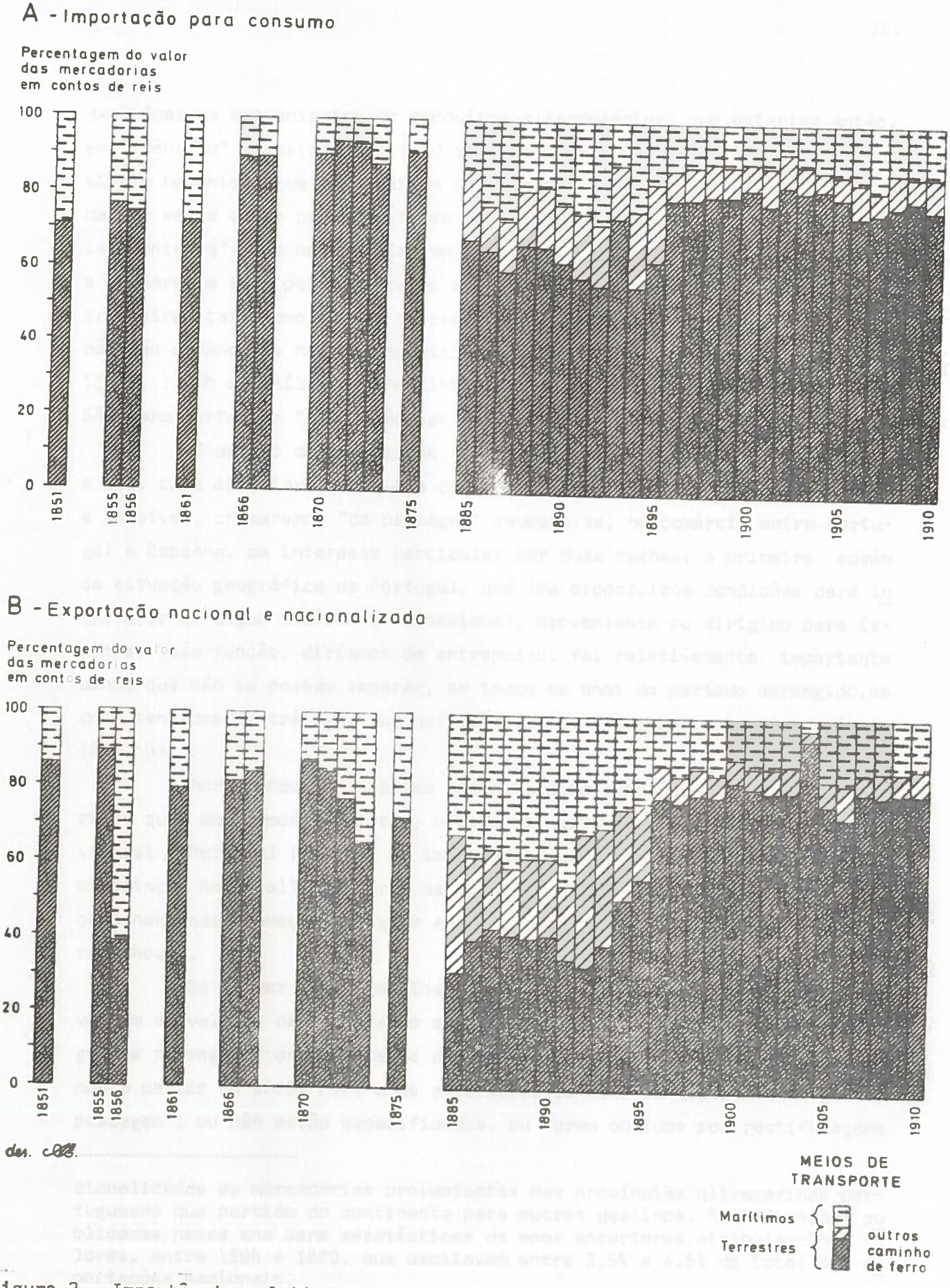


Figura 2 - Importância relativa dos meios de transporte terrestres no comércio exterior luso-espanhol entre 1851 e 1910. (% dos valores das mercadorias em contos de réis).

Fonte - Quadro II.

excluídas as provenientes de depósitos alfandegários, que estariam, então, em "trânsito" ou seriam destinadas a "reexportação". "O trânsito pode consistir na entrada de mercadorias pela fronteira e saída por mar, na entrada por mar e saída pela fronteira e na entrada pela fronteira e saída pela fronteira"; são mercadorias em "reexportação" as que "vierem por mar e tornarem a sair por mar" ou as que "sendo manifestamente de origem estrangeira (tais como carvão de pedra, aço, mercúrio, etc.) saem todavia não das alfândegas mas de depósitos particulares" (COMÉRCIO DO CONTINENTE (...) COM OS PAÍSES ESTRANGEIROS (...) 1880 p. VI, Lisboa, I.N., 1981). São mercadorias em "baldeação" as que passam dum veículo para outro.

O estudo do tráfego de "reexportação", "baldeação" e "trânsito" a que, para abreviar e porque a distinção rigorosa entre eles nem sempre é possível, chamaremos "de passagem" reveste-se, no comércio entre Portugal e Espanha, de interesse particular por duas razões: a primeira advém da situação geográfica de Portugal, que lhe proporciona condições para interferir em algum tráfico internacional, proveniente ou dirigido para Espanha. Essa função, diríamos de entreposto, foi relativamente importante ainda que não se possam separar, em todos os anos do período abrangido, os dois sentidos do tráfego, por deficiências das estatísticas de comércio (Fig. 3).

Abreviando uma análise que se pretenderia mais detalhada, refira-se que, em termos absolutos, o comércio externo luso-espanhol é desfavorável a Portugal (valores de importação para consumo superiores aos de exportação nacional) até cerca de 1900; a partir desta data as exportações nacionais começam, nalguns anos, a superar em valor as importações para consumo.

Se em vez de se considerarem aqueles dois indicadores se retivessem os valores de importação e de exportação total (incluindo o tráfego "de passagem") os resultados da comparação seriam semelhantes, pelo menos a partir de 1885. Para anos anteriores os dois sentidos do tráfego "de passagem", ou não estão especificados, ou foram obtidos por rectificações

---

cionalizadas as mercadorias provenientes das províncias ultramarinas portuguesas que partiam do continente para outros destinos. Rectificações publicadas nesse ano para estatísticas de anos anteriores, atribuiam-lhes valores, entre 1866 e 1880, que oscilavam entre 2,5% e 4,5% do total das exportações nacionais.

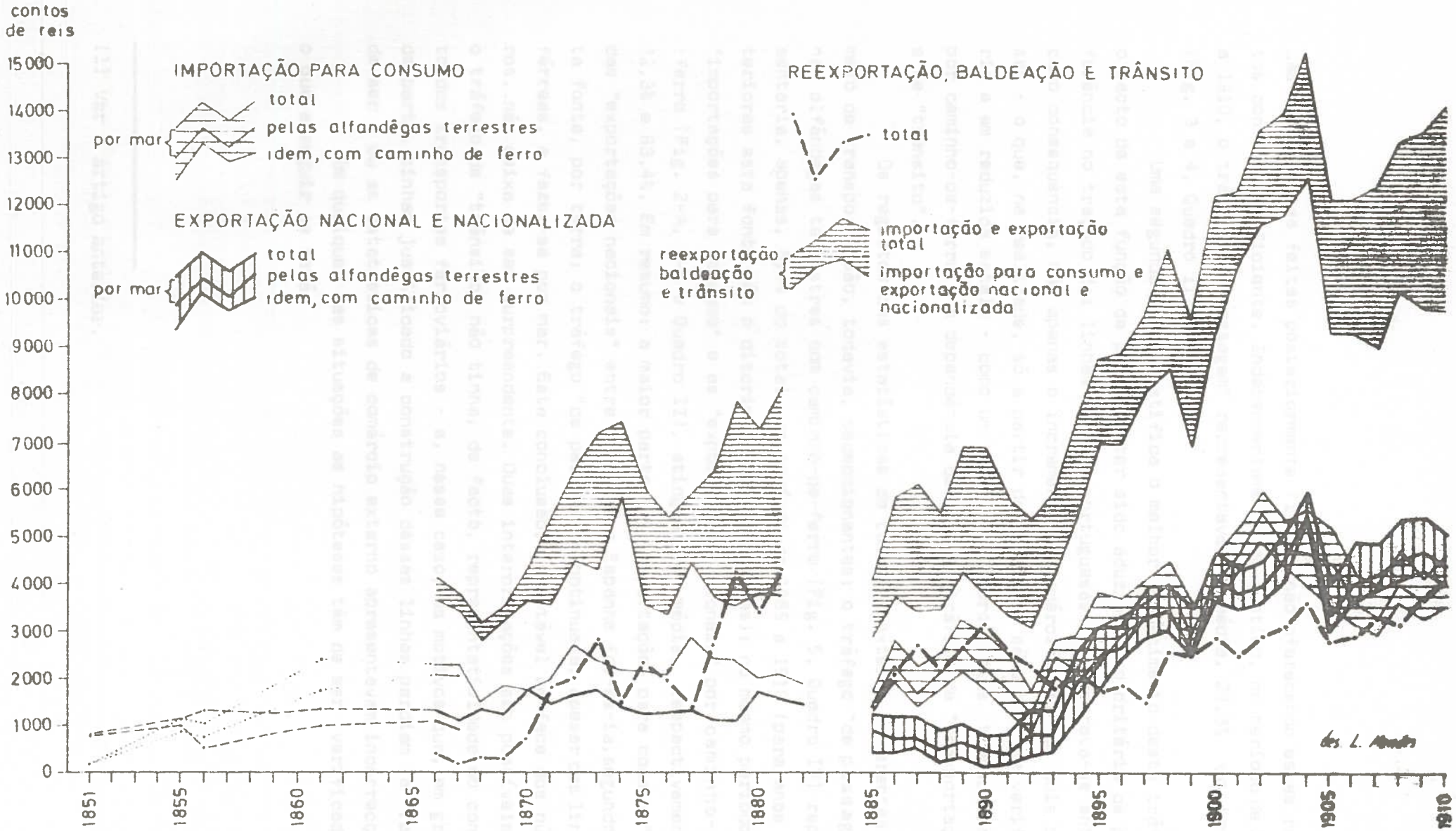


Figura 3 As relações comerciais luso espanholas e os meios de transporte entre 1851 e 1911. Valores das mercadorias em contos de reis.

Fonte Quadros II e II.

das estatísticas feitas posteriormente (1880), não oferecendo estes registos confiança suficiente. Independentemente do sentido, no período de 1886 a 1910, o tráfego "de passagem" representava, em média, 29,3% do total (Fig. 3 e 4, Quadro III).

Uma segunda razão justifica o melhor conhecimento deste tráfego: o facto de esta função de passagem ter sido aduzida como critério de preferência no traçado das linhas férreas portuguesas[1]. Esperava-se então, como consequência, não apenas o incremento do comércio entre os dois países - o que, na realidade, só a partir do início do século XX se verificaria e em reduzida escala - como um aumento das mercadorias transportadas por caminho-de-ferro, na dependência directa do tráfego de "reexportação" e de "trânsito".

Os registos das estatísticas de comércio externo referentes ao meio de transporte são, todavia, decepcionantes: o tráfego "de passagem" nas alfândegas terrestres com caminho-de-ferro (Fig. 5, Quadro IV) representaria, apenas, 8,4% do total, no período de 1885 a 1910 (para anos anteriores esta fonte não o discrimina por alfândegas); no mesmo período as "importações para consumo" e as "exportações nacionais" por caminho-de-ferro (Fig. 2-A, 2-B e Quadro II), atingiam, em média, respectivamente, 72,3% e 63,4%. Em resumo: a maior parte das "importações para consumo" e das "exportações nacionais" entre Portugal e Espanha far-se-ia, segundo esta fonte, por terra; o tráfego "de passagem" continuava, apesar das linhas férreas, a fazer-se por mar. Esta conclusão, inevitável em face dos números, não deixa de ser surpreendente. Duas interpretações são possíveis: ou o tráfego de "trânsito" não tinha, de facto, representatividade no conjunto dos transportes ferroviários - e, nesse caso, os motivos que, em grande parte, tinham justificado a construção dessas linhas perdiam a razão de ser - ou as estatísticas de comércio externo apresentavam incorrecções.

Em qualquer das situações as hipóteses têm de ser verificadas, o que a seguir se fará.

---

(1) Ver o artigo anterior.

Quadro III

Importância relativa do tráfego de "reexportação","baldeação" e "trânsito" no comércio luso-espanhol (1866-1910) e sua relação com o caminho-de-ferro (1885-1910)

(Valores das mercadorias em contos de réis)

Anos	Importação e exportação Total	Reexportação, baldeação e trânsito			
		Total		Por cam.ferro	
		Valor	%	Valor	%
1866	4 169	472	*11,3*		
1867	3 763	276	*7,3*		
1868	3 250	342	*10,5*		
1869	3 623	362	*10,0*		
1870	4 417	750	*17,0*		
1871	5 492	1 888	*34,4*		
1872	6 542	2 042	*31,2*		
1873	7 229	2 914	*40,3*		
1874	7 450	1 546	*20,8*		
1875	5 991	2 392	*39,9*		
1876	5 483	2 022	*36,9*		
1877	5 977	1 475	*24,7*		
1878	6 445	2 735	*42,4*		
1879	7 898	4 300	*54,4*		
1880	7 338	3 475	*47,3*		
1881	8 249	4 445	*53,9*		
1885	4 080	1 199	*29,4*	43	*1,1*
1886	5 885	2 136	*36,3*	38	*0,6*
1887	6 152	2 677	*43,5*	37	*0,6*
1888	5 520	2 030	*36,8*	41	*0,7*
1889	6 947	2 602	*37,5*	37	*0,5*
1890	6 935	3 134	*45,2*	55	*0,8*
1891	5 901	2 522	*42,7*	39	*0,7*
1892	5 400	2 290	*42,4*	77	*1,4*
1893	6 074	1 846	*30,4*	104	*1,7*
1894	7 562	2 089	*27,6*	125	*1,7*
1895	8 781	1 750	*19,9*	133	*1,5*
1896	8 930	1 920	*21,5*	116	*1,3*
1897	9 699	1 562	*16,1*	50	*0,5*
1898	11 158	2 595	*23,2*	36	*0,3*
1899	9 509	2 560	*26,9*	284	*3,0*
1900	12 272	2 926	*23,8*	341	*2,8*
1901	12 298	2 533	*20,6*	295	*2,4*
1902	13 615	2 968	*21,8*	522	*3,8*
1903	13 939	3 166	*22,7*	570	*4,1*
1904	15 302	3 605	*23,6*	474	*3,1*
1905	12 167	2 824	*23,2*	260	*2,1*
1906	12 239	2 918	*23,8*	441	*3,6*
1907	12 447	3 390	*27,2*	435	*3,5*
1908	13 416	3 187	*23,8*	419	*3,1*
1909	13 637	3 837	*28,1*	653	*4,8*
1910	14 170	4 374	*30,9*	935	*6,6*

Fontes: Mapas Gerais do Comércio (...); Comércio do Continente (...) com os Países Estrangeiros (...); Comércio e Navegação (...). (Ver bibliografia).

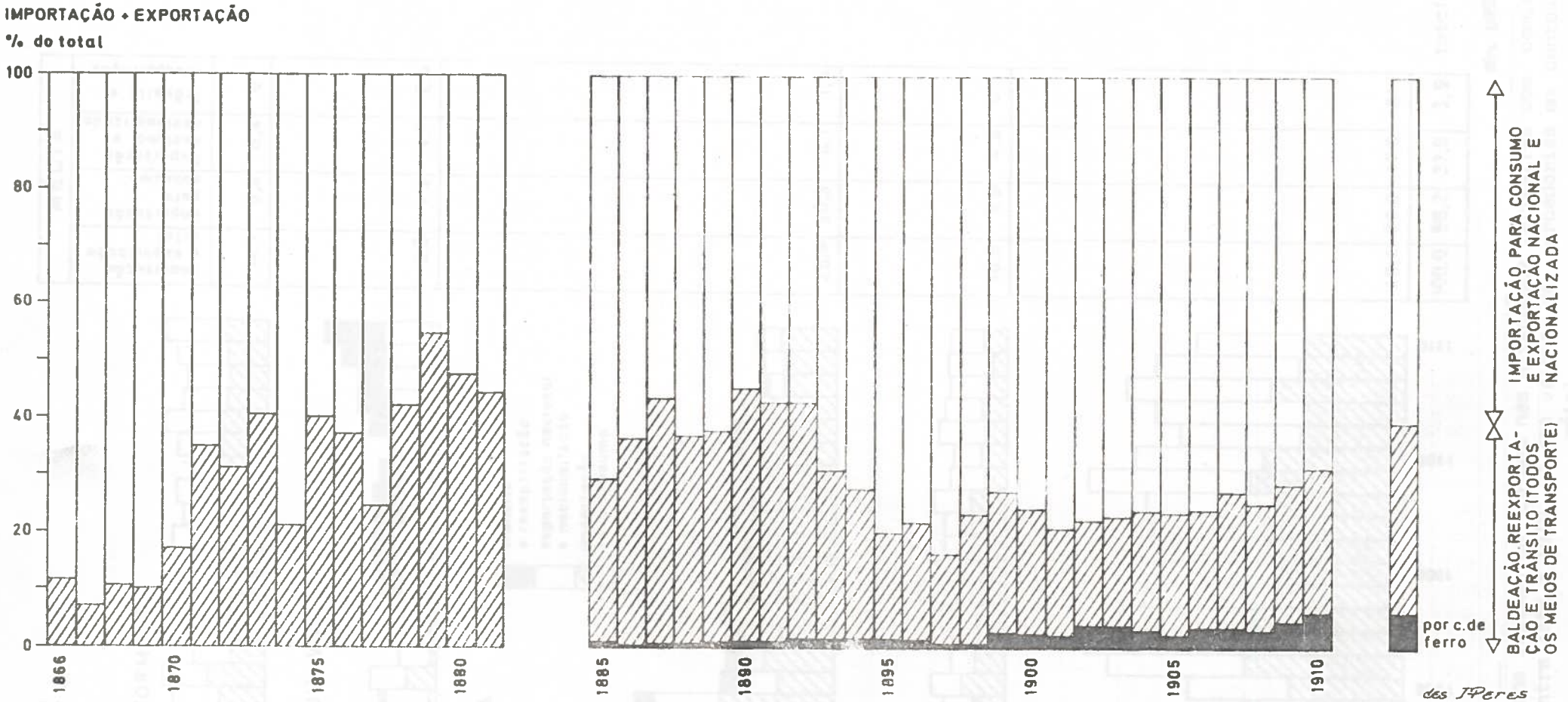
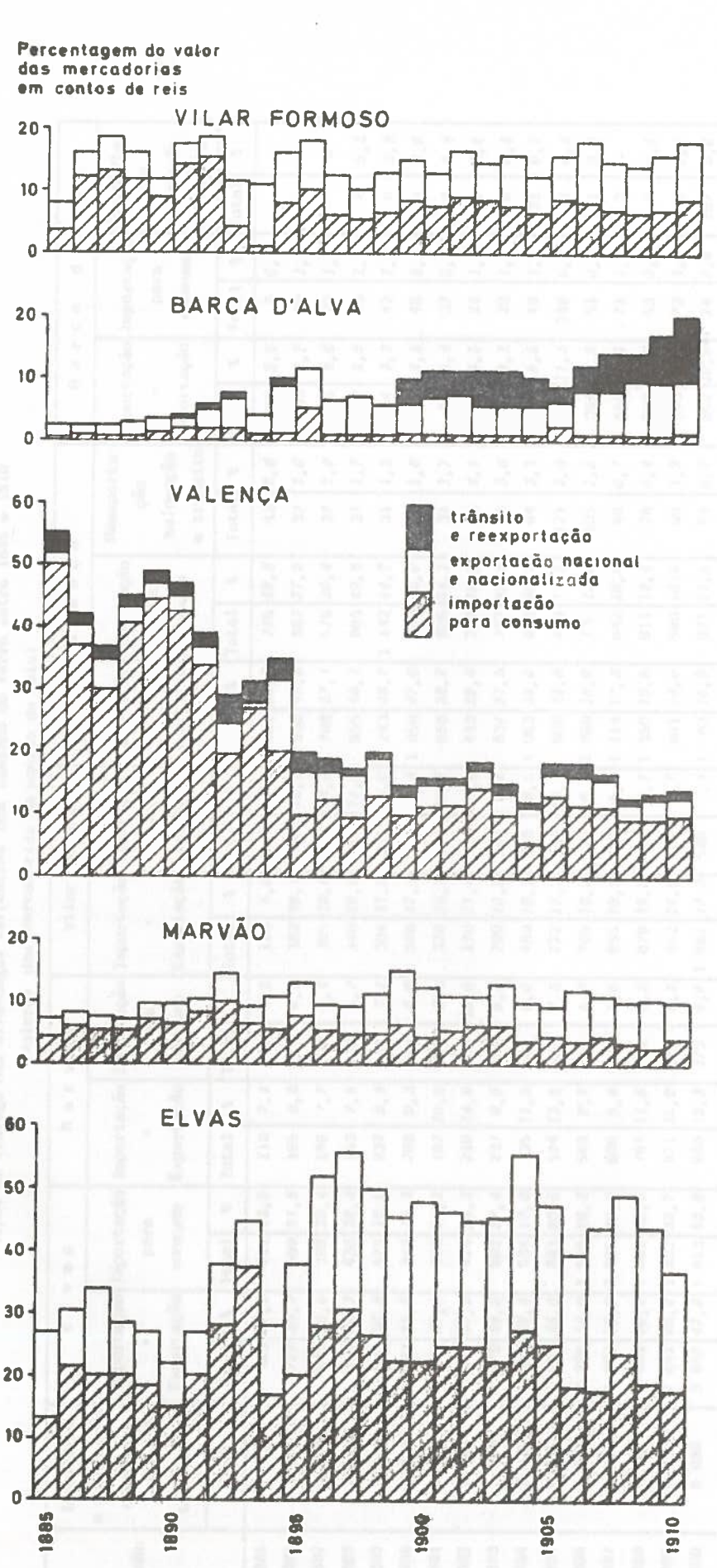


Figura 1 - Importância relativa do tráfego de "reexportação", "baldeação" e "trânsito" no comércio com Espanha e sua relação com o meio de transporte, 1866 1910. (% dos valores das mercadorias em contos de réis).

Fonte: Quadro III



MÉDIA			
Importação e exportação total	Importação para consumo	Exportação nacional e nacionalizada	Trânsito e reexportação
14,7	8,3	6,4	0
8,5	1,4	4,7	2,4
25,9	20,3	4,1	1,5
10,5	5,6	4,9	0
40,4	22,6	17,8	0
100,0	58,2	37,9	3,9 total

Figura 5 - Comparação dos regimes de tráfego nas alfândegas terrestres com caminho-de-ferro entre 1885 e 1910. (% dos valores das mercadorias em contos de réis).

Fonte - Quadro IV.

Quadro IV

Tipos de tráfego nas alfândegas terrestres com caminho de ferro entre 1885 e 1910

(Valores das mercadorias em contos de reis)

Anos	Importação e exportação c/Espanha por alf.as terrestres	Elvas				Marvão				Vilar Formoso				Valença						Barca d'Alva					
		Importação e Exportação		Importação para consumo		Importação e Exportação		Importação para consumo		Importação e Exportação		Importação para consumo		Importação e Exportação		Importação para consumo		Reexportação baldeação e trânsito		Importação e Exportação		Importação para consumo		Reexportação baldeação e trânsito	
	Total	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%
1885	1 559	423	27,1	211	13,5	110	7,1	66	4,2	125	8,0	55	3,5	862	55,3	776	49,8	43	2,8	39	2,5	6	0,4	-	-
1886	2 367	727	30,7	508	21,5	195	8,2	154	6,5	382	16,1	290	12,3	998	42,2	887	37,5	37	1,6	65	2,7	30	1,3	1	-
1887	1 906	648	34,0	389	20,4	146	7,7	103	5,4	355	18,6	258	13,5	708	37,1	579	30,4	37	1,9	49	2,6	22	1,1	-	-
1888	2 119	609	28,7	433	20,4	153	7,2	120	5,7	340	16,0	253	11,9	955	45,1	865	40,8	37	1,7	62	2,9	23	1,1	4	0,2
1889	2 554	686	26,9	473	18,5	237	9,3	182	7,1	304	11,9	231	9,0	1 243	48,7	1 142	44,7	31	1,2	84	3,3	42	1,6	6	0,2
1890	2 233	492	22,0	342	15,3	208	9,3	148	6,6	388	17,4	322	14,4	1 050	47,0	960	43,0	42	1,8	95	4,2	46	2,1	13	0,6
1891	1 778	481	27,0	360	20,2	187	10,5	149	8,4	326	18,3	276	15,5	688	38,7	606	34,1	31	1,7	96	5,4	37	2,1	8	0,4
1892	1 497	567	37,9	424	28,3	219	14,6	150	10,0	170	11,4	63	4,2	443	29,6	294	19,6	68	4,5	98	6,5	21	1,4	9	0,6
1893	2 685	1 179	44,5	992	37,4	237	8,9	172	6,5	290	10,9	188	0,7	837	31,5	727	27,4	95	3,6	108	4,1	29	1,1	9	0,3
1894	3 039	864	28,4	534	17,8	335	11,0	181	6,0	480	16,1	258	8,5	1 063	35,0	630	20,7	94	3,1	288	9,5	46	1,5	21	0,7
1895	4 349	1 653	38,0	883	20,5	574	13,2	328	7,5	772	17,7	438	10,1	860	19,8	489	11,2	121	2,8	490	11,3	248	5,7	12	0,3
1896	5 641	2 936	52,0	1 598	28,3	549	9,7	318	5,6	705	12,5	348	6,2	1 060	18,9	738	12,9	105	1,9	391	6,9	51	0,9	11	0,2
1897	6 439	3 602	55,9	1 985	30,8	606	9,4	324	5,0	655	10,2	340	5,3	1 114	17,3	642	10,0	48	0,7	461	7,1	71	1,1	2	-
1898	6 807	3 401	50,0	1 805	26,5	787	11,6	351	5,2	879	12,9	436	6,1	1 350	19,8	911	13,4	28	0,4	390	5,7	59	0,9	8	0,1
1899	5 788	2 641	45,6	1 312	22,7	871	15,0	362	6,2	862	14,9	502	8,7	861	14,9	590	10,2	69	1,2	553	9,6	72	1,2	215	3,7
1900	8 030	3 838	47,8	1 813	22,6	988	12,3	373	4,6	1 862	13,3	586	4,3	1 283	16,0	921	11,5	54	0,7	852	10,6	74	0,9	287	3,6
1901	8 126	3 763	46,3	2 018	24,8	894	11,0	466	5,7	1 323	16,3	14	8,8	1 294	15,9	970	11,9	46	0,6	852	10,5	88	1,1	249	3,1
1902	9 213	4 151	45,1	2 292	24,9	1 002	10,9	541	5,9	1 352	14,7	763	8,3	1 679	18,2	1 324	14,4	70	0,8	1 026	11,1	90	1,0	452	4,0
1903	9 236	4 191	46,4	2 088	22,6	1 211	13,1	566	6,1	1 432	15,5	723	7,8	1 392	15,1	943	10,2	121	1,3	1 008	10,9	72	0,8	449	4,9
1904	10 189	5 654	55,5	2 779	27,3	1 006	9,9	407	4,0	1 283	12,6	648	6,1	1 278	12,5	676	6,6	74	0,7	988	9,5	115	1,1	400	3,9
1905	7 524	3 576	47,5	1 924	25,6	705	9,4	340	4,5	1 180	15,7	637	8,5	1 403	18,6	1 020	13,6	82	1,1	657	8,7	188	2,5	178	2,4
1906	7 345	2 915	39,7	1 341	18,3	873	11,9	298	4,1	1 305	17,8	612	8,3	1 365	18,6	885	12,0	158	2,1	887	12,1	76	1,0	283	3,8
1907	7 462	3 291	44,1	1 324	17,7	814	10,9	332	4,4	1 105	14,8	527	7,1	1 219	16,3	861	11,5	49	0,6	1 033	13,8	61	0,8	388	5,2
1908	8 395	4 105	48,9	2 003	23,9	844	10,1	313	3,7	1 185	14,1	549	6,5	1 109	13,2	800	9,5	42	0,5	1 152	13,7	85	1,0	377	4,5
1909	8 412	3 703	44,0	1 598	19,0	874	10,4	264	3,1	1 291	15,3	596	7,1	1 134	13,5	811	9,6	24	0,3	1 415	16,8	96	1,1	629	7,5
1910	8 427	3 100	36,8	1 518	18,0	849	10,1	358	4,2	1 521	18,0	731	8,7	1 197	14,2	803	10,7	33	0,4	1 710	20,3	89	1,8	902	10,7
$\bar{x}$			40,4		22,6		10,5		5,6		14,7		8,3		25,9		20,3		1,5		8,5		1,4		2,4

Fontes: Mapas Gerais do Comércio (...), Comércio do Continente ...) com os Países Estrangeiros (...), Comércio e Navegação (...) (Ver bibliografia).

Tipos de Tráfego nas Alfândegas Terrestres com Caminho-de-Ferro

Fonte 1 - Estatísticas de Comércio Externo

As estatísticas de comércio externo só começam a especificar os tipos de tráfego, por alfândegas, a partir de 1884, mantendo-se estes registos até, pelo menos, 1910. Independentemente do interesse de que se pode revestir esta informação para anos anteriores, os valores daqueles anos não só confirmam os resultados atrás descritos como permitem conhecer a sua importância relativa em cada alfândega (Fig. 4 e Quadro IV).

A hipótese de que o caminho-de-ferro tinha determinado um incremento dos transportes "de passagem" parece, assim, ter de ser excluída. É, todavia, surpreendente que apenas duas alfândegas, Valença e Barca d'Alva - as últimas a serem servidas por caminho-de-ferro, respectivamente em 1886 e 1887 - apresentassem essa função. O recurso a outra fonte torna-se necessário.

Fonte 2 - Estatísticas de Caminho de Ferro. O Caso dos Fosfatos de Cáceres.

A principal companhia ferroviária que operava, nesta época, em Portugal era a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses. Foi ela que construiu não só a primeira linha férrea portuguesa (salvo os cerca de 50 km iniciais), como muitas das que posteriormente foram sendo abertas. Não tendo embora o monopólio da rede portuguesa - aliás em grande parte construída e explorada pelo Estado que adquiriu, assim, o estatuto de segunda maior empresa farroviária - administrava 40% a 50% do total da rede portuguesa.

Lamentavelmente, nem todas as companhias parecem ter publicado estatísticas detalhadas das respectivas linhas férreas; se existiram, não chegaram aos nossos dias (ou não foram ainda encontradas). Faltam, assim, elementos de estudo, que seriam úteis para a Linha da Beira Alta e são escassos os das linhas do Estado, nomeadamente a do Minho e a do Douro. Para a Linha de Leste e Ramal de Cáceres, os registos são, em compensação, muito pormenorizados: separa-se o tráfego de partida do de chegada (nalguns anos), discrimina-se a respectiva composição por espécies de mercadorias (referidas em peso e, nalguns anos, em preço de transporte) e, nas "Estações de Trânsito" da fronteira considera-se separadamente o tráfego

recebido das linhas portuguesas e transmitido às espanholas e vice-versa (em peso e, às vezes em valor de transporte). É ainda indicada a estação de origem ou de destino das mercadorias em território português[1].

Neste momento não nos podemos ocupar da interpretação da composição e evolução do tráfego de mercadorias por espécies nessas estações de fronteira até porque, para isso, seria necessária uma longa investigação ainda não realizada. Num breve comentário ao tratamento estatístico feito às mercadorias importadas e exportadas por caminho-de-ferro (Fig. 6 e 7, Quadros 5-A a D, em anexo), saliente-se apenas:

1 - A grande diversidade de natureza das mercadorias importadas, e, pelo contrário, a restrição da maior parte das exportações a três grupos: madeiras e materiais de construção, carvão e lenha[2] e gado;

2 - A variação no tempo de certo modo forte da importância relativa das várias mercadorias: se, por exemplo, a importação de forragens, de metais (em bruto e em obra), de lã, linho, algodão e seda (em fio e em tecido) revela tendência para aumentar, há flutuações anuais fortes e irregulares quando se trata de produtos primários como azeite, vinho, frutas ou legumes;

3 - A enorme importância no início do período, do transporte de fosfatos, cujo estudo se reveste de interesse particular, não só porque a sua exportação pelo porto de Lisboa constituiu previsão económica suficiente para ser construída uma linha férrea, como por permitir prover incorrecções das estatísticas de comércio externo. Este produto constitui, de facto, a chave da interpretação do tráfego de "trânsito" - revalidando-se, assim, a hipótese da ampliação da função de passagem em território português para o comércio internacional espanhol, como consequência da construção de vias férreas.

O transporte de fosfatos foi, inicialmente, feito pela Linha de Leste (Fig. 6, Quadro VI), atingindo a sua tonelagem, nalguns anos, 50% da do tráfego total proveniente de Espanha. Estas percentagens aumentam logo em 1880 (ano em que começa a funcionar plenamente o Ramal de Cáceres) pa-

---

(1) Esta referência engloba apenas a rede da Companhia Real (...) que, nesta época abrangia o território entre Douro e Tejo. O tráfego com as outras linhas pode obter-se apenas pelo das "Estações de Trânsito".

(2) As estatísticas até 1889 separavam o carvão da lenha, não tendo esta última expressão no conjunto daquela rubrica.

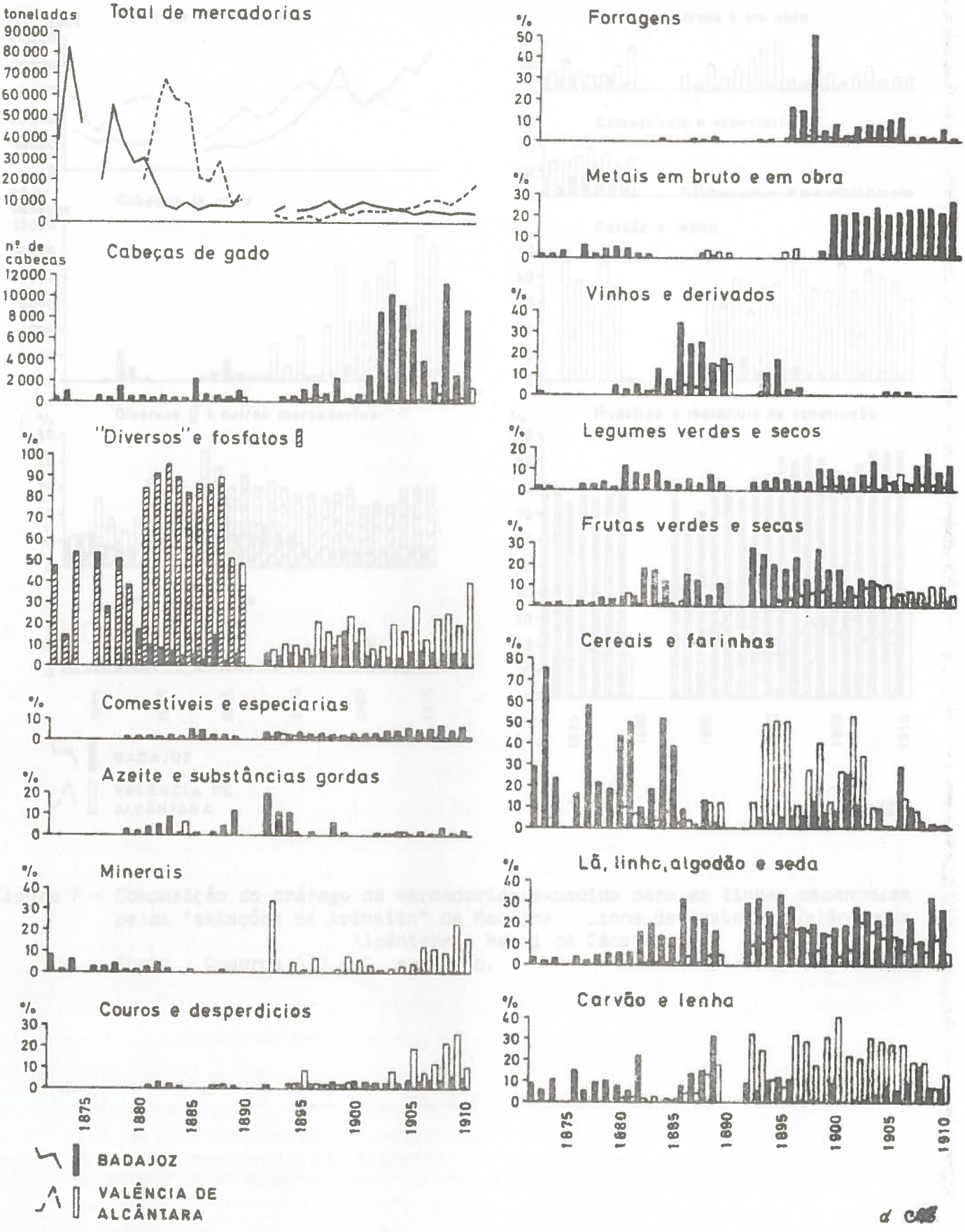


Figura 6 - Composição do tráfego de mercadorias recebido das linhas espanholas nas "estações de trânsito" de Badajoz - Linha de Leste - e Valência de Alcântara - Ramal de Cáceres.

Fonte - Quadros 5-A e D, em anexo.

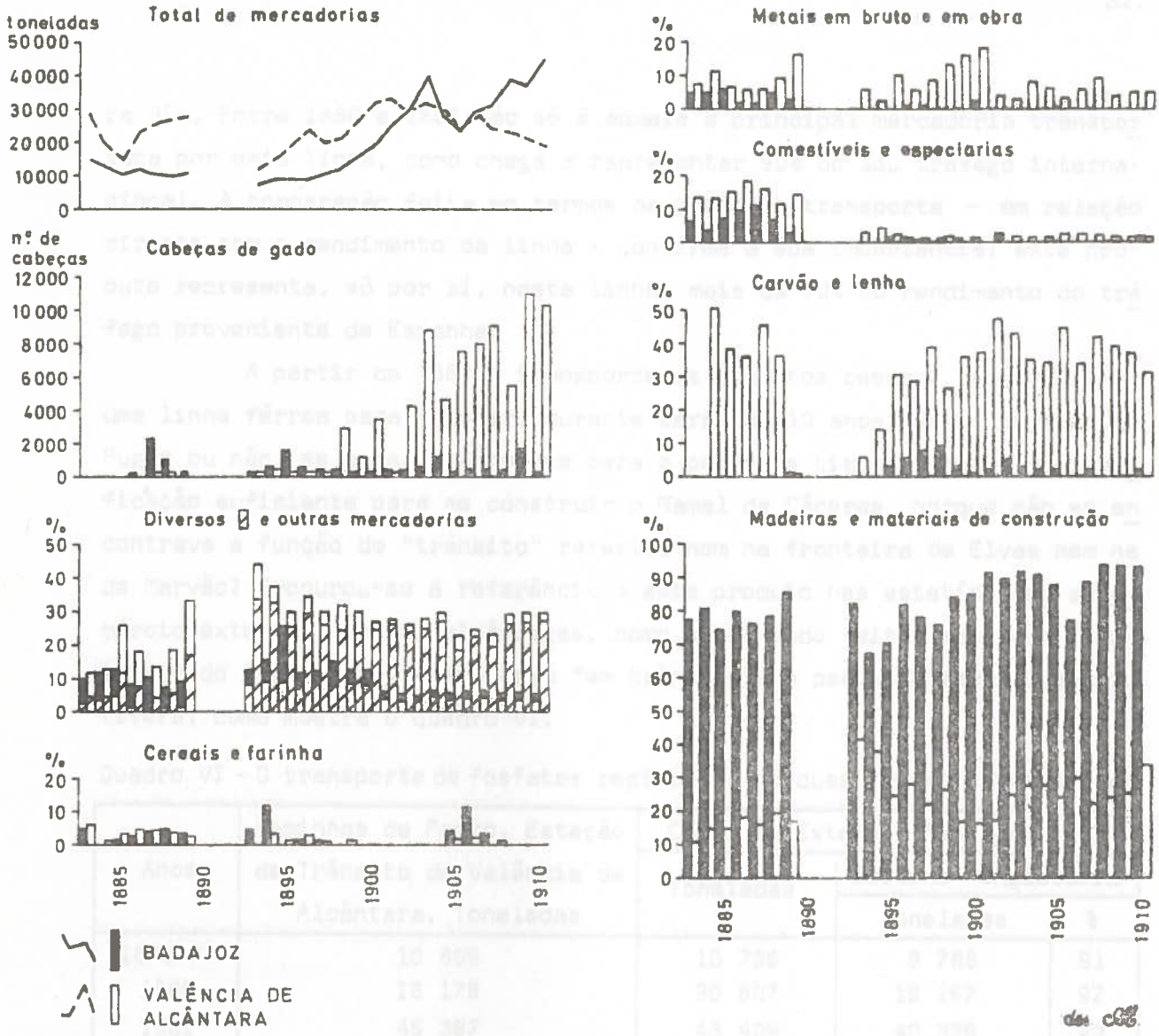


Figura 7 - Composição do tráfego de mercadorias expedido para as linhas espanholas pelas "estações de trânsito" de Badajoz - Linha de Leste - e Valência de Alcântara - Ramal de Cáceres.

Fonte - Quadros 5-B e C, em anexo.

ra 80%. Entre 1880 e 1887 não só é aquela a principal mercadoria transportada por esta linha, como chega a representar 90% do seu tráfego internacional. A comparação feita em termos de preço de transporte - em relação directa com o rendimento da linha - confirma a sua importância: este produto representa, só por si, nesta linha, mais de 70% do rendimento do tráfego proveniente de Espanha.

A partir de 1889 o transporte de fosfatos cessa. Construíra-se uma linha férrea para cumprir, durante cerca de 10 anos, este objectivo. Fugaz ou não, se o seu transporte para o porto de Lisboa tinha sido justificação suficiente para se construir o Ramal de Cáceres, porque não se encontrava a função de "trânsito" referida nem na fronteira de Elvas nem na de Marvão? Procurou-se a referência a este produto nas estatísticas de comércio externo, não por alfândegas, como tinha sido feito, mas pela finalidade do transporte, neste caso "em trânsito". A pesquisa revelou-se frutífera, como mostra o quadro VI.

Quadro VI - O transporte de fosfatos registado por duas fontes estatísticas

Anos	Caminhos de Ferro. Estação de Trânsito de Valência de Alcântara. Toneladas	Comércio Externo "em Trânsito"		
		Toneladas	Destino Inglaterra	
			Toneladas	%
1879(a)	10 809	10 736	9 788	91
1880	18 178	20 807	19 167	92
1881	45 367	43 409	40 376	93
1882	61 549	56 148	53 999	96
1885	19 581	23 270	17 654	76
1886	16 617	Não Regista(b)	Não Regista	
1887	25 284	"	"	
1888	4 757	"	"	
1889	4 399	"	"	
	r = 0,99			

(a) A linha de Cáceres só abriu ao público, para transporte de passageiros, em 1880, mas desde 1879 que circulavam mercadorias.

(b) As estatísticas de comércio externo deixam de mencionar os fosfatos quer como mercadoria em "trânsito", "reexportação" ou "baldeação", quer ainda como "exportação nacional" ou "importação para consumo", o que constitui mais uma prova da sua incorrecção.

Fontes: Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses. Resumos Estatísticos; Comércio do Continente (...) com os Países Estrangeiros (...). (Ver bibliografia).

Os relatórios da Companhia Real dos Caminhos de Ferro dão achegas importantes para explicar o transporte de fosfatos: não só reconhecem que a construção do Ramal de Cáceres foi justificada exclusivamente pelo interesse em os veicular para o porto de Lisboa, como explicam as quebras verificadas em 1885 e em 1886 (epidemia de cólera que impôs a adopção de medidas sanitárias) e, também, as posteriores: "... este tráfego em vista da crise agrícola da Inglaterra e da concorrência dos fosfatos da América tende a desaparecer, tratando a Sociedade Geral de Fosfatos de Cáceres de produzir o superfosfato, para assim concorrer aos mercados com mais vantagem" (RELATÓRIO DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO DA COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO (...), de 1888[1]. Em 1889 o mesmo organismo reconhecia que "esta linha para cuja construção se retextou unicamente o transporte dos referidos fosfatos, mostrava pela exploração deste ano que podem estes desaparecer". E, de facto, o seu transporte cessou a partir do referido ano. Duas razões parecem ter concorrido para tal: a primeira, já apontada, a produção nos locais de destino (Inglaterra principalmente mas também Alemanha, França, Bélgica e até Estados Unidos) dificilmente explicaria uma quebra tão brutal. A razão mais plausível deve-se a que a área de Cáceres passou a ficar directamente ligada por caminho-de-ferro ao porto de Huelva a partir desta altura (M. CORDEIRO, 1978, Mapa II - 11). A maior proximidade de Inglaterra a partir do porto de Lisboa não constituiu, neste caso, motivo suficiente para se continuarem a preferir as linhas férreas portuguesas às espanholas.

O Caminho-de-Ferro e a Função de "Trânsito"

O caso particular do transporte de fosfatos, embora permita ultrapassar a questão da inexactidão de uma fonte histórica, não resolve, todavia, o problema central, ou seja, qual a função das linhas férreas portuguesas no conjunto do tráfego dirigido ou proveniente de Espanha.

Se os caminhos-de-ferro constituem vias "de passagem" para esse

(1) Os fosfatos eram usados como adubo. O seu tratamento químico permite a produção de superfosfatos o que, segundo informação oral do historiador J. NADAL, parece ter sido conseguido em Cáceres pela primeira vez.

tráfego, o seu destino ou origem, em território português, seriam os portos marítimos mais directamente ligados às estações de fronteira, isto é: o porto de Lisboa para a Linha de Leste e para o Ramal de Cáceres (outros secundariamente) e os do litoral norte para as do Minho e do Douro. No caso destas duas vias, porque, como veremos, serviram de elo de ligação entre regiões espanholas, o destino deste tráfego (com origem ou termo em Espanha) podia situar-se noutra "Estação de Trânsito" da fronteira (Quadros VII a X).

Alguns comentários serão úteis, não só a propósito dos critérios que presidiram à elaboração destes resumos estatísticos, como aos resultados expressos: a designação "estações de Lisboa" engloba um conjunto de estações ferroviárias cujas designações e localização se foram alterando à medida que novas linhas se iam abrindo; separaram-se as estações marítimas, porque se admite que eram estas as principais intervenientes no tráfego internacional, embora não seja de excluir a hipótese de que parte do tráfego destinado às outras estações da cidade se referisse também a trânsito internacional. Independentemente desta possibilidade a função de passagem representava entre cerca de 20% e 90% do tráfego luso-espanhol (Quadros VII a X).

Nas linhas do Minho e do Douro (cujo tráfego internacional só é possível estudar em 9 anos) as mercadorias provenientes da área de Salamanca tinham preferencialmente como destino a Galiza, e vice-versa. Como será natural, este tráfego deve ter cessado a partir do momento em que as duas áreas passaram a estar ligadas directamente por vias ferroviárias espanholas. A situação será, portanto, semelhante à já observada a propósito do transporte de fosfatos pelo Ramal de Cáceres.

Em resumo: a função de "trânsito" das linhas férreas portuguesas representou uma parte importante do tráfego internacional, embora a tendência tivesse sido para a sua diminuição progressiva, por motivos que se ligam ao traçado das vias espanholas. Essa tendência verifica-se também quando ele é comparado com o interno. A relação entre os valores do tráfego internacional das mercadorias transportadas em pequena velocidade nas duas fronteiras (Elvas e Marvão) e o total do tráfego correspondente das linhas de Leste, Norte e Cáceres[1], diminui progressiva e regularmen

---

(1) As estatísticas publicam conjuntamente o tráfego da linha de Leste e do Norte.

Quadro VII - Destino das mercadorias (pequena velocidade - toneladas) com origem nas "estações de trânsito" de Valência de Alcântara ou Badajoz
% média 1893 - 1910

Origem \ Destino	Estações de Lisboa		Estações do Porto	Total
	Total	Marítimas		
Valência de Alcântara	87	57	2	89
Badajoz	60	29	7	67

Quadro VIII - Origem das mercadorias (pequena velocidade - toneladas) com destino às "estações de trânsito" de Valência de Alcântara ou Badajoz
% média 1895 - 1910

Destino \ Origem	Estações de Lisboa		Estações do Porto	Estação da F. Foz	Estação da Pampilhosa	Total
	Total	Marítimas				
Valência de Alcântara	63	41	-	5	-	68
Badajoz	7	6	-	2	11	26

Quadro IX - Destino das mercadorias (pequena velocidade - Toneladas) com origem nas "estações de trânsito" de Valença T e de Barca d'Alva T
% média 1893 - 1896 e 1907 - 1910

Origem \ Destino	Valença T	Porto T	Barca d'Alva T	Total
Barca d'Alva T	47	1	-	48
Valença T	-	31	22(a)	53

Quadro X - Origem das mercadorias (pequena velocidade - toneladas) com destino às "estações de trânsito" de Valença T e de Barca d'Alva T
% média 1893 - 1896 e 1907 - 1910

Destino \ Origem	Valença T	Porto T	Barca d'Alva T	Total
Barca d'Alva T	4	14(b)	-	18
Valença T	-	6(a)	36	42

Fontes: Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses. Resumos Estatísticos; Caminhos de Ferro do Estado. Resumos Estatísticos do Exercício. (Ver bibliografia).

(a) Se as médias oferecem frequentemente risco, neste caso, ele é ainda maior por haver flutuações anuais muito grandes; a necessidade de redução do texto e dos quadros impede a apresentação dos valores anuais.

(b) A tendência parece ser no sentido descrecente apesar das flutuações anuais acentuadas.

Quadro XI

Relação entre o total do transporte de mercadorias em pequena velocidade e o tráfego internacional

A - Entre o das linhas férreas do Norte, Leste e Cáceres e o das "estações de trânsito" de Badajoz e Valência de Alcântara entre 1877 e 1910

Anos	Linhas do Norte Leste e Cáceres Mercadorias em pequena velocidade (ton.)	"Estações de trânsito" de Badajoz e Valência de Alcântara Mercadorias em pequena velocidade (ton.)	Percentagem do tráfego internacional em relação ao total das três linhas férreas
1877	289 193	68 392	24
1878	284 964	46 904	17
1880	400 877	87 366	22
1881	447 367	99 177	22
1882	530 027	127 079	24
1883	505 867	110 979	22
1884	493 082	100 363	20
1885	500 984	54 923	11
1886	547 288	66 447	12
1887	548 614	76 403	14
1888	585 993	57 748	10
1889	649 398	66 638	10
1893	512 468	34 911	7
1894	543 255	35 286	6
1895	604 256	42 196	7
1896	664 837	46 203	7
1897	648 754	49 734	8
1898	689 265	49 594	7
1899	848 995	58 894	7
1900	951 322	66 884	7
1901	907 416	81 220	9
1902	1 304 762	76 780	6
1903	1 444 581	90 195	6
1904	1 487 332	73 458	5
1905	1 525 169	64 453	4
1906	1 578 123	79 840	5
1907	1 617 752	77 261	5
1908	1 650 212	80 493	5
1909	1 752 025	79 939	5
1910	1 854 034	91 742	5

Quadro XI

Relação entre o total do transporte de mercadorias em pequena velocidade e o tráfego internacional

B - Entre o das linhas férreas do Minho e do Douro e o das "estações de trânsito" de Valença T e Barca d'Alva T entre 1893 e 1897 e entre 1907 e 1910

Anos	Linhas do Minho e Douro Mercadorias em pequena velocidade (ton.)	"Estações de trânsito" de Valença T e Barca d'Alva T Mercadorias em pequena velocidade (ton.)	Percentagem do tráfego internacional em relação ao total das duas linhas férreas
1893	262 491	2 805	1
1894	254 216	3 900	2
1895	280 649	10 837	4
1896	309 226	9 796	3
1897	302 079	5 656	2
1907	523 134	31 210	6
1908	632 159	25 467	4
1909	613 846	31 755	5
1910	613 570	40 850	7

Fontes: Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguesses. Resumos Estatísticos; Caminhos de Ferro do Estado. Resumos Estatísticos do Exercício. (Ver bibliografia).

te, desde 24% (1887) a 5% (1910); pelo contrário, nas fronteiras do Minho (Valença T) e Douro (Salamanca T) os mesmos valores aumentam de 1% (1893) para 7% (1910) (Quadro XI-A e B).

A diminuição progressiva da incidência do tráfego internacional não representa, no entanto, o seu decréscimo em termos absolutos mas um aumento relativo dos transportes internos (sobretudo na Linha do Norte), cujo estudo está ainda numa fase incipiente.

Conclusão

A construção de linhas férreas em Portugal obedeceu ao objectivo afirmado de incrementar as relações internacionais, nomeadamente as de carácter económico, como o provam, na prática, a orientação e a prioridade do traçado das linhas em direcção à fronteira (terrestre).

O estudo dos registos (corrigidos) das mercadorias transportadas por via férrea em estações de fronteira e dos registos em alfândegas terrestres vêm, no entanto, demonstrar que o objectivo proposto não foi atingido, pelo menos com expressão suficiente. De facto, esse objectivo foi limitado por condicionantes de espécie, de tempo e de grandeza que justificam a posição de se atribuir à função de "trânsito" internacional (com aumento notável nas décadas de 70 e 80), a única vantagem económica que, no rigor da expressão numérica, se pode, directamente, imputar ao novo meio de transporte e, assim mesmo, referida quase exclusivamente ao pagamento de preços de transporte (ferroviário).

Efectivamente, de entre as hipóteses teóricas de "comércio internacional" fica excluída, por não verificada, a incidência da via ferroviária no incremento do comércio com origem em Portugal e destino a territórios estrangeiros (ou vice-versa), com percurso em Espanha, que se manteve com expressão reduzida e não alterado pelo facto da abertura de linhas internacionais, hipótese que seria previamente de considerar em relação às concorrentes, a saber:

- o comércio com origem em Espanha que atravessa a fronteira portuguesa com dois destinos: o território português ou países estrangeiros alcançáveis através de portos portugueses;

- o comércio com destino a Espanha proveniente de território por

tuguês ou de territórios estrangeiros com desembarque em portos portugueses;

- a existência por período determinado de um trânsito comercial de características específicas: o que veiculava por território português o comércio entre regiões espanholas distintas - Galiza / área de Salamanca, e vice-versa.

Atendendo a que o comércio bilateral luso-espanhol, atrás incluído, não averba aumento visível senão a partir do final do século (quase 50 anos após ter sido, atambém, proposto como objectivo e por razões que, então, não podem ter-se como decorrentes da implantação de redes ferroviárias), apresenta-se como provável a conclusão de que só o mercado interno acabou por justificar a posteriori a razão económica da abertura de linhas que, na escolha do seu traçado, não o tinham tido em conta relevante.

O objectivo declarado prioritário pela política portuguesa de transportes na década de 50 - trespassar a fronteira terrestre através das vias que as novas técnicas propunham, abolindo ao mesmo tempo o obstáculo que formalizava o isolacionismo económico - acaba assim por limitar-se, quase exclusivamente, à relativa melhoria das condições económicas com o país vizinho e, mesmo assim, circunscrita a uma função (o "trânsito"), e a um curto período histórico - aquele em que a própria Espanha, não tendo ainda assegurado por via férrea as ligações internas que viria a concretizar, recorre à travessia do território português como percurso mais económico - década de 60 e, sobretudo, de 70 e 80.

Após o que a fronteira parece readquirir posição "castrense" na economia dos dois países.

A N E X O

Observações para a leitura dos Quadros 5-A a 5-D

A designação das espécies de mercadorias utilizadas nestes quadros é a referida pelos resumos estatísticos da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, a partir de 1892. Antes deste ano, dado a sua organização ser diferente, foi necessário agrupar alguns itens, para que a comparação antes e depois dessa data fosse possível, como a seguir se indica. (Os números referidos entre parêntesis reportam-se à identificação usada nas estatísticas até 1889; os volumes de 1891 e de 1892 não existem ou não foram encontrados).

Item 2 - Carvão e Lenha - resulta do agrupamento de Carvão de Pedra e coke (5) e Carvão Vegetal (6).

Item 3 - Comestíveis e especiarias - resulta do agrupamento de Bacalhau e Peixe Salgado (3), Especiarias e Comestíveis (14) e Sal (37).

Item 4 - Couros e Desperdícios - agrupamento de Couros e Despojos de Animais (11) e Desperdícios, Borras, Trapos (13).

Item 6 - Frutas Verdes e Secas - agrupamento de Frutas Secas (19) e Laranjas e Frutas Verdes (22).

Item 8 - Lã, Linho, Algodão e Seda (em fio e em obra) - agrupamento de Fios de todas as Espécies (17), Lã ou Algodão em Rama (21), Linho e Estopa em Rama (25) e Tecidos de todas as qualidades (40).

Item 9 - Legumes Verdes e Secos - agrupamento de Legumes (23) e Legumes Verdes, Cebolas, etc. (24).

Item 10 - Madeiras e Materiais de Construção - agrupamento de Cal Hidráulica e Comum (4), Construção (9), Madeiras de Tinturaria e Exóticas (26), Madeiras de todas as classes (17), Mármores e Pedras Aparelhadas (28) e Terra, Barro, Argila (41).

Item 11 - Metais em Bruto e em Obra - agrupamento de Metais em Bruto (29) e Metais em Obra (30).

Item 16 - Cereais e Farinhas - agrupamento de Farinhas Alimentícias (16), Sementes (38) e Cereais (43).

Item 17 - Vinho e Derivados - agrupamento de Álcool, Aguardente e Bebidas Fermentadas (1) e Vinho e Vinagre (44).

Item 19 - Diversos - agrupamento de Cristais, Espelhos, Louças (12), Objectos Artísticos e Materiais Inflamáveis (32), Papel, Cartão e Livros (34), Casca (7), Cortiça (10), Estrumes (15), Produtos Químicos e Drogas (36).

Os Fosfatos, que também deixam de ser discriminados a partir de 1893, mantiveram-se individualizados até à data em que deixavam de figurar nas estatísticas (1889), por este produto interessar particularmente ao assunto tratado no segundo artigo deste relatório.

Além da tonelagem dos Transportes do Público, as estatísticas publicam ainda a dos Transportes de Serviço, Carruagens e Material Circulante e, nalguns anos, Taras Vazias. Subtraiu-se à tonelagem total a referente a estes transportes, por não interessarem para o presente trabalho.

Quadro 5 - Movimento de mercadorias em pequena velocidade (toneladas)

A - Estação de Badajoz (Linha de Leste). Mercadorias recebidas das linhas espanholas (M.Z.A.)

	Mercadorias / Anos		1872	1873	1874	1876	1877	1878	1879	1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1892
1	Azeite e substâncias gordas	T	22	271	12	-	3	22	858	651	776	436	677	175	23	2	131	403	1 386	1 307
		%	0,1	0,3	-	-	-	0,1	2,9	2,1	4,0	4,9	8,4	1,6	0,3	-	1,5	4,3	11,6	19,0
2	Carvão e lenha	T	3 015	4 822	4 862	3 116	3 136	1 449	2 890	2 525	1 078	1 928	91	208	45	757	1 190	1 410	3 631	601
		%	8,2	5,5	10,2	14,7	5,7	8,8	9,8	8,0	5,5	21,5	1,1	1,8	0,6	8,6	13,5	15,0	30,5	8,8
3	Comestíveis e especiarias.	T	114	133	143	103	169	101	142	300	200	96	134	113	310	264	192	181	120	204
		%	0,3	0,1	0,3	0,5	0,3	0,3	0,5	1,0	1,0	1,1	1,7	1,0	4,2	3,0	2,2	1,9	1,0	3,0
4	Couros e desperdícios . .	T	30	64	38	89	170	35	54	43	116	228	168	65	11	33	67	110	50	68
		%	0,1	0,1	0,1	0,4	0,3	0,1	0,2	0,1	0,6	2,5	2,1	0,6	0,1	0,4	0,8	1,2	0,5	1,0
5	Forragens e outros vegetais	T	6	6	5	47	7	18	120	132	24	46	73	32	16	89	41	173	51	32
		%	-	-	-	0,2	-	-	0,4	0,4	0,1	0,5	0,9	0,3	0,2	1,0	0,5	1,8	0,4	0,5
6	Frutas verdes e secas . .	T	619	562	854	429	493	1 568	1 039	1 425	1 014	1 572	1 365	1 374	-	1 345	1 089	507	1 280	1 849
		%	1,7	0,6	1,8	2,0	0,9	4,0	3,5	4,5	5,2	17,5	17,0	12,2	-	15,2	12,4	5,4	10,8	26,9
7	Lã, linho, algodão e seda .	T	1 054	912	1 197	697	1 130	1 653	1 495	1 806	1 060	1 354	1 432	1 497	920	2 660	1 944	1 975	1 860	1 923
		%	2,9	1,0	2,5	3,3	2,0	4,2	5,1	5,7	5,4	15,1	17,8	13,3	12,5	30,0	22,1	21,0	15,6	28,0
8	Legumes verdes e secos . .	T	216	487	45	455	1 205	1 328	197	3 337	1 465	579	703	369	181	414	269	636	426	240
		%	0,6	0,6	0,1	2,1	2,2	3,4	0,7	10,8	7,5	6,4	8,7	3,3	2,5	4,7	3,1	6,8	3,6	3,5
9	Madeiras e mat.construção.	T	139	25	27	9	7	57	33	85	69	80	28	15	8	27	43	26	10	21
		%	0,4	-	0,1	-		0,1	0,1	0,3	0,3	0,9	0,3	0,1	0,1	0,3	0,5	0,3	0,1	0,3
10	Metais em bruto e em obra.	T	638	1 405	1 474	1 272	1 155	1 657	1 661	1 298	389	155	31	15	7	10	181	73	6	1
		%	1,7	1,6	3,1	6,0	2,1	4,2	5,6	4,1	2,0	1,7	0,4	0,1	0,1	0,1	2,0	0,8	-	-
11	Minerais	T	3 131	1 314	2 850	519	1 461	1 830	512	238	465	439	98	44	101	21	-	91	-	20
		%	8,5	1,5	6,0	2,4	2,7	4,7	1,7	0,8	2,4	4,9	1,2	0,4	1,4	0,2	-	1,0	-	0,3
12	Objectos manufacturados .	T	272	604	534	209	106	95	245	251	554	300	287	282	72	161	67	134	151	130
		%	0,7	0,7	1,1	1,0	0,2	0,2	0,8	0,8	2,8	3,3	3,6	2,5	1,0	1,8	0,8	1,4	1,3	1,9
13	Cereais e farinhas	T	10 870	65 641	10 865	3 316	31 245	8 358	5 276	13 587	9 527	895	1 461	5 744	2 849	755	145	1 242	242	32
		%	28,3	74,2	22,7	15,6	56,8	21,4	17,8	43,2	48,9	10,0	18,1	51,1	38,6	8,5	1,6	13,2	2,0	0,5
14	Vinhos e derivados	T	270	31	27	30	3	149	1 140	664	936	144	971	806	2 467	2 080	2 197	1 385	1 998	6
		%	0,7	-	0,1	0,1	-	0,4	3,8	2,1	4,9	1,6	12,1	7,2	33,4	23,5	24,9	14,8	16,8	-
15	Diversos	T	880	824	416	1 438	1 424	1 792	3 121	2 414	1 719	725	489	506	353	234	1 259	1 039	686	434
		%	2,4	0,9	0,8	6,8	2,6	5,5	10,8	7,6	9,2	8,1	6,1	4,5	4,7	2,5	14,2	2,0	5,7	6,3
16	Fosfatos	T	15 050	11 360	24 448	9 506	13 298	16 902	10 809	2 668	-		45	-	20		-			
		%	43,3	12,8	51,1	44,8	24,8	43,3	36,5	8,5	-	-	0,6	-	0,3	-	-	-	-	-
17	Transporte do público . .	T	36 626	88 461	47 797	21 235	55 017	39 014	29 592	31 479	19 464	8 979	8 053	11 245	7 383	8 852	8 809	9 385	11 905	6 868
		%	99,9	99,9	100,0	99,9	100,0	99,7	100,0	100,0	99,7	100,0	100,1	100,0	100,0	99,8	100,1	99,9	99,9	100,1
18	Cabeças de gado	Nº	335	811		460	285	1 390	414	308	255	485	160	187	2 047	635	458	412	897	2 047

Quadro 5-A - Continuação

	Mercadorias / Anos		1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910
1	Azeite e substâncias gordas	T	971	759	13	128	29	431	41	24	24	73	54	117	30	109	39	229	49	127
		%	11,0	10,7	0,2	1,4	0,2	5,8	0,5	0,3	0,3	0,9	0,7	1,6	0,5	1,5	0,6	3,8	0,8	2,3
2	Carvão e lenha	T	489	711	834	975	68	74	11	623	37	64	50	238	403	376	599	1 004	425	348
		%	5,5	10,0	11,0	10,4	0,6	1,0	0,1	8,5	0,4	0,8	0,7	3,2	7,3	5,3	8,9	16,6	6,9	6,4
3	Comestíveis e especiarias.	T	266	125	230	173	351	142	162	184	246	258	280	288	282	321	372	381	279	322
		%	3,0	1,8	3,0	1,9	2,9	1,9	1,8	2,5	2,6	3,1	3,7	3,7	5,1	4,5	5,5	6,3	4,5	5,9
4	Couros e desperdícios . .	T	39	124	129	138	160	226	133	232	280	110	126	160	201	168	218	214	302	250
		%	0,4	1,8	1,7	1,5	1,3	3,1	1,5	3,1	2,9	1,3	1,7	2,1	3,7	2,4	3,2	3,5	4,9	4,6
5	Forragens e outros vegetais	T	47	9	1 247	1 424	5 894	351	744	191	618	661	566	773	629	140	145	83	385	47
		%	0,5	0,1	16,4	15,2	48,6	4,8	8,4	2,6	6,5	7,8	7,6	10,4	11,4	2,0	2,2	1,4	6,2	0,9
6	Frutas verdes e secas . .	T	2 119	1 438	1 308	2 144	1 523	1 929	1 573	1 291	930	1 147	920	669	221	85	154	105	69	164
		%	23,9	20,2	17,2	23,0	12,6	26,2	17,7	17,5	9,8	13,6	12,3	9,0	4,0	1,2	2,3	1,7	1,1	3,0
7	Lã, linho, algodão e seda.	T	2 701	1 753	2 459	2 501	2 052	1 390	1 291	1 235	1 712	2 286	1 826	1 509	1 329	901	1 463	665	1 921	1 357
		%	30,5	24,6	32,3	26,8	16,9	18,8	14,6	16,8	18,1	27,1	24,4	20,3	24,1	12,7	21,7	11,0	31,1	24,9
8	Legumes verdes e secos . .	T	339	410	367	366	480	712	841	493	563	643	1 058	584	277	291	818	1 061	543	662
		%	3,8	5,8	4,8	3,9	4,0	9,7	9,5	6,7	5,9	7,6	14,2	7,8	5,0	4,1	12,1	17,6	8,8	12,1
9	Madeiras e mat.construção.	T	47	12	6	50	7	20	5	67	72	133	246	277	192	175	97	107	143	161
		%	0,5	0,2	0,1	0,5	0,1	0,3	0,1	0,9	0,8	1,6	3,3	3,7	3,5	2,5	1,4	1,8	2,3	2,9
10	Metais em bruto e em obra.	T	4	1	17	16	12	320	1 863	1 556	2 088	1 680	1 796	1 549	1 199	1 657	1 634	1 464	1 335	1 434
		%	-	-	0,2	0,2	0,1	4,3	21,0	21,1	22,0	19,9	24,0	20,8	21,8	23,3	24,2	24,2	21,6	26,3
11	Minerais	T	-	-	-	10	-	-	-	-	-	-	-	20	21	40	10	-	20	-
		%	-	-	-	0,1	-	-	-	-	-	-	-	0,3	0,4	0,6	0,1	-	0,3	-
12	Objectos manufacturados .	T	125	132	100	198	139	160	151	170	161	162	118	205	266	266	134	135	207	176
		%	1,4	1,9	1,3	2,1	1,1	2,2	1,7	2,3	1,7	1,9	1,6	2,8	4,8	3,7	3,0	2,2	3,3	3,2
13	Cereais e farinhas	T	395	103	384	512	641	909	565	553	2 319	925	117	718	55	2 036	634	210	138	88
		%	4,5	1,4	5,0	5,5	5,3	12,3	6,4	7,5	24,5	11,0	1,6	9,6	1,0	28,6	9,4	3,5	2,2	1,6
14	Vinhos e derivados	T	886	1 156	209	271	5	23	25	4	4	27	16	66	30	59	27	21	12	5
		%	10,0	16,2	2,7	2,9	-	0,3	0,3	-	-	0,3	0,2	0,9	0,5	0,8	0,4	0,3	0,2	0,1
15	Diversos	T	430	411	312	430	757	687	1 460	741	418	256	295	272	370	494	394	360	358	316
		%	4,8	5,7	4,1	4,6	6,2	9,3	16,5	10,1	4,4	3,0	3,9	3,6	6,7	6,9	5,8	6,0	5,8	5,8
16	Transporte do público . .	T	8 858	7 114	7 615	9 336	12 118	7 374	8 865	7 364	9 472	8 425	7 469	7 445	5 505	7 118	6 738	6 039	6 186	5 458
		%	99,8	100,2	100,0	100,0	99,9	100,0	100,1	99,9	99,9	99,9	99,9	100,0	99,8	100,1	99,8	99,9	100,0	100,0
17	Cabeças de gado	Nº	379	315	1 023	1 529	698	1 059	225	740	2 363	8 100	9 698	5 800	6 594	380	1 839	12 897	2 273	8 360

Quadro 5 - Movimento de mercadorias em pequena velocidade (toneladas)

8 Estação de Valência de Alcântara (Ramal de Cáceres). Mercadorias recebidas das linhas espanholas (M.Z.A.)

	Mercadorias / Anos		1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1893	1894	1895	1896
1	Azeite e substâncias gordas	T	82	130	13	180	3 699	350			116	13	4	50	8	1
		%	*0,3*	*0,2*	*0,2*	*0,3*	*6,6*	*1,4*	-	-	*1,1*	*0,1*	*1,1*	*0,3*	*0,2*	-
2	Carvão e lenha	T	248	1 339	891	1 525	861	322	829	1 282	1 316	2 107	1 142	410	374	1 045
		%	*1,1*	*2,6*	*1,3*	*2,6*	*1,5*	*1,3*	*4,0*	*4,2*	*12,6*	*17,6*	*23,9*	*10,4*	*7,5*	*30,8*
3	Comestíveis e especiarias .	T	39	135	35	175	215	301	32	41	37	38	94	65	60	33
		%	*0,2*	*0,3*	*0,1*	*0,3*	*0,4*	*1,2*	*0,2*	*0,1*	*0,4*	*0,3*	*2,0*	*1,6*	*1,2*	*1,0*
4	Couros e desperdícios . . .	T	17	21	22	52	53	38	5	336	2	13	11	48	409	42
		%	*0,1*	-	-	*0,1*	*0,1*	*0,2*	-	*1,1*	-	*0,1*	*0,2*	*1,2*	*8,2*	*1,2*
5	Forragens e outros vegetais	T		4	26	2			5	6	9	1	10	32	29	105
		%	-	-	-	-	-	-	-	-	*0,1*	-	*0,2*	*0,8*	*0,6*	*3,1*
6	Frutas verdes e secas . .	T	1 429	204	105	662	634	635	1	8	6	1		80	125	172
		%	*6,4*	*0,4*	*0,1*	*1,1*	*1,1*	*2,6*	-	-	*0,1*	-	-	*2,0*	*2,5*	*5,1*
7	Lã, linho, algodão e seda .	T	25	100	358	312	356	267	969	507	470	552	482	518	665	582
		%	*0,1*	*0,2*	*0,5*	*0,5*	*0,6*	*1,1*	*4,7*	*1,7*	*4,5*	*4,6*	*10,1*	*13,1*	*13,3*	*17,1*
8	Legumes verdes e secos . .	T	79	144	5	307	65	96		3		1	26	-	-	-
		%	*0,3*	*0,3*	-	*0,5*	*0,1*	*0,4*	-	-	-	-	*0,5*	-	-	-
9	Madeiras e mat.construção .	T	17	938	1 325	1 586	232	157	24	211	274	80	81	11	35	30
		%	*0,1*	*1,8*	*2,0*	*2,7*	*0,4*	*0,7*	*0,1*	*0,7*	*2,6*	*0,7*	*1,7*	*0,3*	*0,7*	*0,9*
10	Metais em bruto e em obra .	T	2	47	64	36	156	26	47	1 043	246	284	8	107	229	6
		%	-	*0,1*	*0,1*	*0,1*	*0,3*	*0,1*	*0,2*	*3,4*	*2,4*	*2,4*	*0,2*	*2,7*	*4,6*	*0,2*
11	Minerais	T	6	20	29	120	6	53	66	43	3	-	-	179	49	212
		%	-	-	-	*0,2*	-	*0,2*	*0,3*	*0,1*	-	-	-	*4,5*	*1,0*	*6,2*
12	Objectos manufacturados . .	T	12	198	1 447	352	209	114	110	88	160	254	86	93	103	119
		%	*0,1*	*0,4*	*2,1*	*0,6*	*0,4*	*0,5*	*0,5*	*0,3*	*1,5*	*2,1*	*1,8*	*2,4*	*2,1*	*3,5*
13	Cereais e farinhas	T	2 238	2 985	306	2 067	4 023	535	670		1 226	1 404	2 324	1 965	2 466	350
		%	*10,0*	*5,7*	*0,5*	*3,5*	*7,2*	*2,2*	*3,3*	-	*11,8*	*11,8*	*48,8*	*41,8*	*49,4*	*10,3*
14	Vinhos e derivados	T	2	16	635	171	1 077	1 106	721	846	1 377	1 648	6	6	25	1
		%	-	-	*0,9*	*0,3*	*1,9*	*4,6*	*3,5*	*2,8*	*13,2*	*13,5*	*0,1*	*0,2*	*0,5*	-
15	Diversos	T	52	376	949	648	951	544	490	535	408	1 142	505	380	415	700
		%	*0,2*	*0,7*	*1,3*	*1,0*	*1,8*	*2,3*	*2,4*	*2,6*	*3,9*	*9,6*	*10,8*	*9,6*	*8,2*	*20,6*
16	Fosfatos	T	18 178	45 367	61 549	50 562	43 564	19 581	16 617	25 284	4 757	4 399		-	-	-
		%	*81,1*	*87,2*	*90,8*	*86,1*	*77,8*	*81,2*	*80,7*	*83,6*	*45,7*	*36,9*	-	-	-	-
17	Transporte do público . . .	I	22 406	52 024	67 759	58 757	56 101	24 125	20 580	30 233	10 407	11 937	4 779	3 944	4 992	3 398
		%	*100,0*	*99,9*	*99,9*	*100,0*	*100,0*	*100,0*	*99,8*	*99,8*	*99,9*	*100,0*	*100,0*	*99,9*	*100,0*	*100,0*
18	Cabeças de gado . .	Nº	145	165	401	259	352	173	100	229	281	326	73	178	247	489

Quadro 8 — Continuação

	Mercadorias / Anos		1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910
1	Azeite e substâncias gordas	T	8	22	-	14	22	23	43	121	2	7	82	45	45	45
		%	0,2	0,3	-	0,2	0,2	0,3	0,5	1,5	-	0,1	0,6	0,4	0,3	0,2
2	Carvão e lenha	T	1 397	1 189	1 753	3 023	2 522	1 474	2 399	2 275	2 598	3 325	2 523	1 909	877	3 375
		%	27,9	17,5	30,4	39,4	21,6	20,3	30,0	28,3	26,9	26,9	19,0	18,7	6,8	17,6
3	Comestíveis e especiarias .	T	47	42	49	53	64	81	80	85	61	58	84	69	134	148
		%	0,9	0,6	0,8	0,7	0,5	1,1	1,0	1,1	0,6	0,5	0,6	0,7	1,0	0,8
4	Couros e desperdícios . . .	T	57	106	158	34	85	2	613	1 456	663	1 366	1 519	1 579	2 506	1 825
		%	1,1	1,6	2,7	0,4	0,7	-	7,7	18,1	6,9	10,9	11,4	15,5	19,5	9,5
5	Forragens e outros vegetais	T	152	176	100	173	104	178	101	110	18	51	105	21	17	45
		%	3,0	2,6	1,7	2,3	0,9	2,4	1,3	1,4	0,2	0,4	0,8	0,2	0,1	0,2
6	Frutas verdes e secas . . .	T	331	487	38	146	598	654	809	833	557	947	908	991	1 220	1 153
		%	6,6	7,2	0,7	1,9	5,1	9,0	10,1	10,3	5,8	7,5	6,8	9,7	9,5	6,0
7	Lã, linho, algodão e seda .	T	794	485	803	352	791	1 430	1 242	992	1 297	796	1 366	683	1 478	925
		%	15,8	7,1	13,9	4,6	6,8	19,6	15,5	12,3	13,4	6,3	10,3	6,7	11,5	4,8
8	Legumes verdes e secos . .	T	-	155	141		22	188	97	329	735	385	354	199	192	20
		%	-	2,3	2,4	-	0,2	2,6	1,2	4,1	7,6	3,1	2,7	2,0	1,5	0,1
9	Madeiras e mat.construção .	T	-	316	170	3	4		40	53	100	235	803	984	655	952
		%	-	4,7	2,9	-	-	-	0,5	0,7	1,0	1,9	4,5	9,6	5,1	5,0
10	Metais em bruto e em obra .	T	22	3	9	79	66	3	10	56	40	85	104	105	15	88
		%	0,4	-	0,2	1,0	0,6	-	0,1	0,7	0,4	0,7	0,8	1,0	0,1	0,5
11	Minerais	T		101	438	421	342	78	161	200	394	1 481	1 473	942	2 910	3 030
		%	-	1,5	7,6	5,5	2,9	1,1	2,0	2,5	4,1	11,8	11,1	9,2	22,6	15,8
12	Objectos manufacturados . .	T	86	67	58	45	50	38	66	157	464	424	123	184	128	88
		%	1,7	1,0	1,0	0,6	0,4	0,5	0,8	1,9	4,8	3,4	0,9	1,8	1,0	0,5
13	Cereais e farinhas	T	1 349	2 669	708	2 036	6 067	2 430	760	38	-	1 768	1 036	12	148	2
		%	26,9	39,6	12,3	26,5	51,9	33,5	9,5	0,5	-	14,1	7,8	0,1	1,2	-
14	Vinhos e derivados	T	2	2		3	12	4	4	2	5	4	3	4	4	11
		%	-	-	-	-	0,1	0,1	-	-	0,1	-	-	-	-	0,1
15	Diversos	T	763	948	1 341	1 293	943	680	1 570	1 342	2 726	1 590	3 005	2 476	2 519	2 436
		%	15,3	14,0	23,2	26,8	8,1	9,4	19,6	16,7	28,2	12,5	22,6	24,3	19,6	38,8
16	Transporte do público . . .	T	5 008	6 788	5 766	7 675	11 692	7 263	7 995	8 049	9 660	12 582	13 288	10 203	12 848	19 143
		%	99,8	100,0	100,2	99,9	100,0	99,9	99,8	100,1	100,0	100,1	99,9	99,9	99,8	99,9
17	Cabeças de gado	Nº	71	142	141	125	104	306	340	719	228	349	912	279	508	1 331

Quadro 5 Movimento de mercadorias em pequena velocidade (toneladas)

C Estação de Badajoz (Linha de Leste). Mercadorias expedidas para as linhas espanholas (M.Z.A.)

	Mercadorias / Anos		1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1893	1894	1895	1896	1897	1898
1	Azeite e substâncias gordas	T	187	223	93	4	15	160	175	1	1	694	4	3	5
		%	1,3	1,7	1,0	-	0,1	1,7	1,6	-	-	7,1	-	-	-
2	Carvão e lenha	T	74	20	-	65		38	92	10	19	241	418	819	1 085
		%	0,5	0,1	-	0,6	-	0,4	0,8	0,1	0,2	2,5	4,8	7,4	8,5
3	Comestíveis e especiarias .	T	710	370	582	957	1 042	507	228	29	14	76	101	55	86
		%	5,0	2,9	6,1	8,3	10,1	5,3	2,1	0,3	0,2	0,8	1,1	0,5	0,7
4	Couros e desperdícios . . .	T	345	393	66	241	359	139	155	210	373	243	175	188	617
		%	2,4	3,0	0,7	2,1	3,5	1,5	1,4	2,6	4,3	2,5	2,0	1,7	4,8
5	Forragens e outros vegetais	T	30	60	14	19	24	15	16	16	9	21	7	2	61
		%	0,2	0,5	0,1	0,2	0,2	0,1	0,1	0,2	0,1	0,2	0,1	-	0,5
6	Frutas verdes e secas . . .	T	-	13	3	4	5	7	2	4	2	1	12	1	1
		%	-	0,1	-	-	-	0,1	-	-	-	-	0,1	-	-
7	Lã, linho, algodão e seda .	T	34	27	88	99	86	75	151	1	1	415	12	37	15
		%	0,2	0,2	0,9	0,9	0,8	0,8	1,4	-	-	4,3	0,1	0,3	0,1
8	Legumes verdes e secos . .	T	142	77	317	30	53	21	55	2	6	-	1	2	11
		%	1,0	0,6	3,3	0,3	0,5	0,2	0,5	-	0,1	-	-	-	0,1
9	Madeiras e mat.construção .	T	11 042	10 466	7 060	9 264	7 800	7 518	9 227	6 813	5 899	6 923	7 203	8 636	9 691
		%	77,2	81,0	74,0	80,1	75,9	78,6	83,7	82,7	67,7	71,2	82,2	78,6	76,2
10	Metais em bruto e em obra .	T	571	496	520	131	102	391	208	33	25	37	41	79	18
		%	4,0	3,8	5,5	1,1	1,0	4,1	1,9	0,4	0,3	0,4	0,5	0,7	0,1
11	Minerais	T	-	-		2	7		-	-	-	-	-	-	-
		%	-	-	-	-	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-
12	Objectos manufacturados . .	T	141	187	107	91	91	78	119	76	84	48	54	35	31
		%	1,0	1,4	1,1	0,8	0,9	0,8	1,1	0,9	1,0	0,5	0,6	0,3	0,2
13	Cereais e farinhas	T	587	20	79	253	362	428	345	333	1 450	27	87	137	8
		%	4,0	0,1	0,8	2,2	3,5	4,5	3,1	4,4	16,7	0,3	1,0	1,2	0,1
14	Vinhos e derivados	T	29	32	64	196	208	38	31	4	4	3	1	1	1
		%	0,2	0,2	0,7	1,7	2,0	0,4	0,3	-	-	-	-	-	-
15	Diversos	T	435	531	546	211	116	149	217	699	821	988	644	998	1 086
		%	3,0	4,1	5,6	1,7	1,1	1,6	1,9	8,5	9,4	10,2	7,4	9,1	8,5
16	Transporte do público . . .	T	14 307	12 915	9 539	11 567	10 270	9 564	11 021	8 231	8 708	9 717	8 760	10 993	12 716
		%	100,0	99,8	99,8	100,0	99,7	100,1	99,9	100,1	100,0	100,0	99,9	99,8	99,8
17	Cabeças de gado	Nº			-	106	2 326	1 121	44	137	635	1 671	630	478	441
	Σ 1+4+5+6+7+8+11+12+14+15	T	1 343	1 543	1 299	897	864	682	921	1 019	1 301	2 413	910	1 267	1 828
	-	%	9,8	12,0	13,6	7,7	8,4	7,1	8,4	12,3	14,9	24,8	10,4	11,5	14,4

Quadro (Continuação

	Mercadorias / Anos		1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910
1	Azeite e substâncias gordas	T	4	7	10	23	17	12	10	3	40	1	22	7
		%	-	-	-	*0,1*	-	-	-	-	*0,1*	-	*0,1*	-
2	Carvão e lenha	T	425	123	428	1 400	1 053	448	401	73	400	50	22	714
		%	*2,6*	*0,6*	*1,6*	*4,6*	*2,5*	*1,7*	*1,7*	*0,2*	*1,3*	*0,1*	*0,1*	*1,5*
3	Comestíveis e especiarias .	T	92	133	120	115	107	148	129	131	134	249	204	151
		%	*0,6*	*0,7*	*0,4*	*0,4*	*0,3*	*0,5*	*0,5*	*0,4*	*0,4*	*0,6*	*0,5*	*0,3*
4	Couros e desperdícios . . .	T	360	567	237	279	194	147	94	178	537	259	276	155
		%	*2,2*	*2,8*	*0,9*	*0,9*	*0,5*	*0,5*	*0,4*	*0,6*	*1,7*	*0,6*	*0,7*	*0,3*
5	Forragens e outros vegetais	T	18	17	14	15	34	7	19	14	5	18	5	8
		%	*0,1*	*0,1*	*0,1*	-	*0,1*	-	*0,1*	-	-	-	-	-
6	Frutas verdes e secas . . .	T	-	-	1	-	-	-	-	-	1	6	-	9
		%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7	Lã, linho, algodão e seda .	T	24	4	1	-	2	1	-	-	4	-	-	1
		%	*0,1*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8	Legumes verdes e secos . .	T	11	-	11	-	-	10	20	15	27	24	31	30
		%	*0,1*	-	-	-	-	-	*0,1*	-	*0,1*	*0,1*	*0,1*	*0,1*
9	Madeiras e mat.construção .	T	13 720	16 952	24 283	27 136	38 490	24 784	21 382	23 606	28 006	37 383	36 062	43 159
		%	*84,2*	*85,4*	*92,1*	*90,0*	*92,6*	*91,7*	*88,3*	*77,4*	*88,3*	*93,8*	*93,9*	*93,6*
10	Metais em bruto e em obra .	T	6	270	16	24	28	48	111	21	34	27	39	53
		%	-	*1,4*	*0,1*	*0,1*	*0,1*	*0,2*	*0,5*	*0,1*	*0,1*	*0,1*	*0,1*	*0,1*
11	Minerais	T												
		%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12	Objectos manufacturados . .	T	40	30	31	72	26	51	108	101	120	34	53	52
		%	*0,2*	*0,2*	*0,1*	*0,2*	*0,1*	*0,2*	*0,4*	*0,3*	*0,4*	*0,1*	*0,1*	*0,1*
13	Cereais e farinhas	T	114	46	28	38	24	21	984	4 932	1 192	252	26	10
		%	*0,7*	*0,2*	*0,1*	*0,1*	*0,1*	*0,1*	*4,1*	*16,2*	*3,7*	*0,6*	*0,1*	-
14	Vinhos e derivados	T		5	2	2	10	1	11	33	-	1	1	1
		%	-	-	-	-	-	-	-	*0,1*	-	-	-	-
15	Diversos	T	1 485	1 693	1 192	1 055	1 603	1 348	952	1 408	1 231	1 533	1 649	1 770
		%	*9,1*	*8,5*	*4,5*	*3,5*	*3,8*	*5,0*	*3,9*	*4,6*	*3,9*	*3,8*	*4,3*	*3,8*
16	Transporte do público . . .	T	16 299	19 847	26 374	30 159	41 583	27 026	24 221	30 515	31 731	39 837	38 390	46 120
		%	*99,9*	*99,9*	*99,9*	*99,9*	*100,1*	*99,9*	*100,0*	*99,9*	*100,0*	*99,8*	*100,0*	*99,8*
17	Cabeças de gado .	Nº	157	265	378	276	491	1 101	92	282	211	283	1 721	85
	Σ 1+4+5+8+7+8+11+12+14+15	T	1 942	2 423	1 499	1 446	1 881	1 57[illegible]	1 214	1 752	1 965	1 876	2 037	2 034
		%	*11,9*	*11,7*	*5,7*	*4,8*	*4,5*	*5,8*	*5,0*	*5,7*	*6,2*	*4,7*	*5,3*	*4,4*

Quadro 5 Movimento de mercadorias em pequena velocidade (toneladas)

D Estação de Valência de Alcântara (Ramal de Cáceres). Mercadorias expedidas pelas linhas espanholas (M.C.A.)

	Mercadorias / Anos		1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1893	1894	1895	1896	1897	1898
1	Azeite e substâncias gordas	T	217	204	53	99	241	1 574	1 583	56	56	199	264	183	147
		%	*0,9*	*1,0*	*0,3*	*0,4*	*0,9*	*5,7*	*7,9*	*0,4*	*0,4*	*1.0*	*1,1*	*0,9*	*0,6*
2	Carvão e lenha	T	13 849	10 000	6 693	8 921	12 212	10 151	115	750	2 214	6 350	7 016	8 402	6 015
		%	*56,0*	*51,3*	*38,8*	*36,4*	*46,2*	*37,0*	*0,6*	*5,9*	*14,7*	*31,5*	*28,8*	*39,2*	*26,8*
3	Comestíveis e especiarias .	T	2 097	1 624	1 849	4 434	3 987	3 402	2 796	297	610	366	47	15	210
		%	*8,6*	*8,3*	*10,7*	*18,1*	*15,1*	*12,4*	*14,0*	*2,3*	*4,1*	*1,8*	*0,2*	*0,1*	*0,9*
4	Couros e desperdícios . . .	T	110	90	171	235	82	64	90	61	66	24	25	20	37
		%	*0,4*	*0,5*	*1,0*	*1,0*	*0,3*	*0,2*	*0,4*	*0,5*	*0,4*	*0,1*	*0,1*	*0,1*	*0,1*
5	Forragens e outros vegetais	T	1	12	5	13	7	13	-	3	1	3	3	1	2
		%	-	*0,1*	-	*0,1*	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6	Frutas verdes e secas . . .	T	4	10	10	10	41	172	106	35	32	49	19	-	2
		%	-	*0,1*	*0,1*	-	*0,2*	*0,6*	*0,5*	*0,3*	*0,2*	*0,2*	*0,1*	-	-
7	Lã, linho, algodão e seda .	T	137	283	149	235	506	782	1 497	144	146	230	206	75	44
		%	*0,6*	*1,4*	*0,9*	*1,0*	*1,9*	*2,8*	*7,5*	*1,1*	*1,0*	*1,1*	*0,8*	*0,3*	*0,2*
8	Legumes verdes e secos . .	T	631	232	874	181	167	93	93	24	4	13	40	11	1
		%	*2,6*	*1,2*	*5,1*	*0,7*	*0,6*	*0,3*	*0,5*	*0,2*	-	*0,1*	*0,2*	*0,1*	-
9	Madeiras e mat.construção .	T	2 579	2 819	2 484	4 257	4 080	5 170	6 504	5 295	5 750	4 954	6 900	4 712	5 873
		%	*10,4*	*14,4*	*14,4*	*17,4*	*15,4*	*18,9*	*32,6*	*41,5*	*38,2*	*24,6*	*28,3*	*22,0*	*26,3*
10	Metais em bruto e em obra .	T	1 873	2 254	1 083	1 232	1 519	2 562	3 269	708	315	2 023	1 278	1 664	3 041
		%	*7,6*	*11,6*	*6,3*	*5,4*	*5,7*	*9,3*	*16,4*	*5,5*	*2,1*	*10,1*	*5,2*	*7,8*	*13,5*
11	Minerais	T		-	-	1		3		-	-		-	-	-
		%		-						-		-	-	-	-
12	Objectos manufacturados . .	T	897	925	998	754	814	708	790	611	512	646	757	598	414
		%	*3,6*	*4,7*	*5,6*	*3,1*	*3,1*	*2,6*	*4,0*	*4,8*	*3,4*	*3,2*	*3,1*	*2,8*	*1,8*
13	Cereais e farinhas	T	1 500	166	544	1 081	1 051	938	532	435	422	164	628	115	73
		%	*6,1*	*0,8*	*3,2*	*4,7*	*4,0*	*3,4*	*2,7*	*0,2*	*2,8*	*0,8*	*2,6*	*0,5*	*0,3*
14	Vinhos e derivados	T	71	27	423	1 357	613	310	334	10	7	6	19	99	7
		%	*0,3*	*0,1*	*2,4*	*5,5*	*2,3*	*1,1*	*1,7*	*3,4*	-	-	*0,1*	*0,5*	-
15	Diversos	T	755	865	1 914	1 663	1 104	1 458	2 256	4 340	4 923	5 102	7 182	5 556	6 586
		%	*3,1*	*4,4*	*11,0*	*6,8*	*4,2*	*5,3*	*11,3*	*34,0*	*32,7*	*25,3*	*29,4*	*25,8*	*29,3*
16	Transporte do público . . .	T	24 721	19 511	17 250	24 473	26 422	27 400	19 965	12 769	15 058	20 129	24 383	21 451	22 452
		%	*100,1*	*99,9*	*99,8*	*100,2*	*99,7*	*99,7*	*100,1*	*100,1*	*100,0*	*99,8*	*100,0*	*100,1*	*99,8*
17	Cabeças de gado	Nº	55	128	2	6	293	66	101	97	589	255	102	136	3 053
	Σ 1+4+5+8+7+8+11+12+14+15	T	2 823	2 848	4 597	4 548	3 578	5 177	6 749	5 284	5 747	6 272	8 515	6 543	7 240
		%	*11,4*	*13,5*	*26,6*	*18,6*	*13,5*	*18,0*	*35,8*	*41,4*	*38,1*	*31,1*	*34,9*	*30,5*	*32,2*

Quadro I — Continuação

	Mercadorias / Anos		1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910
1	Azeite e substâncias gordas	T	86	241	98	104	81	73	65	30	22	6	41	27
		%	*0,3*	*0,4*	*0,3*	*0,3*	*0,2*	*0,2*	*0,3*	*0,1*	*0,1*	-	*0,2*	*0,1*
2	Carvão e lenha	T	1 031	11 957	15 924	13 390	11 594	10 692	11 233	9 940	10 630	9 516	8 358	6 166
		%	*36,6*	*37,5*	*47,6*	*43,6*	*35,2*	*34,6*	*45,0*	*33,8*	*42,1*	*39,7*	*37,6*	*30,1*
3	Comestíveis e especiarias .	T	110	123	736	418	461	440	649	675	615	829	392	19
		%	*0,4*	*0,4*	*2,2*	*1,4*	*1,4*	*1,4*	*2,6*	*2,3*	*2,4*	*3,5*	*1,8*	*0,1*
4	Couros e desperdícios . . .	T	12	37	20	33	130	135	74	16	121	190	298	177
		%	-	*0,1*	*0,1*	*0,1*	*0,4*	*0,4*	*0,3*	-	*0,5*	*0,8*	*1,3*	*0,9*
5	Forragens e outros vegetais	T	4	1	1	10	2		-	1	12	31	8	7
		%								-		*0,1*	-	-
6	Frutas verdes e secas . . .	T	2						-	-	-	1	-	-
		%					-		-	-		-	-	-
7	Lã, linho, algodão e seda .	T	55	20	17	9	26	23	50	12	8	13	6	2
		%	*0,2*	*0,1*	*0,1*		*0,1*	*0,1*	*0,2*	-		-	-	-
8	Legumes verdes e secos . .	T	-	20		-	-	3	93	29	-	15	24	38
		%	-	*0,1*	-		-		*0,4*	*0,1*		*0,1*	*0,1*	*0,2*
9	Madeiras e mat.construção .	T	4 717	5 166	5 768	7 751	9 181	8 416	6 084	8 861	5 710	5 654	5 603	7 024
		%	*17,0*	*16,2*	*17,2*	*25,2*	*27,9*	*27,4*	*24,4*	*30,1*	*22,6*	*23,6*	*25,2*	*34,3*
10	Metais em bruto e em obra .	T	4 381	5 798	1 384	1 107	2 675	1 788	792	1 626	2 377	871	1 130	1 174
		%	*15,8*	*18,2*	*4,1*	*3,6*	*8,1*	*5,8*	*3,2*	*5,5*	*9,4*	*3,6*	*5,1*	*5,7*
11	Minerais	T	-	-							-		-	-
		%	-					-	-	-	-	-	-	-
12	Objectos manufacturados . .	T	329	480	484	372	616	678	905	864	799	395	348	188
		%	*1,2*	*1,5*	*1,4*	*1,2*	*1,9*	*2,2*	*3,6*	*2,9*	*3,2*	*1,6*	*1,6*	*0,9*
13	Cereais e farinhas	T	12	27	60	17	7	49	316	593		45	12	-
		%		*0,1*	*0,2*	*0,1*		*0,2*	*1,3*	*2,0*	-	*0,2*	*0,1*	-
14	Vinhos e derivados	T	6	10	6	30	4	5	6	41	11	9	4	11
		%				*0,1*	-			*0,1*		-		*0,1*
15	Diversos	T	7 877	6 100	8 983	7 488	8 146	8 471	4 671	8 697	4 925	6 377	6 024	5 646
		%	*28,4*	*25,4*	*26,8*	*24,4*	*24,7*	*27,6*	*18,7*	*28,8*	*19,5*	*26,6*	*27,1*	*27,6*
16	Transporte do público . . .	I	27 702	31 918	33 481	30 729	32 923	30 710	24 938	29 385	25 230	23 952	22 248	20 479
		%	*99,9*	*100,0*	*100,0*	*100,0*	*99,9*	*99,9*	*100,0*	*99,7*	*99,8*	*99,8*	*100,1*	*100,0*
17	Cabeças de gado	Nº	1 338	1 765	122	1 283	9 017	4 725	7 616	8 222	9 365	5 955	11 196	10 523
	Σ 1+4+5+6+7+8+11+12+14+15	T	8 371	8 809	9 609	8 046	9 005	9 388	5 864	7 674	5 298	7 037	6 753	6 096
		%	*30,7*	*27,6*	*28,7*	*26,1*	*27,3*	*30,5*	*23,5*	*26,1*	*23,3*	*29,4*	*30,3*	*29,8*

Fontes: Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses. Resumos Estatísticos. (Ver bibliografia).

BIBLIOGRAFIA

Livros e Artigos

ALEGRIA, M. F. - "Las Comunicaciones Ferroviárias entre Portugal y España en la Segunda Mitad del Siglo XIX y su Fracaso con Andalucia". Com. apres. III Colóquio de História de Andalucia - Hist. Contemporânea, Córdoba, Março, 1983, (no prelo).

AGUIAR, J. N. - "Relatório sobre o reconhecimento nas duas margens do Tejo, para conhecer da possibilidade da construção de uma linha férrea". Compilação de Diversos Documentos Relativos à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, (DINIS PEDRO, Dir. de), Vol. 1, Lisboa, 1915.

ABRAGÃO, F. Q. - Caminhos de Ferro Portugueses. Esboço da sua História. Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, Lisboa, 1956.

— - "Subsídios para a História dos Caminhos de Ferro Portugueses (...)". Boletim da C.P., nº 330, Lisboa, 1956.

ARTOLA, M. (Dir. de) - Los Ferrocarriles en España, 1844-1943. Vol.I e II, Banco de España, Madrid, 1978.

BRANDÃO, F. M. de S. - "O Caminho de Ferro da Beira Baixa. Ramal para Cáceres". Revista de Obras Públicas e Minas, Lisboa, 1873.

— - "Caminho de Ferro da Beira Baixa. Relatório do Projecto Definitivo". Revista de Obras Públicas e Minas, Lisboa, 1877.

— - "A Rede dos Caminhos de Ferro em Portugal". Revista de Obras Públicas e Minas, Lisboa, 1878.

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES - Relatório do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal Apresentado à Assembleia Geral, Anos de 1886 a 1891.

FERNÁNDEZ, J. G. - "El Ferrocarril Zamora-La Coruña". Estudios Geográficos, 80, Instituto Juan Sebastian Elcano, Madrid, 1960.

GUERREIRO, J. V. M. - "Conferências sobre o Porto de Lisboa". Revista de Obras Públicas e Minas, Lisboa, 1877.

— - Esboço da Rede Geral dos Caminhos de Ferro em Portugal. Lisboa, 1877.

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS - Boletim Comercial. Anos de 1879 a 1900.

PAGE, E. - "Caminhos de Ferro Internacionais em Hespanha". Revista de Obras Públicas e Minas, Lisboa, 1877.

PEREIRA, M. H. - Livre-Câmbio e Desenvolvimento Económico. Sá da Costa, Col. Nova Universidade, 2ª ed., Lisboa, 1983.

PERY, G. - "O Comércio Externo de Portugal de 1800 a 1890". Revista de História Económica e Social, 4, Lisboa, 1874.

PIMENTEL, F. A. - Apontamentos para a História dos Caminhos de Ferro Portugueses. Typ. Universal, Lisboa, 1892.

SERRÃO, J. (Dir. de) - Dicionário de História de Portugal. Vol.I a VI (vários artigos), Iniciativas Editoriais, 2ª ed., Porto, 1979.

SIMÃO, M. A. - Os Portos Portugueses e o Tráfego Ferroviário. Lisboa, 1943 (Dissertação de Licenciatura, dactilografado).

SOUSA, J. F. de - "As Nossas Ligações Ferroviárias Internacionais e as Linhas de Salamanca à Fronteira Portuguesa". Revista da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses, Lisboa, 1927.

WAIS, F. - "Nascimiento, Desarrolo y Constitución de la Red Española". Cien Años de Ferrocarril en España, 1, Madrid, 1948.

WATIER - "Relatório do Engenheiro Francês Mr. Watier sobre a Construção de Caminhos de Ferro em Portugal". Compilação de Diversos Documentos Relativos à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, (DINIS PEDRO, Dir. de), Vol. II, Lisboa, 1915.

Estatísticas

CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO. Direcção do Minho e Douro. Serviço de Fiscalização e Estatística. Resumos Estatísticos do Exercício. Anos de 1906 a 1910.

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES. Serviço de Fiscalização e Estatística. Resumos Estatísticos. Anos de 1870 a 1910. (Faltam alguns anos).

MAPAS GERAIS DO COMÉRCIO DE PORTUGAL com as suas Possessões e Nações Estrangeiras. Anos de 1851, 1855, 1856, 1861, 1866 a 1878.

MINISTÉRIO DA FAZENDA. Estatística de Portugal. Comércio do Continente do Reino e Ilhas com os Países Estrangeiros e com as Províncias Ultramarinas. Anos de 1879 a 1896.

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS DA FAZENDA. Comércio e Navegação. Estatística Especial. Anos de 1897 a 1910.

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS COMÉRCIO E INDÚSTRIA. Caminhos de Ferro do Minho e Douro. Exploração. Relatório da Direcção. Anos de 1893 a 1896.

Mapas

CARTA DE ESPAÑA con las lineas de ferro carriles que formaban la red en 1º de Enero de 1866 y todas las apuyadas en la información pública abierta con motivo del plan, 1867, 1:2.000.000.

MAPPA DOS CAMINHOS DE FERRO DE PORTUGAL E ESPANHA, 1898, 1:2.000.000.

ÍNDICE DE FIGURAS

Entre Páginas

1 - Evolução do comércio externo português com seis países, entre 1851 e 1910. (% dos valores das mercadorias em contos de réis). A - Importação para consumo; importação por terra; B - Exportação nacional e nacionalizada; exportação por terra 23-24

2 - Importância relativa dos meios de transporte terrestres no comércio externo luso-espanhol entre 1851 e 1910. (% dos valores das mercadorias em contos de réis). A - Importação para consumo; B - Exportação nacional e nacionalizada 25-26

3 - As relações comerciais luso-espanholas e os meios de transporte entre 1851 e 1910. (valores das mercadorias em contos de réis) 26-27

4 - Importância relativa do tráfego de "baldeação","reexportação", "trânsito" no comércio com Espanha e sua relação com o meio de transporte, 1866 a 1910. (% dos valores das mercadorias em contos de réis) 28-29

5 - Comparação dos regimes de tráfego nas alfândegas terrestres com caminho-de-ferro entre 1885 e 1910. (% dos valores das mercadorias em contos de réis) 29-30

6 - Composição do tráfego de mercadorias recebido das linhas espanholas nas "estações de trânsito" de Badajoz - Linha de Leste - e Valência de Alcântara - Ramal de Cáceres. (Peso total e sua % por espécies, excluído o gado representado em número de cabeças) 31-32

7 - Composição do tráfego de mercadorias expedido para as linhas espanholas pelas "estações de trânsito" de Badajoz - Linha de Leste - e Valência de Alcântara - Ramal de Cáceres. (Peso total e sua % por espécies, excluído o gado representado em número de cabeças) 31-32

ÍNDICE DE QUADROS

Página

I - O comércio externo entre Portugal e seis países de 1851 a 1910. (Valor e % das mercadorias em contos de réis). A - Importação para consumo; B - Exportação nacional e nacionalizada . . . . . 22 e 23

II - Importância relativa dos meios de transporte terrestres na "importação para consumo" e na "exportação nacional e nacionalizada" no comércio luso-espanhol entre 1851 e 1910. (Valores das mercadorias em contos de réis) 25

III - Importância relativa do tráfego de "reexportação","baldeação" e "trânsito" no comércio luso-espanhol (1866-1910) e sua relação com o caminho-de-ferro (1885-1910). (Valores das mercadorias em contos de réis) 28

IV - Tipos de tráfego nas alfândegas terrestres com caminho-de-ferro entre 1885 e 1910. (Valores das mercadorias em contos de réis) 29

V - Movimento de mercadorias em pequena velocidade (toneladas). A - Estação de Badajoz (Linha de Leste).Mercadorias recebidas das linhas espanholas (M.Z.A.); B - Estação de Valência de Alcântara (Ramal de Cáceres). Mercadorias recebidas das linhas espanholas (M.C.A.); C - Estação de Badajoz (Linha de Leste). Mercadorias expedidas para as linhas espanholas (M.Z.A.); D - Estação de Valência de Alcântara (Ramal de Cáceres). Mercadorias expedidas pelas linhas espanholas (M.C.A.). . . . . Anexo 43 a 50

VI - O transporte de fosfatos registado por duas fontes estatísticas 32

VII - Destino das mercadorias (pequena velocidade - toneladas) com origem nas "estações de trânsito" de Valência de Alcântara ou Badajoz. % média 1893-1910 35

Página

VIII - Origem das mercadorias (pequena velocidade - toneladas) com destino às "estações de trânsito" de Valência de Alcântara ou Badajoz. % média 1895-1910 35

IX - Destino das mercadorias (pequena velocidade - toneladas) com origem nas "estações de trânsito" de Valença T e de Barca d'Alva T. % média 1893-1896 e 1907-1910 35

X - Origem das mercadorias (pequena velocidade - toneladas) com destino às "estações de trânsito" de Valença T e de Barca d'Alva T. % média 1893-1896 e 1907-1910 35

XI - Relação entre o total do transporte de mercadorias em pequena velocidade e o tráfego internacional. A - Entre o das linhas férreas do Norte, Leste e Cáceres e o das "estações de trânsito" de Badajoz e Valência de Alcântara entre 1877 e 1910; B - Entre o das linhas férreas do Minho e do Douro e o das "estações de trânsito" de Valença T e Barca d'Alva T entre 1893 e 1897 e entre 1907 e 1910 . . 36 e 37