

16

2016

Revista
de História
da Sociedade
e da
Cultura

CENTRO DE HISTÓRIA
DA SOCIEDADE E DA CULTURA

IMPRESA DA UNIVERSIDADE DE COIMBRA

Joaquim Tomás Lobo d'Ávila, conde de Valbom: um homem da Regeneração

Joaquim Tomás Lobo d'Ávila, earl of Valbom: a man of the Regeneração

HUGO SILVEIRA PEREIRA

Bolseiro de pós-doutoramento SFRH/BPD/95212/2013
Universidade Nova de Lisboa – CIUHCT
Institute of Railway Studies – Univ. York
hugo.jose.pereira@gmail.com

Texto recebido em / Text submitted on: 22.03.2016

Texto aprovado em / Text approved on: 25.07.2016

Resumo: A Regeneração foi marcada pela trajetória de vários homens ligados à ciência e tecnologia, que pretendiam aplicar os preceitos tecnológicos e científicos que adquiriram em escolas europeias à modernização e progresso do país. Entre essa elite encontramos o nome de Joaquim Tomás Lobo d'Ávila, conde de Valbom. Neste artigo faremos o seu esboço biográfico, dentro do âmbito do conceito de *persona* científica. Recorreremos para tal a um conjunto diferenciado de fontes, espalhadas por diversos arquivos e bibliotecas, que permitirão acompanhar o percurso do homem, mas sobretudo do engenheiro tecnocrata. No final esperamos demonstrar a importância do percurso individual de Lobo d'Ávila para a política de fomento encetada ao longo de grande parte do século XIX e, numa dupla perspetiva, analisar de que forma foi decisivo para a formação da *persona* do tecnocrata e de que modo foi o seu percurso por ela influenciado.

Palavras-chave: Regeneração, *persona* científica, biografia, Lobo d'Ávila.

Abstract: The *Regeneração* was characterized by the careers of several men of science and technology, who sought to apply the scientific and technological concepts they had learned in European schools to the modernization of Portugal. Amongst this elite, we find the name of Joaquim Tomás Lobo d'Ávila, earl of Valbom. In this paper we will draw this engineer's biographical sketch, using the scientific *persona* concept. We will use a diverse array of sources that will allow us to follow his career as a politician and diplomat, but mainly as a technocratic engineer. We aim to show the relevance of Lobo d'Ávila individual history in the development strategy followed in Portugal in the second half of the 19th century. Also, in a double perspective, we aim to analyse the importance of his individual history in the formation of the technocratic *persona* and the relevance of this *persona* in his own trajectory.

Keywords: Regeneração, scientific *persona*, biography, Lobo d'Ávila.

Introdução: objeto e metodologia

A Regeneração foi marcada pelo percurso de homens que desejavam modernizar o país, aplicando as doutrinas saint-simonianas para substituir a política pela tecnologia e pejar a nação de caminhos-de-ferro, máquinas a vapor e linhas telegráficas (Saraiva 2007: 264). Muitos desses homens, como Fontes Pereira de Melo, João Crisóstomo de Abreu e Sousa ou João de Andrade Corvo, cruzavam o talento político com um vasto conhecimento tecnocientífico que caracterizou a política da segunda de metade Oitocentos (Almeida 1995: 1, 153). Entre esta elite inclui-se o nome de Joaquim Tomás Lobo d'Ávila, cujo esboço biográfico apresentamos agora.

A biografia já não é encarada pela academia como uma metodologia “under-theorized and – heaven forbid – ‘popular’” (*apud* Hayford 2016: 21), criticada pela sua proximidade à ficção e romance (Rollet, Nabonnand 2012: 11), nem os biógrafos como “unfortunate souls chained indefinitely to their subjects, (...) drowning in a sea of details of no interest to anyone but the obsessed researcher” (Terrall 2006: 308). Longe vão os tempos da predominância da *história total dos Annales* e do menosprezo pelas histórias individuais (Le Goff 1995: 12).

Atualmente o género, embora ainda censurado por privilegiar as interpretações de senso comum, é praticado sem constrangimentos científicos como um sintoma da maturidade da análise histórica (Fernandes 2010: 20-23; Le Goff 1989: 49; Sardica 2005: 21-23). Desde a década de 1990 surgiram no panorama académico nacional diversos estudos biográficos sobre atores do Fontismo, como o próprio Fontes, Ávila ou o conde da Foz¹. Neste artigo pretendemos contribuir para o conhecimento histórico sobre a Regeneração e o Fontismo através da biografia de Lobo d'Ávila.

Na preparação duma biografia importa em primeiro lugar não ter receio do acontecimento, já que sem eles a biografia não faz sentido (Le Goff 1995: 11-12). Mesmo fora do género biográfico o *evento* é crucial, pois “a história não pode perder toda a relação com a narrativa sob pena de deixar de ser história”. Como refere ainda Fátima Bonifácio na sua análise à Patuleia, “eu não expliquei coisa nenhuma: limitei-me a tornar inteligível o que aconteceu” (Bonifácio 1999: 97-124).

É, porém, fundamental não perder de vista o objetivo de com a biografia enriquecer o conhecimento sobre a sociedade do biografado, tendo em conta

¹ Ver também o projeto Biografias de Cientistas e Engenheiros Portugueses do CIUHCT: <http://ciuhct.org/pt/pj/biografias> (consultado a 7/03/2016).

“le champ dans lequel elle [a trajetória individual] s’est déroulée” (Bourdieu 1986: 72; Nye 2006: 323-324; Terrall 2006: 308). A biografia deve ser instrumento de conhecimento histórico e complemento para a análise de comportamentos coletivos e não apenas um relato prosopográfico (Le Goff 1995: 12; Levi 1989: 1328-1333).

Tendo isto em mente e considerando igualmente a ligação de Lobo d’Ávila à ciência e tecnologia como influente engenheiro intimamente ligado à política de fomento do Fontismo e aos planos de modernização do país da segunda metade de Oitocentos, recorreremos ao conceito de *persona* de Marcel Mauss recriado como *persona* científica.

A *persona* situa-se imediatamente entre a biografia individual e a instituição social onde aquela se insere. É uma “cultural identity that simultaneously shapes the individual in body and mind and creates a collective with a shared and recognizable physiognomy”, que emerge e submerge de acordo com as circunstâncias históricas. Pode assim incorporar um papel social, uma profissão ou uma vocação (Darston, Sibum 2003: 2-3). Neste artigo usaremos o conceito de *persona* científica, conceito amplo que abrange tanto o inventor, como o académico ou o naturalista.

A carreira de Lobo d’Ávila será assim examinada como parte da *persona* do técnico/tecnocrata que se afirmou no século XIX na sociedade europeia em geral (Kohlrausch, Trischler 2014: 5) e portuguesa em particular (Macedo 2009: 135-153), mas onde o objetivo de substituir a política pela tecnocracia não foi atingido, antes ambos os termos se fundiram no conceito unívoco de tecnopolítica ou o uso da tecnologia para atingir fins políticos (Hecht 2009: 15 e ss.). Dentro deste contexto, tentaremos demonstrar “la signification historique générale d’une vie individuelle” (Rolle, Nabonnand 2012: 13), procurando evitar descrições panegíricas e trans-históricas (Terrall 2006: 308) e que o contexto assoberbe o percurso do homem (Le Goff 1995: 12-13).

A comparação da trajetória individual com o contexto permitirá descrever normas sociais e o seu funcionamento efetivo ou estudar as incoerências estruturais face a essas mesmas regras, medindo assim o grau de liberdade do indivíduo face ao seu ambiente social/*persona* (Levi 1989: 1330-1334).

Quanto às fontes, elas são, no contexto português, um dos principais obstáculos à análise biográfica, pois as elites nacionais raramente deixaram memórias, diários ou fundos documentais pessoais. Lobo d’Ávila não foge a esta regra, embora a documentação existente permita a reconstrução de boa parte da sua carreira pública. A sua vida privada ficará mais na penumbra, o que não é invulgar, pois as biografias por norma privilegiam a dimensão

pública em detrimento da dimensão privada da vida dos biografados (Levi 1989: 1328).

Em todo o caso, a sua formação técnica e militar e a sua carreira política, diplomática e no funcionalismo público foram preservadas nos arquivos do Ministério das Obras Públicas, Histórico-Diplomático e Histórico Militar. Correspondência diversa do conde de Valbom pode também ser encontrada no Arquivo Nacional Torre do Tombo e na Biblioteca Pública Municipal do Porto. Lobo d'Ávila foi também um parlamentar e um publicista ativo, com centenas de discursos proferidos nas duas câmaras legislativas e diversos artigos de opinião em jornais. A coleção de debates parlamentares, bem como a imprensa da época, são assim extraordinárias fonte para a análise biográfica. Por ora, porém, não faremos um exame extenso deste manancial por questões de espaço (uma análise tão ampla não se coaduna com os limites editoriais de um artigo científico) e pela questão prática de ainda não termos concluído esse estudo. A análise da faceta parlamentar/jornalística de Lobo d'Ávila será feita em casos pontuais, sobretudo através de bibliografia secundária.

Lobo d'Ávila: primeiros anos e formação (1819-1848)

Joaquim Tomás Lobo d'Ávila nasceu em Santarém a 15 de novembro de 1819, filho de Joaquim Anastácio Lobo d'Ávila, capitão de infantaria e grande proprietário no Ribatejo, e de Mariana Vitória de Mendonça Pessanha Mascarenhas (Mónica 2005-2006, 1: 244), numa família “onde primava a mais selecta educação” (Pato 1986, 1: 88).

Foi matriculado no Colégio Militar, sendo aluno brilhante. Na hierarquia militar assentou praça como aluno (27 de agosto de 1839), aspirante (2 de outubro de 1839) e alferes de Infantaria (26 de novembro de 1840). Cedo mostrou vocação para a ilustração intelectual, tendo obtido várias licenças para estudos entre 1839 e 1844². Em 1840 ingressou na Escola Politécnica de Lisboa, onde conheceu homens que viriam a fazer parte da elite tecnocrata da Regeneração, como Albino Figueiredo, Latino Coelho, José e Francisco Horta, entre outros (Macedo 2009: 111). Pela mesma altura iniciou-se na Maçonaria, na loja Filantropia, com o nome de Viriato (Mónica 2005-2006: 1, 244).

Em 1839 foi um dos fundadores da Sociedade Escolástico-Filomática, onde colaborou com homens como Fradesso da Silveira, Rebelo da Silva, Almeida Garrett, entre outros, e cujos debates eram divulgados n' *O Cosmo-*

² Arquivo Histórico Militar (AHM). Processos individuais (PI). Cx. 1751.

rama *Litterario* (Mónica, 2005-2006: 1, 244-247). O principal objetivo da associação e do semanário era o estudo e a ilustração recíproca em Literatura e Ciências Naturais, num esforço de popularização do conhecimento, tido como o melhor método de instruir. No seu primeiro número via-se já a defesa do modelo mais tarde seguido pela Regeneração: uma “revolução civilisadora” pelo progresso intelectual em detrimento da destruição revolucionária e em conjugação com o Cristianismo, cuja fusão com a liberdade deveria ser o que definia o século XIX³. O jornal alinhava-se com o espírito político da época que rejeitara o radicalismo setembrista de 1836 e adotara posições mais moderadas (Marques 2002: 597-601).

Depois de três meses de atividade, *O Cosmorama* concluía positivamente que “o espírito das letras se vai encarnando em nossa terra”, graças à liberdade e ao dinamismo da juventude nacional, a quem aliás deveriam ser entregues as rédeas do país⁴. Contudo, cinco meses depois o jornal foi abruptamente encerrado, deixando partes de artigos por publicar, como aliás acontecia frequentemente com os periódicos oitocentistas em virtude da precariedade dos seus recursos humanos e financeiros.

Lobo d’Ávila manteve-se nos quadros do jornal até ao seu fecho, pelo que podemos inferir que alinhava com a política editorial do mesmo. Porém, a maioria dos artigos não era assinada, o que impossibilita uma análise exaustiva do seu pensamento. Sabe-se apenas que escreveu “Os historiadores antigos”⁵ e, segundo Ferreira Lobo (1877), duas memórias sobre a influência das Cruzadas na civilização e sobre a pena de morte, tendo esta última sido elogiada por Silvestre Pinheiro Ferreira.

Em 1844 revelou uma feição mais radical do que a veiculada n’*O Cosmorama* ao aderir à revolta anticabralista de Torres Novas, protagonizada por elementos ligados ao setembrismo radical (Doria 1996: 101) e onde também participaram os futuros tecnocratas da Regeneração Vitorino Damásio, João Crisóstomo, Sousa Brandão e o próprio Fontes (Macedo 2009: 111). O golpe falharia e Lobo d’Ávila foi forçado a fugir para França⁶.

Em Paris frequentou a École de Ponts et Chaussées, como *élève libre*, onde prouou com homens como Nunes de Aguiar, Albino de Figueiredo, Sousa Brandão ou Gromicho Couceiro, que viriam a desempenhar um relevante papel no programa de fomento da segunda metade do século XIX

³ *O Cosmorama*, 1, 4.1.1840, 3.

⁴ Id. 13, 28.3.1840, 104.

⁵ Id., 21, 23.5.1840, 161-2.

⁶ Revista de Obras Publicas e Minas (ROPM), 33, 1902, 14-9.

(Matos 2009: 180-185). Terminou o curso com uma conduta incensurável e excelentes notas, tendo ainda participado nos trabalhos práticos de engenharia de França. Além dos ensinamentos em Engenharia, estudou Geologia, Economia Política e Direito Administrativo, disciplinas a que recorreria frequentemente ao longo da sua carreira (Macedo 2009: 74)⁷.

Inicialmente a sua estadia em França foi possível graças à abonada situação financeira da sua família. A partir de 1846 o governo passou a apoiá-lo diretamente – para “assim se tornar algum dia mais útil ao serviço da sua Nação” – com um subsídio no valor do soldo da sua patente acrescido de 12 mil réis/mês⁸. O abono foi cortado em junho de 1848 e Lobo d’Ávila regressou a Portugal⁹. Segundo Bulhão Pato (1986: 1, 87) era na altura

um rapaz na flor da vida (...). Viera de Paris havia pouco, depois de ter completado brilhantemente o seu curso de engenheiro. Assistira à revolução de 48; vibrava ainda com os acontecimentos que entusiasmaram os rapazes daquele tempo. A mocidade de então ainda tinha entusiasmos e não se envergonhava deles!

Regresso a Portugal e atividade jornalística (1848-1850)

Os seus *entusiasmos* (com a revolução de 1848, a cujos princípios sufragistas aderiu) e a “notoriedade de suas opiniões políticas” valeram-lhe a oposição do governo cartista de então. A sua participação na revolta de Torres Novas não fora esquecida e o cumprimento que prestara em 1848 ao governo provisório da República Francesa apenas piorara a sua imagem em Portugal¹⁰. Lobo d’Ávila foi quase compelido a pedir a demissão de alferes¹¹. Contudo, segundo testemunho do próprio, ingressou na carreira de Obras Públicas a pedido do ministro da Fazenda, António José de Ávila, que lhe garantiu que “isso nada tinha com política”¹². Apesar da semelhança dos apelidos, nenhuma ligação de parentesco existia entre os dois homens (Sardica 2005). Lobo d’Ávila tornou-se assim engenheiro em Santarém (desde 15 de novembro de 1849), mas alegadamente foi-lhe feito ver que se deveria abster

⁷ École des Ponts ParisTech. Service documentaire. Section archives. Auditeurs libres et visiteurs de l’École des ponts et chaussées de 1747 à 1851; Correspondance au directeur: 1847-1851. Agradeço à Doutora Marta Macedo o acesso às cópias que fez desta documentação em Paris.

⁸ AHM. PI. Cx. 1751, ofício de 25.7.1846 do visconde de Sá da Bandeira.

⁹ Ibid., ofício de 3.7.1848 do barão de Francos.

¹⁰ A Política Liberal (PL), 6, 9.5.1860.

¹¹ AHM. PI. Cx. 1751, decreto de 14.6.1848; portaria de 20.9.1851.

¹² PL, 6, 9.5.1860.

de manifestações políticas para manter o cargo. De imediato pediu a demissão e exilou-se em Torres Novas sem emprego¹³.

Malgrado os seus preciosos conhecimentos técnicos animados da convicção que obtivera em Paris de que o progresso seria atingido pelo fomento material e não atrás das barricadas da revolução, o país continuava a colocar a ideologia à frente do progresso material. Lobo d'Ávila era um engenheiro, formado numa das mais prestigiadas escolas europeias, mas ao mesmo tempo era um progressista, aderente aos valores da Revolução de 1848, com ligações passadas ao setembrismo. Outros engenheiros portugueses formados em Paris por esta época experimentaram o mesmo. O regresso de Gromicho Couceiro, por exemplo, a Lisboa em 1848 foi encarado com desconfiança pelo governador civil que argumentava que “os anarchistas tramão eficazmente contra a ordem estabelecida” e que recomendava o seu confinamento a uma praça de guerra onde pudesse ser mais facilmente vigiado¹⁴.

Assim, o *know-how* de Lobo d'Ávila circunscreveu-se ao jornalismo. Em Janeiro de 1850 fundou *O Atheneu: Jornal Litterario, d'Administração e Economia Social*, juntamente com homens que formariam parte da “elite técnico-científica do país” (Macedo 2009: 137) e assumiriam os destinos nacionais na segunda metade de Oitocentos: António de Serpa, Andrade Corvo, Latino Coelho ou Albino de Figueiredo, a quem se juntaram mais tarde João Crisóstomo, Oliveira Marreca ou Daniel da Silva, estando a equipa aberta a “todo aquelle que nos quizer ajudar nesta cruzada a favor da civilisaão (sic) da nossa terra” (Macedo 2009: 112)¹⁵.

Era um projeto desafiante e de certo modo subversivo, na medida em que no mesmo mês o governo cabralista apresentava ao parlamento a proposta de lei sobre a liberdade de imprensa que, aprovada em março seguinte, ficaria infamemente conhecida como *lei das rolhas* pelos obstáculos que levantava à expressão jornalística (Santos 1979:76).

O objetivo do novo jornal era

chamar a atenção geral para os objectos de mais positivo e vital interesse para o paiz. A agricultura, commercio e industria – as obras publicas – a instrucção publica (...) – as finanças – a administração – a saude publica – todos os assumptos em summa, de que mais depende a prosperidade e engrandecimento das nações¹⁶.

¹³ Ibid.

¹⁴ AHM, PI. Cx. 2145, ofício do governador civil de Lisboa a Saldanha.

¹⁵ *O Atheneu* (Ath.), nº 1, 6.1.1850: 3.

¹⁶ Ibid.

O grupo assumia-se assim como “um proto-Conselho de Obras Públicas” (Macedo 2009: 137). O seu primeiro número praticamente enumerava os princípios que norteariam a Regeneração nas décadas seguintes e que se baseavam nos ideais saint-simonianos que Lobo d’Ávila e alguns dos seus camaradas haviam adquirido em França: Portugal era um país atrasado e se nada fizesse seria suplantado por outras nações, podendo ser riscado da lista de estados independentes. O remédio era “aplicar as indicações da sciencia ao desenvolvimento pratico do seu trabalho”, pois não era “das revoluções politicas, que então lhe ha de vir o remedio; mas do desenvolvimento de seus interesses materiaes” numa simbiose entre iniciativa privada e apoio público¹⁷.

Apesar da *lei das rolhas*, o balanço dos três primeiros meses de edição era positivo, embora se sentisse que

as verdades mais triviaes da sciencia economica, social e administrativa ou são ignoradas ou inscriptas despeitosamente no indice dos principios hereticos e subversivos pelos levitas da arca santa dos preconceitos rotineiros¹⁸.

O governo de Costa Cabral era também criticado pelo seu nepotismo, incipiência ao nível da instrução e incapacidade para libertar Portugal da crise económica por que passava, apesar de ter assinado o primeiro contrato para a construção ferroviária em Portugal com a Companhia das Obras Públicas de Portugal, que, porém, nunca se realizou (Alegria 1990: 51-60)¹⁹.

Lobo d’Ávila foi um colaborador assíduo do semanário, com 17 artigos em 15 meses de edição. No seu primeiro texto, sobre as condições para o desenvolvimento nacional, defendia que o país necessitava de estabilidade política, boas vias de comunicação, crédito fácil, um regime pautal não excessivamente protecionista, liberalização do regime de propriedade, introdução de boas práticas científicas e mais empenho por parte dos portugueses para aproveitar os recursos e boas condições naturais do reino, das quais se destacava a privilegiada posição geográfica de Portugal²⁰ – trunfo que viria a nortear quase toda a política ferroviária nacional da segunda metade do século (Pereira 2012: 334-348).

Era contra a ideia de que Portugal se deveria dedicar em exclusivo à agricultura, pois uma especialização excessiva no sector primário, onde Portugal

¹⁷ Ibid.

¹⁸ Id., 14, 7.4.1850, 105-10.

¹⁹ Ibid.

²⁰ Id. 3, 20.1.1850, 17-8.

não detinha monopólio natural, colocaria o país dependente das flutuações do mercado, condenava os portugueses a viver apenas com o estritamente necessário e o país a uma acumulação de dívida para pagamento de défices.

Daí a necessidade de apostar na indústria, apesar de em Portugal faltarem o ferro e o carvão. O ideal seria uma combinação entre agricultura e indústria. Esta aproveitaria as horas de ócio dos lavradores, abria mercados para as matérias-primas agrícolas, produzia instrumentos que melhoravam a lavoura da terra e criava novos capitais para investimentos fundiários. Exemplificava com regiões nacionais onde a agricultura era mais dinâmica onde a indústria também o era (Covilhã, Marinha Grande ou Portalegre). Por fim, alertava contra as desvantagens da superprodução industrial, que associava ao pauperismo do operariado e à desigualdade de rendimentos.

Ao comércio competia estimular as atividades anteriores. Para desenvolver o comércio interno (o mais relevante, por permitir a substituição de importações, não implicar partilha de lucros com o estrangeiro e constituir 90% do comércio total) era necessário anular os impostos sobre a circulação, melhorar as condições de transporte, aumentar a segurança pública e conhecer as necessidades particulares de cada localidade. Quanto ao desenvolvimento do comércio externo, passaria por uma proteção pautal racional.

A posição d'O *Atheneu* em relação a esta matéria era que Portugal devia seguir a tendência do século para a liberdade de comércio²¹. Lobo d'Ávila tinha uma opinião dividida²². Não era a favor do abolicionismo pautal nem contra uma proteção em absoluto. Reconhecia que a indústria nacional necessitava de algum resguardo, mas tal que “veja sempre a sua rival a brevíssima distancia”²³. A liberdade total de comércio era possível desde que antes se iguallassem as condições de trabalho entre nações. O argumento de que o protecionismo garantia trabalho, não colhia junto de Lobo d'Ávila, para quem os operários poderiam migrar para a agricultura, aumentando assim a produção de bens de exportação e de matérias-primas para a indústria. Era ainda favorável a uma união aduaneira entre Portugal e Espanha (à semelhança do Zollverein), com abolição completa das alfândegas secas e criação duma tarifa única para as aduanas marítimas. Lisboa lucraria em virtude da sua posição geográfica e

²¹ Id. 12, 24.3.1850, 94-6.

²² Id., 27, 7.7.1850, 209-11; 31, 4.8.1850, 244-5; 37, 15.9.1850, 291-4; 41, 13.10.1850, 321-3; 42, 20.10.1850, 329-31; 43, 27.10.1850, 339-42.

²³ Id., 20, 19.5.1850, 157-9.

volveria aos seus antigos tempos; ella seria o emporio d'um vasto commercio, sobre tudo se se realisasse (...) a construcção da grande linha de ferro entre as duas capitaeas da peninsula²⁴.

Neste debate em particular Lobo d'Ávila incompatibilizou-se com António de Serpa, que o criticou pela analogia da economia política com fórmulas matemáticas. Duas semanas depois abandonava o jornal. Lobo d'Ávila ficou com a última palavra, firmando a sua crença na aplicação de princípios abstratos da ciência a realidades concretas²⁵.

Já antes o engenheiro tinha manifestado esta fé, rebatendo os que entendiam que as teorias económicas eram meras especulações. Preiteando o altar da ciência da Economia Política (Macedo 2009: 122), arguia que o avanço dos povos era “governado por leis eternas e invariáveis” e defendia a aplicação do método científico aos estudos económicos para se organizar verdades dispersas em corpo de ciência e preparar “aquellas indispensaveis condições de que dependem a nossa conservação e felicidade”²⁶.

O caminho-de-ferro mereceu-lhe uma maior atenção após a apresentação por uma companhia inglesa (provavelmente a de Benjamin de Oliveira) duma proposta para construir uma linha de Lisboa a Badajoz em troca duma garantia de juro de 4% (Vieira 1985: 123-134). Lobo d'Ávila considerou o projeto “esperançoso”, pois “não ha paiz civilizado, que não possua (...) a sua amostra de caminho de ferro”. Embora defendesse a realização dum plano prévio dum sistema geral de transportes, não negava os proveitos que uma medida isolada podia trazer ao país. Indispensável era exigir garantias aos concessionários e plasmar as condições de construção e exploração de forma inequívoca no contrato. No caso em análise, Lobo d'Ávila considerava o prazo proposto (quatro anos e meio) e a garantia razoáveis, mas o orçamento (3000 contos) curto. Um valor de 3600 contos (20 contos/km) era mais seguro. Mesmo assim era uma avaliação muito otimista, pois o custo da linha quando foi efetivamente construída ultrapassou os 50 contos/km (Alegria 1990: 249). A origem dos capitais era irrelevante, pois “o capital é cosmopolita; (...) gravita livremente para onde pode exercer com maior proveito a sua acção” (Macedo 2009: 146-147)²⁷.

As ideias de Lobo d'Ávila bebiam diretamente do credo saint-simoniano (baseado no avanço científico e na ciência da Economia Política) que propu-

²⁴ Id., 49, 8.12.1850, 385-7.

²⁵ Id., 44, 3.11.1850, 346; 46, 17.11.1850, 363-6.

²⁶ Id., 15, 14.4.1850, 117-9.

²⁷ Id., 47, 24.11.1850, 369-71.

nha uma sociedade europeia liberal, industrializada e confederada através de reformas monetárias e da construção de infraestruturas (Denis 1993: 383; Vleuten 2006: 289-290). Neste último aspeto nota-se também a influência das ideias de Michel Chevalier, discípulo de Saint-Simon, que transformou as obras públicas num fim em si mesmo e num instrumento de liberdade positiva, de redução de distância entre classes, de igualdade democrática, de segurança e civilização de todo um povo (Macedo 2009: 118, 123). Também a sua preocupação com a situação do operariado decorre diretamente de Saint-Simon que via na organização do trabalho a forma mais eficaz de melhorar a existência moral e física das classes operárias (Denis 1993: 383). Porém, esta apreensão é em Lobo d'Ávila bastante limitada, sobretudo se comparada com aquela manifestada por um camarada seu, Francisco Maria de Sousa Brandão, contemporâneo da sua estadia em Paris, e um grande propugnador das ideias socialistas e associativistas em Portugal durante a segunda metade do século XIX (Gomes 1994).

Uma última palavra para o seu mais prolixo trabalho, que revela o conhecimento eclético de Lobo d'Ávila (Macedo 2009: 145-146). Tratava-se dum artigo sobre o ensino para os trabalhos da administração pública, inspirado nos ensinamentos que bebera no curso de Direito Administrativo em Paris. Criticava a inexistência em Portugal duma “faculdade de ciencias economicas e administrativas”, que ministrasse um curso que seria condição obrigatória para os que quisessem seguir uma carreira pública e pusesse fim a uma situação em que “o patronato, a intriga, o capricho dos ministros (...) substitua (...) todas as indicações da sciencia” na escolha de funcionários públicos. Demonstrando um profundo conhecimento dos sistemas alemão e francês, censurava uma formação demasiado jurídica e sem o conhecimento dos princípios científicos que deveriam presidir ao desenvolvimento da indústria, agricultura e comércio²⁸.

Na realidade, a falta de um sistema de ensino técnico era uma necessidade que se fazia sentir em Portugal (Alves et al. 2009: 17-20) e cuja satisfação era imprescindível para o processo de industrialização e modernização nacional ou não fosse o ensino profissional um dos três pilares essenciais ao sucesso do industrialismo (Macedo 2009: 122). A proposta de Lobo d'Ávila insere-se assim num esforço generalizado de tentar modernizar o ensino nacional, de acordo com os modelos europeus, nomeadamente francês, e que daria os primeiros passos a partir de 1852, se bem que em moldes diferentes dos propostos por Lobo d'Ávila (Alves 1998: 74-84).

²⁸ Id. 8, 24.2.1850, 60-2; 10, 10.3.1850, 73-5; 19, 12.5.1850, 148-50; 22, 2.6.1850, 169-72.

Além do curso, o concurso público para admissão devia também ser obrigatório, com um exame teórico, prático e um tirocínio. Tratavam-se de ideias de um jovem de 30 anos, que, contudo, seriam esquecidas anos mais tarde quando Lobo d'Ávila, já pai, lembrava ao examinador do seu filho que

por mais habilitados que estejam, os estudantes carecem sempre da benevolência dos seus examinadores; por isso, eu recommendo meu filho á de V. Ex.^a, certo de que ele é digno de que V. Ex.^a lha conceda²⁹.

Ou então quando apelava à amizade de António Cândido (ministro do Reino) para transferir o seu primo Francisco Mendonça Pessanha da administração do concelho de Oeiras para Lisboa³⁰.

Voltando às suas ideias sobre a formação e contratação de funcionários públicos, Lobo d'Ávila propunha a criação duma faculdade de administração em Lisboa, cujo acesso teria um *numerus clausus* equivalente às necessidades do serviço público.

Tal como *O Cosmorama*, *O Atheneu* deixou de ser publicado repentinamente. Importantes artigos como os de João Crisóstomo e Albino de Figueiredo sobre as comunicações internas do reino ficaram por concluir.

Ao serviço da Regeneração (1851-1901)

Em abono da verdade, a *expertise* de Lobo d'Ávila começou a ser aproveitada ainda antes do golpe de Saldanha: em fevereiro de 1851 tomava a regência da cadeira auxiliar de caminhos-de-ferro da Escola do Exército³¹. Era o reconhecimento da sua competência, uma vez que a política de contratação de docentes por aquela instituição obedecia principalmente ao critério do mérito, no sentido de se tornar uma escola de prestígio (Macedo 2009: 63).

Já depois do golpe, e por portaria de 20 de setembro de 1851, Lobo d'Ávila era restituído ao posto de alferes em virtude da sua “reconhecida aptidão e proficiência, com que sempre se distinguio nos diversos Cursos d'Estudos que frequentou dentro e fora do Paiz”³².

²⁹ Biblioteca Pública Municipal do Porto. Manuscritos. Carta de 13.7.1877 a Simões de Castro. M-COR-V[150].

³⁰ Id. Carta de 16.4.1891 a António Cândido. MA-António Cândido-42.

³¹ ROPM, 33, 1902, 14-9.

³² AHM. PI. Cx. 1751.

O modelo preconizado por Fontes Pereira de Melo precisava dos engenheiros para a melhoria das comunicações, para a industrialização do reino, para o progresso e modernização do país – “sinónimo de recolocar Portugal no contexto das nações verdadeiramente civilizadas” (Diogo 2003: 13). Por seu lado, os engenheiros viam no modelo fornecido por Fontes uma oportunidade para aplicar as suas perícias e ideais, colocar a objetividade científica à frente do confronto ideológico (Matos, Diogo 2007: 158-161) e também assegurar proveitos corporativos, uma vez que uma política de fomento lhes garantiria empregos e carreiras. Era um paradigma que se inseria na nova cultura tecnocrática europeia (que perdura até aos nossos dias), onde a tecnologia se tornara um ponto de referência para a superioridade civilizacional dentro e fora do continente e onde os peritos técnico-científicos se afirmaram como um recurso imprescindível para os governos, empresas e sociedades, obtendo eles próprios influência sociopolítica (Kohlrausch, Trischler 2014: X, 5, 12).

Lobo d’Ávila revia-se neste modelo, pelo que se juntou aos regeneradores e à sua promessa de constituir um Estado-engenheiro – para usar o conceito de Desrosières, corolário das ideias de Saint-Simon e Chevalier (Macedo, 2009: 118).

Assim foi chamado a avaliar uma proposta do britânico Hardy Hislop para a construção dum caminho-de-ferro entre Lisboa e a fronteira, como parte duma equipa formada pelo barão da Luz, Almeida Garrett, Joaquim Larcher e Pereira da Silva. Lobo d’Ávila era o mais bem preparado para apreciar a proposta.

O relatório final de 20 de outubro de 1851, por ele redigido, rejeitava a proposta do inglês e recomendava a abertura de concurso (princípio que lhe era tão caro), tendo refletido sobre outros aspetos ligados à ferrovia: vantagens económicas e políticas, forma de construção (Estado ou iniciativa privada), tipo de subsídio público concedido (no caso de se optar pela construção por privados), melhor diretriz para a linha internacional, problemática das ligações fronteiriças (necessidade de um acordo prévio com Espanha), características técnicas da via e custo previsto³³.

O concurso foi aberto e a adjudicação provisória feita ao mesmo Hislop (Alegria 1990: 245). Quando o contrato definitivo foi levado ao parlamento, Lobo d’Ávila defendeu-o, não só na câmara baixa (Pereira 2008:76-86), mas também num opúsculo publicado em 1853. Refutava as críticas apontadas

³³ Biblioteca da Assembleia da República. Caminhos de ferro. Pareceres parlamentares de 1845 a 1884, 226/1910, 3233-3234 [Parecer da comissão encarregada de apreciar o contrato Hislop].

ao concessionário, validava a ação do governo na subscrição dum terço do capital da empresa, justificava o alto valor do orçamento (por se tratar duma linha internacional de via dupla preparada para grandes velocidades), explicava os factores que influíam no custo da ferrovia e legitimava o subsídio concedido ao concessionário (para garantir o lucro da empresa, sob pena de não aparecerem interessados sérios no negócio).

Em 14 de outubro de 1852, já como tenente³⁴, foi nomeado secretário do Conselho Superior de Obras Públicas, o órgão consultivo do recém-criado Ministério das Obras Públicas, onde se reunia a elite da classe engenharia nacional. Lobo d'Ávila era o mais jovem dos novos conselheiros (32 anos), seguido de João Crisóstomo com 41. José Feliciano da Silva Costa, o membro mais velho, tinha 55 (Macedo 2009: 110-111). Lobo d'Ávila apresentava-se como o futuro da engenharia portuguesa.

Durante quatro anos acumulou o cargo com o de regente da cadeira de caminhos-de-ferro da Escola do Exército e o de deputado, o que dá bem ideia da falta de técnicos com as suas competências: a maioria dos engenheiros nacionais tinha formação em engenharia militar e não civil (Matos, Diogo 2009: 79-80). A 29 de novembro de 1856 foi ainda nomeado fiscal do governo na construção da linha do leste, sendo então obrigado a deixar o ensino (decreto de 9 de dezembro de 1856)³⁵.

A incompatibilidade de funções (deputado da maioria, membro do Ministério, funcionário público) nunca pareceu preocupar Lobo d'Ávila, que decerto preferia focar-se na possibilidade de assim poder aplicar mais facilmente as suas ideias de fomento. Em 17 de janeiro de 1854, enquanto membro do Conselho Superior, redigiu o relatório sobre a rede férrea a construir no país e, enquanto deputado e relator da comissão parlamentar de obras públicas, preparou a proposta de lei para um sistema geral de comunicações do reino, que, contudo, nunca foi posto à discussão parlamentar (Macedo 2009: 159-160).

Entretanto, casou em 1857 com Francisca de Paula de Orta, filha do visconde da Orta, António José de Orta, um abastado empresário espanhol, o que lhe permitiu consolidar a sua fortuna pessoal e assim manter a sua independência intelectual. O casal teve dois filhos: Leonor e Carlos. Este último foi preparado desde cedo para seguir a carreira parlamentar e política da família, o que viria efetivamente a concretizar-se. Os Lobos d'Ávila eram assíduos no parlamento. Além de Joaquim Tomás, dois dos seus irmãos (Francisco

³⁴ AHM. PI. Cx. 1751, decreto de 17.3.1852.

³⁵ Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas. PI. Joaquim Tomás Lobo d'Ávila.

de Paula e José Maria) e um seu sobrinho (Rodrigo) foram também eleitos deputados. Carlos foi apenas mais um membro da família a seguir a mesma carreira (Mónica 2005-2006: 1, 241-250).

Também Joaquim Tomás teve uma longa carreira parlamentar. Foi eleito deputado consecutivamente entre 1853 e 1874, só falhando a legislatura de 1857-1858. Fez parte das comissões de Fazenda e Obras Públicas, desempenhando por várias vezes o importante papel de relator – eram as suas redações que eram levadas à discussão parlamentar (Pereira 2012: anexos 5 e 7). Intervinha no hemiciclo quase todas as semanas, fazendo valer muitas vezes a sua formação técnica para levar de vencida os opositores que não a tinham. Por exemplo, quando da discussão sobre a concessão da linha do Barreiro às Vendas Novas em 1854, Lobo d'Ávila pretendeu refutar os argumentos de António José de Ávila referindo que “eu sei que o illustre deputado não tem obrigação de saber isto [detalhes técnicos do contrato], porque creio que tem viajado mais como amador do que como homem de arte” (*apud* Pereira 2008: 89). Ao longo das décadas em que se sentou no parlamento, Lobo d'Ávila debateu quase todas as polémicas da época, se bem que se tenha sobretudo focado em questões ligadas à modernização do país como a construção de caminhos-de-ferro, o investimento na formação de engenheiros ou a necessidade de reformas administrativas, sem embargo de também ter entrado no jogo político-partidário da crítica pela crítica (Mónica 2005: 1, 244-247; Pereira 2012: cap. 3).

Começou por militar no Partido Regenerador, tendo-se envolvido em acesas discussões quando defendia os projetos de lei governamentais (Pereira 2008: 96), mas em 1859 afastou-se daquele grupo, do qual se tornou crítico, e aproximou-se do Partido Histórico. A sua escolha foi causticamente criticada. O regenerador Rodrigues Sampaio explicava que

certo ministro não se deixou levar por umas lagrimas que correram dois dias a fio para obter uma mercê que o ministro não pôde conceder (...). A cabecinha até alli baixa e humilde levantou-se depois altanada, e a voz macia e supplicante tornou-se aspera e independente”³⁶.

Para Filomena Mónica a decisão teria sido motivada por razões de ambição pessoal, pois nos regeneradores estaria sempre na sombra de Fontes. De facto, naquele ano de 1859, Lobo d'Ávila liderara a oposição parlamentar contra o governo histórico exigindo a rescisão do contrato com Morton Peto (para construir a linha do norte, que, porém, ainda não saíra do papel).

³⁶ A Revolução de Setembro, 5403, 5.5.1860, 1.

Perante as críticas o marquês de Loulé demitir-se-ia. Contudo, Lobo d'Ávila não seria convidado para o executivo seguinte. As pastas que lhe poderiam estar destinadas, Fazenda ou Obras Públicas, foram atribuídas a Casal Ribeiro e António de Serpa (Pereira 2008: 118-120). No entanto, Lobo d'Ávila sempre defendeu posições muito progressistas que não se coadunavam com o conservadorismo regenerador. Aliás, quando se transferiu para os históricos, liderou a facção mais radical do partido, a *unha negra* (em oposição à *unha branca*, mais conservadora), que sempre se revelou “uma das maiores dores de cabeça com que Loulé se defrontou durante a década de 1860” (Sardica 2001: 295). Por outro lado, à entrada deste decénio, o credo tecnocrático e tecnopolítico era já plenamente professado tanto por regeneradores como por históricos, não havendo assim o perigo de a agenda de progresso tão cara a Lobo d'Ávila ser posta em causa.

Em 1860 fundou o jornal *A Política Liberal*, de oposição ao Partido Regenerador, mas que não se coibia de criticar os históricos, como por exemplo no caso das esclarecimentos do contrato com José de Salamanca para a construção das linhas de norte e leste (Pereira 2012: 96-99)³⁷. Continuou a sua atividade jornalística no *Commercio de Lisboa* (1863-1865) e na *Gazeta do Povo* (1869-1872), tendo ainda colaborado com *A Revolução de Setembro*, o *Civilização* e a *Revista Universal* (Mónica 2005-2006: 1, 244-247; Zúquete 1989: 461-462).

Apesar da alta taxa de analfabetismo em Portugal no século XIX, a imprensa assumiu uma enorme importância na sociedade e política nacionais da época, como meio de defesa dos respetivos programas e ideologias políticas. Lobo d'Ávila aproveitou o mesmo palco para defender a agenda da classe dos engenheiros.

Desta feita as suas convicções políticas não falaram mais alto que os seus conhecimentos técnicos. O espírito da época era já outro, de modo que Lobo d'Ávila continuou a ser chamado para órgãos públicos. Em 24 de abril de 1861 foi promovido a inspetor de Obras Públicas, mantendo-se também ligado ao Conselho Superior (com suas diferentes denominações) quase ininterruptamente até 1880 e de 1892 a 1899 (vice-presidente em 1895 e 1899), firmando centenas de pareceres sobre tudo o que se relacionasse com obras públicas e minas, desempenhando muitas vezes a importante função de relator dos mesmos.

Neste relevante órgão do Ministério, Lobo d'Ávila esteve no centro do debate sobre a modernização do reino, uma vez que o Conselho Superior era ouvido sobre tudo o que respeitasse a obras públicas e minas, incluindo

³⁷ PL, 71, 29.7.1860.

detalhes técnicos e administrativos, muito embora os seus pareceres não fossem vinculativos (Pereira 2014: 298). Lobo d'Ávila esteve assim na discussão técnico-administrativa da melhoria das condições sanitárias das cidades, da formação de engenheiros, da introdução de novas formas de locomoção, da construção de portos, estradas e caminhos-de-ferro (incluindo a importante questão da definição de um sistema geral de transportes) tendo sempre presente o grande objetivo que norteou o Fontismo (e que partilhou) de ligar o litoral à fronteira e assim aproveitar a favorável posição geográfica do país no extremo ocidental da Europa.

Simultaneamente, prosseguiu a sua carreira política, sendo com os históricos do marquês de Loulé que sobraçou pela primeira vez a pasta de ministro: de 21 de fevereiro de 1862 a 5 de março de 1865 foi o titular da Fazenda, acumulando entre 12 de setembro de 1862 e 6 de outubro de 1862 a pasta das Obras Públicas (entretanto em 1864 foi promovido a capitão na hierarquia militar) (Mónica 2005-2006: 1, 244-247).

Como ministro, procurou consolidar o crédito nacional nas praças estrangeiras, instituiu o Crédito Predial, reformou os serviços aduaneiros, o processo de fabrico de moeda e o pessoal da Casa da Moeda, geriu o financiamento da construção das linhas de norte e leste e aboliu o monopólio do tabaco (algo que a oposição viu como um esquema para entregar a concessão ao grupo de José Ribeiro da Cunha, que desde 1858 explorava o monopólio), o regime vincular e os morgados (Cruz 2006: 199-200; Mónica 1992: 466-469).

Entretanto, subia na hierarquia da Maçonaria, chegando ao posto de Grão-Mestre da Confederação Maçónica em 1863. Em 1864, não conseguindo a reeleição, constituiu a Confederação Maçónica Progressista de Portugal (Mónica 2005-2006: 244-247).

Após a queda do governo em 1865, Lobo d'Ávila regressou ao seu estatuto de deputado, mas foi fora do hemiciclo que a sua atividade atingiu maior relevo contra o governo das *economias* do Partido Reformista. Os reformistas, descontentes com o rumo que o Fontismo dera ao país, procuraram implementar uma política de contração da despesa, que pôs em causa a prossecução da política de fomento e atingiu a própria classe dos engenheiros, que se havia colocado no centro da modernização do país e beneficiado profissionalmente do programa de investimento (Rodrigues 1999: 67-82).

Em 1868 João Crisóstomo e Lobo d'Ávila expunham ao marquês Sá da Bandeira a “proficuidade e indispensabilidade” da engenharia civil. Sem engenheiros que executassem as obras públicas, corria-se o risco de perder

a nossa razão de ser como nação independente [e] em vez da ordem teremos o caos (...); o obscurantismo substituirá o progresso; a barbaria a civilização. Aproximar-nos-hemos a passos de gigante do abismo (...) onde nos precipitará o impulso de tão erradas ideias (Sousa, Lobo d'Ávila 1868: 5).

Os dois engenheiros, falando pela classe, “perceived themselves (...) as unbiased forces for progress outside the political sphere” (Kohlrausch, Trischler 2014: 51-52), uma crença generalizada entre os seus congéneres europeus e comum aos técnicos nacionais (Macedo 2009: 138). A objetificação do progresso realizada pelo Fontismo modificara o estatuto dos engenheiros, que assumiram uma dimensão ímpar na sociedade nacional. Por seu lado, os próprios engenheiros estavam conscientes da sua renovada posição e não estavam dispostos a abdicar dela (Diogo 2003:14).

De igual modo estavam também preocupados com “a ofensa de direitos adquiridos, pela sciencia e pelo trabalho” (Sousa, Lobo d'Ávila 1868: 3). A política de fomento podia representar o progresso, mas representava também emprego e carreira. A tecnologia era uma forma de chegar ao progresso, mas também de fazer política. Contestavam ainda a tentativa do governo de culpar os engenheiros pelos excessos financeiros da política de obras públicas. Os membros da classe

o que não podiam era ficar impassíveis, com quebra da sua dignidade e pundonor (...) e deixar campear opiniões erroneas, em nome de (...) meras presumpções (...) quando pela honestidade do seu procedimento (...) teem a consciência de ter merecido a consideração dos poderes públicos (Sousa, Lobo d'Ávila 1868: 6).

No opúsculo os engenheiros afirmavam-se não como assalariados do regime, mas como verdadeiros defensores do interesse público, que passava pela continuação da política de fomento e por acompanhar “a Europa na sua evolução de civilização” (Sousa, Lobo d'Ávila 1868: 7).

A oposição à política reformista manifestou-se também na formação em 1869 da Associação de Engenheiros Civis Portugueses de que Lobo d'Ávila foi membro fundador, com o número 68 (Diogo 1994: 135).

As *economias* de Sá da Bandeira acabaram por se revelar impraticáveis e em 1869 os históricos regressavam ao poder, confiando a Lobo d'Ávila as pastas das Obras Públicas (11 de agosto de 1869 – 19 de maio de 1870) e Guerra (11 de agosto de 1869 – 6 de setembro de 1869 e 18 de novembro de 1869 – 19 de maio de 1870). Como titular das Obras Públicas, reformou o serviço técnico do Ministério, os serviços geodésicos e geológicos, os cor-

reios e ainda o ensino industrial e agrícola e ordenou a execução de obras na praça do Campo Grande (Cruz 2006: 199-200). A criação do ensino administrativo defendida anos antes não saiu da gaveta. Lobo d'Ávila limitou-se a uma pequena reforma do ensino industrial e comercial em Lisboa (Portela 1968: 802-803). A sua carreira ministerial foi terminada com a Saldanhada de 19 de maio de 1870.

Continuou o seu percurso no parlamento, até que em 16 de maio de 1874, já major³⁸, foi nomeado Par do Reino. Pouco tempo depois, a 7 de maio de 1875, juntava ao arminho de Par o condado de Valbom (Mónica 2005-2006: 1, 244-247)³⁹. Na câmara alta do parlamento integrou as comissões de Fazenda e Obras Públicas, sendo convidado várias vezes para relator (Pereira 2012, anexo 5). Ao longo da sua carreira política revelou-se um parlamentar muito ativo, sobretudo na condição de deputado: registou mais de 500 intervenções na câmara baixa (uma média de 25 discursos/ano, valor relevante quando se sabe que o ano parlamentar durava quatro a cinco meses) e perto de 200 na câmara dos Pares (6,5 discursos/ano).

Em 1874 publicou *Estudos de Administração*, a sua última obra conhecida e mais um exemplo do seu pensamento progressista, que lhe valeu a nomeação como sócio efetivo da Academia das Ciências. No livro, repleto de comparações com as realidades espanhola, francesa, inglesa e norte-americana, que Lobo d'Ávila demonstra conhecer bem, tal como a história da administração pública nacional, o autor retoma o princípio já defendido n' *O Atheneu* da descentralização administrativa⁴⁰. Esta não significava federalismo nem comunismo, mas sim diminuição do poder do executivo, que sofismava o princípio eletivo e a liberdade das localidades (Lobo d'Ávila 1874: 69-87). Para efetivar a descentralização era necessário uma nova divisão administrativa, na qual o município era o centro primordial e principal elemento da organização: “é o homem que funda os reinos e cria as republicas; o municipio parece ter saído directamente das mãos de Deus” (Lobo d'Ávila 1874: 159) – escrevia, usando a famosa citação de Tocqueville reproduzida por outros autores coevos partidários da descentralização administrativa e da sua fundamentação jusnaturalista (Catroga 2004: 409). Lobo d'Ávila estendeu também a análise ao contencioso administrativo, que, no seu entender, devia ser independente do contencioso civil, político ou criminal e devia dirimir questões ligadas

³⁸ AHM. PI. Cx. 1751, decreto de 9.7.1873.

³⁹ Arquivo Nacional Torre do Tombo (ANTT). Registo Geral de Mercês de D. Luís I (RGM), liv. 28, f. 54.

⁴⁰ Ath., 47, 24.11.1850, 371-3.

à contabilidade pública, recrutamento e eleições administrativas. Por fim, o Conselho de Estado devia ser a primeira corporação administrativa do país, aconselhando o governo sobre propostas de lei, regulamentos para a execução de leis e administração geral e local, independentemente da sua missão política como corpo consultivo do chefe de Estado. Idealmente, devia existir um Conselho de Estado Administrativo (Lobo d'Ávila 1874: 237-295).

Com a morte do duque de Loulé em 23 de maio de 1875 o conde de Valbom afastou-se da política partidária. Em novembro de 1876 foi nomeado ministro plenipotenciário em Madrid, com instruções para sustentar as ideias de união ibérica defendidas por alguns partidos espanhóis (Portugal 1877: 275-280). Por esta razão, não participou no debate sobre o plano de rede ferroviária que se desenrolou por esta altura na Associação de Engenheiros Civis.

Em 1878 regressou a Portugal, à câmara dos Pares e à carreira técnica, sendo ainda nomeado conselheiro de Estado efetivo; em 1881 foi indicado para a comissão de inquérito industrial; em 1883 foi promovido a tenente-coronel; e em 1886 ascendeu na carreira de Obras Públicas a engenheiro de primeira classe. Voltou à carreira diplomática neste ano como enviado extraordinário à República Francesa⁴¹.

Por esta altura Portugal tentava resolver o diferendo com Inglaterra ligado ao mapa cor-de-rosa (Alexandre, Dias 1998: 115-119). Lobo d'Ávila foi incumbido de mostrar ao governo francês que a disputa também lhe interessava e que ambos os países deviam impedir os ingleses de passar o Zambeze⁴². O conde estava longe de ser republicano, mas as suas ideias progressistas talvez calassem mais eficazmente junto do executivo gaulês para a resolução daqueles problemas, daí a sua escolha como enviado a Paris.

Aqui, ordenou a Duarte Santos, da Direção-Geral da Instrução Pública, a cópia de vários documentos dos séculos XVI a XVIII do arquivo da Casa de Cadaval, extraviados para França durante a invasão de 1808, que se encontravam à guarda da Biblioteca Nacional de Paris. Hoje em dia essa documentação encontra-se conservada na Torre do Tombo (Portugal 2005: 49-53).

Apesar de por mercê de 15 de dezembro de 1887 d'O *Popular* ter sido provido vitaliciamente enviado extraordinário⁴³, Lobo d'Ávila regressou em 1891 a Portugal e à política ativa, no rescaldo do Ultimato e da negociação com Inglaterra das zonas de influência dos dois países em África. A expe-

⁴¹ ANTT. RGM, liv. 45, fs. 238v-239v.

⁴² Arquivo Histórico-Diplomático (AHD). Fundo Batalha Reis, carta de 5.8.1889, PT/AHD/2/BR/S001/DS00118.

⁴³ ANTT. RGM, liv. 45, fs. 238v-239v.

riência adquirida enquanto diplomata em Paris guindou-o à difícil pasta dos Negócios Estrangeiros (21 de maio de 1891 – 17 de janeiro de 1892) na remodelação ministerial do governo partidário do seu camarada João Crisóstomo (tendo passado interinamente pela Marinha e Ultramar) (Cruz 2006: 199-200). Acompanhou apenas a fase final das negociações, já que as bases do acordo seriam fixadas uma semana depois da sua tomada de posse. A 11.6.1891 firmava o tratado que regularizava as relações entre as duas nações⁴⁴.

Coube-lhe também a responsabilidade de negociar com Londres a renovação do Tratado da Índia de 1878, que expirava no início de 1892. Pelo acordo original Portugal prescindira da produção de sal e álcool nas suas possessões indianas em troca duma indemnização de 160 contos anuais, que usou para garantir o juro do capital usado por uma companhia inglesa na construção do porto e caminho-de-ferro de Goa (inaugurados em 1888). Sem aquela compensação, Portugal perdia a receita com que pagava a garantia de juro, o que nos termos do contrato o podia obrigar à compra do caminho-de-ferro e porto pelo valor do capital investido acrescido de 10%, uma fantástica quantia de 1 485 000 libras ou cerca de 6 500 contos (Pereira 2015: 257-258).

Lobo d'Ávila nomeara o seu filho Carlos e Fernandes Arez, um funcionário da Fazenda local, para negociar com o representante inglês Carey, até que Arez lhe fez ver o óbvio: “que o governo britannico, seguro da construcção da nossa linha e porto de Mormugão, está decidido a não renovar o tratado nos termos do de 26 de dezembro de 1878”⁴⁵. O ministro recorreu a um negociador mais experiente, Pinheiro Chagas, que, contudo, fez uma proposta “even more uncompromising in tone” do que a apresentada por Arez. A 30 de dezembro de 1891 Carey dava as negociações por encerradas sem se chegar a um acordo⁴⁶.

A questão da garantia de juro seria resolvida em finais de 1892 com a hipoteca dum imposto local sobre o álcool, medida tomada pelo ministro da Marinha e Ultramar, Ferreira do Amaral, já com Valbom fora do governo (Kerr, Pereira 2012: 190). Na altura o conde congratulava-o “pelo resultado a que chegou, e por ver que os ingleses trataram esta questão com espírito

⁴⁴ Collecção Official de Legislação Portuguesa, 1891, 247-50 e 278-83.

⁴⁵ AHD. Caminho de ferro de Mormugão. S3, E98, P6, 38630.

⁴⁶ The National Archives. Foreign Office. FO 63/1399, relatório de 9.2.1892.

conciliador”, o que isentava Portugal “da enorme despesa da remissão do caminho de ferro de Mormugão”⁴⁷.

Esta foi a sua última experiência como governante, após o que voltou aos trabalhos da sua profissão numa época pouco propícia ao investimento (em virtude da bancarrota parcial de 1892) e conseqüentemente aos engenheiros. Em 1892 fez parte da comissão encarregada de examinar as reclamações dos empreiteiros do porto de Lisboa e tornou-se inspetor de primeira classe dos edifícios públicos; em 1899 ascendeu à categoria de inspetor-geral. Até à sua morte em 31 de janeiro de 1901 dedicou-se aos afazeres da sua arte, sendo considerado pelos seus pares na hora fatídica como “o decano dos engenheiros de obras publicas”⁴⁸.

Conclusão

Joaquim Tomás Lobo d’Ávila, conde de Valbom, Fidalgo-Cavaleiro da Casa Real e do Conselho de Sua Majestade Fidelíssima, Grã-Cruz das Ordens de Cristo (Portugal), de São Maurício, São Lázaro e Sardenha (Itália) e da Rosa (Brasil), Cavaleiro da Ordem de São Bento de Avis (Cruz 2006: 199-200; Zúquete 1989: 461-462), foi um engenheiro, parlamentar, político, diplomata,

jornalista vigoroso e ardente, que espalhou por grande numero de publicações a substancia dos seus estudos de homem de ciencia e as suas cogitações de homem de governo, muitas vezes mesclada á vehemencia das polemicas. O espirito era vivo e prompto, extremamente lucido e por equal inflamado⁴⁹.

Homem culto, duma grande polivalência intelectual e estrénuo defensor da regeneração pela ciência e tecnologia, Lobo d’Ávila marcou o modelo fontista implementado no país na segunda metade do século XIX.

Revolucionário em jovem como muitos dos seus futuros colegas engenheiros, tornou-se em Paris um seguidor do saint-simonianismo, de modo que quando regressou a Portugal estava seguro de que a regeneração do país não passava pelas barricadas da revolução, mas sim pela paz social, pela ciência e pela tecnologia, que fomentassem o desenvolvimento dos transportes, a facilitação do crédito e o progresso dos que produziam riqueza. Desde 1840 conviveu com homens que apoiavam os mesmos ideais e com quem parti-

⁴⁷ ANTT. Família Ferreira do Amaral, cx. 12, mct. conde de Valbom, docs. 1-4.

⁴⁸ ROPM, 33, 1902, 18.

⁴⁹ Ibid.

lhou quase ininterruptamente até à sua morte a sala de reuniões do Conselho de Obras Públicas, as bancadas do parlamento ou as cadeiras do governo.

Destacado engenheiro, não foi um técnico de campo como outros camaradas seus (Sousa Brandão, Boaventura Vieira ou Xavier Cordeiro), embora estivesse preparado para tal. Como engenheiro-político/econo-engenheiro, procurou sobretudo o planeamento e execução de um projeto estratégico de modernização da nação. Pelos seus olhos, tanto no parlamento como no Conselho Superior, passaram centenas de processos relativos a obras públicas, que eram apreciados, avaliados, aprovados ou rejeitados. Contudo a decisão final cabia sempre ao executivo que nem sempre seguiu as indicações dos seus *experts*, sobretudo quando se debatiam grandes questões estratégicas, como por exemplo o plano de rede ferroviário (Pereira 2014: 298-301).

Como vimos, Lobo d'Ávila procurou em 1854 trazer o assunto a debate no parlamento. Voltaria a recomendá-lo ao governo em diversos pareceres exarados pelo Conselho de Obras Públicas em 1856, 1861, 1871 e 1873-5, muitas vezes sem que tal opinião fosse manifestamente pedida pelo executivo, o que era raro. Em vão. Mas como membro do governo e especificamente como ministro das Obras Públicas, nunca tomou a iniciativa de apresentar tal proposta ao parlamento, provavelmente porque sabia que seria um esforço inglório (em 1879 o ministro Lourenço de Carvalho redigiu e apresentou uma proposta de lei fixando o plano de rede ao parlamento – o documento seguiu para as comissões e de lá nunca saiu) (Pereira 2012: 310-324). Limitou-se assim a evocar essa necessidade nos seus anos enquanto vogal do Conselho de Obras Públicas, tranquilizando a sua consciência de político-engenheiro. A partir de 1875, com a malha a contar cerca de 1 000 km de extensão, Lobo d'Ávila decerto já não acredita que um plano de rede seja alguma vez aprovado por lei, de modo que não toma parte no debate sobre esta questão na Associação de Engenheiros Civis. A discussão é iniciada em maio, mas seis meses depois o então conde aceita uma missão diplomática em Madrid, autoexcluindo-se da discussão.

Nesta questão, a racionalidade técnica foi ultrapassada pela conveniência política, uma vez que um plano geral aprovado por lei limitaria o poder dos governos para conceder caminhos-de-ferro (e num exercício tecnopolítico, usar o caminho-de-ferro para satisfazer objetivos eminentemente políticos) de modo que tal projeto só seria aprovado em finais de Oitocentos já com a rede principal praticamente concluída (Pereira 2012: 310-324).

Neste sentido, o conde de Valbom, se foi um técnico de relevo na política desenvolvimentista da segunda metade do século XIX, nunca conseguiu moldar completamente à sua vontade essa estratégia de fomento. Mesmo

como parlamentar e sobretudo como ministro não conseguiu aplicar plenamente a sua agenda de progresso e as medidas que tão apaixonadamente defendeu no início da década de 1850 (sobretudo a união aduaneira com Espanha, uma pauta menos protecionista, a descentralização administrativa, a industrialização do país ou a reforma do ensino administrativo), talvez por lhe faltarem os necessários carisma e influência políticos, os imprescindíveis recursos públicos e certamente por se ver enredado na multitude de tarefas e funções dos ministérios a que presidiu (plasmada na vasta série de diplomas que assinou enquanto titular da Fazenda e das Obras Públicas).

De qualquer modo, a sua agenda de fomento era demasiado vasta para os recursos humanos e financeiros da nação e, se Lobo d'Ávila nunca atingiu o protagonismo político de homens como Fontes, Ávila, Loulé ou Luciano de Castro, foi sem dúvida um dos principais atores do Fontismo, tendo perseguido ao longo da sua carreira como ministro, parlamentar e engenheiro os ideais saint-simonianos do progresso, que no essencial eram também partilhados por aqueles que se sentaram por mais tempo nas cadeiras do poder. Ajudou a criar e fortalecer a *persona* do tecnocrata da segunda metade do século XIX português, sobretudo do tecnocrata que não se rende ao poder eminentemente político, mas que é por ele de certo modo manietado, e contribuiu com a sua ação para o projeto de modernização do país (sobretudo ao nível do sector dos transportes, mas não só), para a difusão da crença nas capacidades regeneradoras da tecnologia e para a invenção da nação tecnológica (Saraiva 2007).

Bibliografia

Fontes impressas

- LOBO, J. J. F. (1877). "O conde de Valbom", *Diario Illustrado*, 1521.
- LOBO D'ÁVILA, J. T. (1853). *Reflexões sobre o contracto para a construcção do caminho de ferro de leste*. Lisboa: Imprensa Nacional.
- LOBO D'ÁVILA, J. T. (1874). *Estudos de administração*. Lisboa: Tipografia Universal.
- PATO, B. (1986). *Memórias*. Lisboa: Perspectivas & Realidades.
- PORTUGAL. Ministério dos Negócios Estrangeiros (1877). *Documentos apresentados ás Cortes na sessão legislativa de 1877*. Lisboa: Imprensa Nacional.
- SOUSA, J. C. A. e, LOBO D'ÁVILA, J. T. (1868). *Exposição ao Ex.^{mo} Sr. Marquez de Sá da Bandeira Presidente do Conselho de Ministros em nome dos Engenheiros Civis Portugueses*. Lisboa: Imprensa Nacional.

Estudos

- ALEGRIA, M. F. (1990). A organização dos transportes em Portugal (1850-1900): as vias e o tráfego. Lisboa: FLUL.
- ALEXANDRE, V.; DIAS, J. (coord.) (1998). O Império Africano 1825-1890. Lisboa: Estampa.
- ALMEIDA, P. T. (1995). A construção do Estado Liberal. Elite política e burocracia na Regeneração (1851-1890). Lisboa: FCSH-UNL.
- ALVES, L. A. M. A. (1998). Contributos para o ESTUDO DO ENSINO INDUSTRIAL em Portugal (1851-1910). Porto: FLUP.
- ALVES, L. A. M. A.; SOUSA, P. R.; MORAIS, T. T.; ARAÚJO, F. M. V. (2009). Ensino Técnico (1756-1973). Lisboa: Ministério da Educação.
- BONIFÁCIO, M. F. (1999). Apologia da história política. Estudos sobre o século XIX português. Lisboa: Quetzal.
- BOURDIEU, P. (1986). “L’illusion biographique”, *Actes de la recherche en sciences sociales*, 62(3), 69-72.
- CATROGA, F. (2004). “Natureza e história na fundamentação do municipalismo. Da Revolução Liberal ao Estado Novo”, in *Estudos em Homenagem a Luís António de Oliveira Ramos*. Porto: FLUP, 29-57.
- CRUZ, M. P. (ed). (2006). Dos secretários de Estado dos Negócios da Fazenda aos ministros das Finanças (1788-2006): uma iconografia. Lisboa: Ministério das Finanças.
- DARSTON, L.; SIBUM, H. O. (2003). “Introduction: scientific personae and their histories”, *Science in Context* 16:1/2, 1-8.
- DENIS, H. (1993). História do pensamento económico. Lisboa: Horizonte.
- DIOGO, M. P. (1994). A construção de uma identidade profissional. A Associação dos Engenheiros Civis Portugueses (1869-1937). Lisboa: FCT-UNL.
- DIOGO, M. P. (2003). “Engenharia e modernidade. Os engenheiros portugueses entre as obras públicas e a indústria”, *Boletim da Sociedade Portuguesa de Química*, 88, 13-17.
- DORIA, L. (1996). “A revolta de Torres Novas – 1844”, *Análise Social*, 31:135, 101-150.
- FERNANDES, P. J. (2010). Mariano Cirilo de Carvalho. O “Poder Oculto” do liberalismo progressista (1876-1892). Lisboa: Texto Editores.
- GOMES, R. M. S. (1994). Associação, município e república em Francisco Maria de Sousa Brandão. Coimbra: FLUC.
- HAYFORD, C. W. (2016). “Where’s the omelet? Bad king Deng and the challenges of biography and history”, *The Journal of Asian Studies*, 75, 19-30.
- HECHT, G., (2009). *The radiance of France. Nuclear power and national identity after World War II*. Cambridge: The MIT Press.
- KERR, Ian J.; PEREIRA, Hugo Silveira (2012). “India and Portugal: the Mormugão and the Tua railways compared”, in A. McCants, E. Beira, P. B. Lourenço e J. M. L. Cordeiro

- (eds.), *Railroads in historical context: construction, costs and consequences*. Vol. 2. Porto: U. Minho, MIT Portugal, EDP, 167-196.
- KOHLRAUSCH, M., TRISCHLER, H. (2014). *Building Europe on expertise. Innovators, organizers, networkers*. NewYork: Palgrave Macmillan.
- LE GOFF, J. (1989). "Comment écrire une biographie historique aujourd'hui?", *Le Débat*, 54, 48-53.
- LE GOFF, J. (1995). "Writing historical biography today", *Current Sociology*, 11, 11-17.
- LEVI, G. (1989). "Les usages de la biographie", *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*, 44:6, 1325-1336.
- MACEDO, M. C. (2009). *Projectar e construir a Nação. Engenheiros e território em Portugal (1873-1893)*. Coimbra: Universidade de Coimbra.
- MARQUES, A. H. O., coord. (2002). *Portugal e a instauração do liberalismo*. Lisboa: Presença.
- MATOS, A. C. (2009). "Asserting the Portuguese civil engineering identity: the role played by the École des Ponts et Chaussées", in A. C. Matos et al. (eds.), *Jogos de Identidade Profissional: os Engenheiros entre a Formação e a Acção*. Lisboa: Colibri, 177-208.
- MATOS, A. C.; DIOGO, M. P. (2007). "Bringing it all back home: Portuguese engineers and their travels of learning (1850-1900)", *Journal of History of Science and Technology*, 1, 155-182.
- MATOS, A. C.; DIOGO, M. P. (2009). "From the École des Ponts et Chaussées to Portuguese railways: the transfer of technological knowledge and practices in the second half of the 19th century", in Magda Pinheiro (ed.), *Railway modernization: an historical perspective (19th and 20th centuries)*. Lisboa: CEHC, 77-90.
- MÓNICA, M. F. (1992). "Negócios e política: os tabacos (1800-1890)", *Análise Social* 27, 116-117, 461-479.
- MÓNICA, M. F. (2005-2006). *Dicionário biográfico parlamentar*. Lisboa: ICS.
- NYE, M. J. (2006). "Scientific biography: history of science by another means", *Isis*, 97:2, 322-329.
- PEREIRA, H. S. (2008). *Caminhos-de-ferro nos debates parlamentares (1845-1860)*. Porto: FLUP.
- PEREIRA, H. S. (2012). *A política ferroviária nacional (1845-1899)*. Porto: FLUP.
- PEREIRA, H. S. (2014). "Instituições e caminhos-de-ferro: ministério das Obras Públicas, parlamento e Associação de Engenheiros Cívicos Portugueses (1852-1899)", *Cultura, Espaço e Memória*, 5, 291-310.
- PEREIRA, H. S. (2015). "Fontismo na Índia Portuguesa: o caminho-de-ferro de Mormugão", *Revista Portuguesa de História*, 46, 237-262.
- PORTELA, A. F. (1968). "A evolução histórica do ensino das Ciências Económicas em Portugal", *Análise Social* 6 (22-24), 787-836.

- PORTUGAL. ANTT (2005). “Biblioteca Nacional de Paris”, in M. C. J. D. Farinha, et al. (eds), *Guia Geral dos Fundos da Torre do Tombo*. Vol. 6. Lisboa: ANTT.
- RODRIGUES, M. L. (1999). *Os engenheiros em Portugal*. Oeiras: Celta.
- ROLLET, L.; NABONNAND, P. (2012). “Définir, classer, compter: biographie et prosopographie en histoire des sciences”, in L. Rollet, P. Nabonnand (eds.), *Les uns et les autres: biographies et prosopographies en histoire des sciences*. Nancy: Presses Universitaires, 11-25.
- SANTOS, M. L. L. (1979). “Sobre os intelectuais portugueses no século XIX (do Vintismo à Regeneração)”, *Análise Social*, 15 (57), 69-115.
- SARAIVA, T. (2007). “Inventing the technological nation: the example of Portugal (1851-1898)”, *History and Technology*, 23:3, 263-273.
- SARDICA, J. M. (2001). *A Regeneração sob o signo do consenso: a política e os partidos entre 1851 e 1861*. Lisboa: ICS.
- SARDICA, J. M. (2005). *Duque de Ávila e Bolama. Biografia*. Lisboa: D. Quixote.
- TERRALL, M. (2006). “Biography as cultural history of science”, *Isis*, 97:2, 306-313.
- VIEIRA, A. L. (1985). “Os caminhos de ferro antes dos caminhos de ferro: a especulação ferroviária em Portugal em 1845-46”, *Revista de História Económica e Social*, 15, 123-34.
- VLEUTEN, E. V. D. (2006). “Understanding NETWORK SOCIETIES. Two decades of large technical system Studies”, in E. V. D. Vleuten, A. Kaijser (eds.), *Networking Europe. Transnational infrastructures and the shaping of Europe, 1850-2000*. Sagamore Beach: Science History Publications, 279-314.
- ZÚQUETE, A. E. M. (ed.) (1989). *Nobreza de Portugal e do Brasil*. Lisboa: Enciclopédia.