

A política da especulação — uma introdução aos investimentos britânicos e franceses nos caminhos-de-ferro portugueses*

Com o restabelecimento da paz consolidada no primeiro governo de Saldanha, em 1851, e a adopção de uma política governamental de transportes ferroviários, o caminho estava aberto para os empresários e especuladores estrangeiros virem para Portugal e requererem concessões de caminhos-de-ferro no País. Os Ingleses e Franceses dominaram a cena e impuseram o ritmo do desenvolvimento ferroviário ao longo da segunda metade do século XIX. A natureza dos seus investimentos e a mobilidade dos seus recursos financeiros, que deu origem a uma «aliança financeira» anglo-francesa, constituem o objecto do presente artigo.

1. PARCEIROS DESIGUAIS

1.1 A 29 de Novembro de 1899, o ministro dos Negócios Estrangeiros português, Barros Gomes, terminava um longo officio, dirigido a Londres, nos seguintes termos: «Portugal, que conquistou a Índia e criou o Brasil, tem um passado que nenhuma outra nação consegue igualar. Esse passado dá-lhe o direito de garantir as suas esperanças num período novo e brilhante da sua nacionalidade. Só a África pode assegurá-lo. Ao defender os seus direitos nesse continente, é o seu futuro que defende.»¹ Barros Gomes, pela primeira vez no século XIX, desafiara a Inglaterra num ponto delicado. A crescente expansão colonial das potências europeias em África começara em 1876, quando se realizara uma conferência não oficial em Bruxelas, e que mais tarde conduziu à constituição da Associação Internacional Africana e à realização de outras conferências em Berlim, em 1884-85. O Governo Português estava convencido de que as suas «pretensões arqueológicas» quanto à Mashonalandia, às terras altas de Shiré e à Niassalândia, seguidas de declarações categóricas da soberania portuguesa nesses territórios, seriam suficientes para afastar as pretensões inglesas quanto a

* Este artigo constitui o capítulo 4 da minha tese de doutoramento, apresentada em 1983 na Universidade de Leicester (Inglaterra) e intitulada «The Role of Britain and France in the Finance of the Portuguese Railways, 1850-90. A comparative study in speculation, corruption and inefficiency». O texto original não foi alterado, apenas traduzido, e é possível e desejável que, ao fim destes anos, algumas das ideias aqui expostas estejam ultrapassadas por investigação mais recente. Tendo desistido de publicar a tese, no todo ou em parte, depois de várias promessas que a nada conduziram, resta-me agradecer ao ICS a coragem em concretizar este projecto.

¹ *The Economist* de 25 de Janeiro de 1890, p. 102.

essa área e convencer a comunidade internacional da presença real e efectiva de Portugal em África. Todavia, no final da década de 80, os negociantes e missionários ingleses estavam em actividade a norte do rio Zambeze e Cecil Rhodes «formulara planos para a expansão inglesa através da região dos Matabeles, dos Mashona e dos Barotse, por um lado, com a finalidade de explorar o país e, por outro, tendo em vista a realização do seu plano de uma linha férrea do Cabo ao Cairo através do território inglês»². Por isso, a oposição às aspirações portuguesas de um alargamento da sua esfera de interesses nessa área teve a sua origem em muitos quadrantes em Inglaterra e a resposta final de Londres foi o humilhante Ultimato de Janeiro de 1890, que acarretou a submissão subsequente de Portugal à política inglesa³.

Os acontecimentos dramáticos do início de 1890, a que se seguiu «a violência (contra os Ingleses) demonstrada pelas multidões de Lisboa e do Porto»⁴, foram uma excepção à regra. Durante séculos, a Inglaterra conduzia os negócios importantes, tanto políticos como económicos, de Portugal e parecia não haver uma alternativa para essa associação desigual⁵. Forrester fazia a pergunta certa, no início da década de 50, no seu breve, mas sugestivo, estudo sobre Portugal. Perguntou ele por que razão esta nação, que outrora «sulcara o oceano com as suas frotas e traçara nele novas rotas de conquista», atingira uma posição em que «a sua bandeira não se vê, enquanto os milhares de navios estrangeiros que ocuparam o seu lugar convertem Portugal num armazém universal para as suas produções e manufacturas»⁶.

A submissão política de Portugal à Inglaterra e a sua dependência dos mercados monetários europeus no século XIX era o resultado final de uma evolução secular que pode ser detectada a partir do século XVII, quando o isolamento do País em relação ao resto da Europa se tornou mais evidente. Isso deveu-se, em parte, ao fim da expansão colonial e também ao desvio do comércio internacional do Mediterrâneo para o Atlântico, do qual resultou o equilíbrio do poder político e económico na Europa ter sido deslocado para o Norte e, conseqüentemente, Portugal ficar na semiperiferia da economia mundial capitalista. A anexação pela Espanha, no final do século XVI, e os efeitos devastadores tanto dos Jesuítas como da

² Paul Knaplund, *The British Empire 1815-1939*, 1942, p. 425. Hobson observou, acertadamente, que «a verdadeira era do imperialismo português em África data, no entanto, de duzentos anos antes» (J. A. Hobson, *Imperialism. A Study*, 1902, p. 22).

³ As fronteiras das áreas em litígio foram objecto de um acordo em 1891 e a Inglaterra ficou com a parte de leão: «A Niassalândia, com uma área de cerca de 40 000 milhas quadradas a oeste e a sul do lago Niassa, tornou-se um protectorado britânico e a maior parte da região que a Inglaterra pretendia na África Central, aproximadamente 300 000 milhas quadradas, foi entregue à South African Company, constituída por Cecil Rhodes» (Knaplund, *op. cit.*).

⁴ *The Economist* de 25 de Janeiro de 1890, p. 102. Os acontecimentos dramáticos que tiveram a sua origem na decisão de Lorde de Salisbury foram registados pela imprensa inglesa da época; ver, entre outros, *The Economist* de 18 e 25 de Janeiro de 1890 e *The Statist* de 18 e 25 de Janeiro e 25 de Outubro de 1890. Para obras mais recentes ver H. V. Livermore, *A History of Portugal*, Cambridge, 1941, pp. 441-444, e J. B. Trend, *Portugal*, 1957, pp. 181-185.

⁵ Para um relato exacto das relações seculares anglo-portuguesas ver Sandro Sideri, *Trade and Power — Informal Colonialism in Anglo-Portuguese Relations*, Roterdão, 1971.

⁶ Joseph James Forrester, *The Oliveira-Prize Essay on Portugal*, 1853, p. xvi.

Inquisição⁷ afastaram ainda mais Portugal da corrente do pensamento e da cultura ocidentais. Quando Portugal recuperou a sua independência em relação à Espanha, em 1640, a ajuda económica e política da Inglaterra teve uma importância considerável e constituiu uma mudança estrutural nas relações já seculares existentes entre os dois países⁸. Os tratados comerciais e políticos assinados em 1642, 1654 e 1661, consolidados pelo famoso Tratado de Methuen, de 1703⁹, colocaram Portugal à mercê dos industriais ingleses e deram origem à enorme riqueza e poder de que a comunidade inglesa passou a desfrutar em Portugal. Na década de 1690, o capital das firmas inglesas estabelecidas em Lisboa era calculado em 600 000 libras e, depois do Tratado de Methuen, os investimentos subiram para perto de 6 milhões de libras¹⁰: «as fortunas da comunidade atingiram novos pontos altos e nada menos de noventa casas comerciais inglesas prosperaram aqui.»¹¹ Em consequência disso, Portugal deslocou-se para a esfera económica inglesa, do que resultou a estagnação ou o declínio das suas manufacturas e a passagem do seu comércio externo para as mãos dos Ingleses. Em consequência desta situação, as relações comerciais com a Inglaterra estavam «muito mais desenvolvidas do que com a sua vizinha Espanha»¹².

A evolução subsequente das relações anglo-portuguesas, apesar das presunções teóricas dos economistas clássicos ingleses a propósito dos benefícios retirados pelo «mais velho aliado» da Inglaterra¹³, não aumentou o

⁷ No que se refere ao impacto da Inquisição no Portugal do século XVII ver Carl A. Hanson, *Economy and Society in Baroque Portugal 1668-1703*, 1981, pp. 70-107.

⁸ Em 1352 foi concedida, pelo rei de Portugal, uma «protecção geral» aos mercadores ingleses e o mesmo foi feito pelo rei de Inglaterra (D. MacPherson, *Annals of Commerce, Manufactures, Fisheries and Navigation*, 1805, vol. I, p. 546). Um tratado comercial foi assinado, no ano seguinte, entre o rei de Inglaterra, Eduardo III, e os mercadores de Lisboa e do Porto, pelo qual era concedida a estes últimos autorização para pescarem nas costas de Inglaterra e da Bretanha. Outros privilégios foram concedidos em 1637 (*Dicionário de História de Portugal*, Lisboa, 1971, s. v. «Comércio externo», vol. III, pp. 320-322).

⁹ Os efeitos do tratado foram imediatos, embora as consequências para as economias dos dois países tivessem sido bem diversas. Enquanto as exportações inglesas para Portugal aumentaram de uma média anual de 295 000 libras no período de 1697-1700 para 625 000 no período de 1706-10, as exportações portuguesas para Inglaterra aumentaram, respectivamente, de 172 000 para 240 000 libras. As importações portuguesas aumentaram 120% durante os dois períodos supramencionados e as exportações apenas 40% (Sideri, *op. cit.*, p. 76).

¹⁰ J. A. de Almada, *A Aliança Inglesa*, Lisboa, 1946, vol. I, p. 76.

¹¹ Sideri, *op. cit.*, p. 23. Em 1766, um observador francês, referindo-se aos interesses estrangeiros no comércio português, afirmou: «Les Anglais en sont la plus grande partie, et on peut regarder Lisbonne comme une colonie anglaise à cause du nombre considérable de familles de cette nation que sont les plus riches de cette ville» [*État Présent du Royaume de Portugal en L'Année MDCCLXVI*, Lausana, 1775, p. 33, citado por H. E. S. Fisher, «Lisbon, its English merchant community and the Mediterranean in the eighteenth century», in P. L. Cottrell e D. H. Aldcroft (orgs.), *Shipping, Trade and Commerce; Essays in Memory of Ralph Davies*, Universidade de Leicester].

¹² Rondo Cameron, *France and the Economic Development of Europe 1800-1914*, Princeton, 1961, p. 12.

¹³ Adam Smith criticou o Tratado de Methuen como um acto mercantilista, mas afirmava que «era nitidamente vantajoso para Portugal e desvantajoso para Inglaterra» (citado pelo cônsul britânico em Lisboa, George Brackenbury, no seu «Report on the Trade and Commerce of Lisbon for the Year 1883», in *FOCR*, 1884, p. 1081). No entanto, segundo uma perspectiva puramente teórica, o tratado tinha como resultado um tipo de especialização e de divisão de trabalho internacional que corroborava o princípio das vantagens comparativas de David Ricardo.

desenvolvimento económico e social de Portugal. Antes pelo contrário, as relações entre os dois países após o Tratado de Methuen constituem um exemplo prematuro dos modelos do «colonialismo informal» do século XIX, por se aplicarem «em circunstâncias em que os produtores (os produtores de vinhos portugueses) não detêm o benefício de um grande mercado interno, dependendo de um único mercado estrangeiro (Inglaterra) para o seu principal produto, com a agravante de esse mercado estrangeiro ter, por sua vez, a liberdade de comprar a um fornecedor alternativo (França ou Espanha)»¹⁴.

No início do século IX, as consequências das guerras napoleónicas, a vitória subsequente da Inglaterra sobre a França e a perda do Brasil desfizeram o sistema comercial português (que fora cuidadosamente, e até com um certo êxito, organizado pelo marquês de Pombal no terceiro quartel do século XVIII)¹⁵, reduziram a importância estratégica de Portugal e, desse modo, aumentaram ainda mais o controlo da Inglaterra sobre a economia portuguesa. Durante esse século, «por meios informais, se possível, ou por anexação formal, quando necessário, a proeminência britânica foi mantida firmemente»¹⁶. A adopção da liberdade de comércio pelos governos naquelas áreas que não estavam «coloridas a vermelho no mapa»¹⁷ teve como resultado uma estratégia global de desenvolvimento que transformou essas áreas «em economias satélites complementares, que forneciam matérias-primas e alimentos à Inglaterra, bem como mercados em expansão para os seus produtos industriais»¹⁸. Por outras palavras, esta estratégia geral conjugava a acção política com a supremacia comercial — «a primeira ajudava ao crescimento da segunda; esta, por sua vez, reforçava a influência política»¹⁹. Esta estratégia era aplicada, até certo ponto, a Portugal (e a Espanha e ao Brasil, entre outros países), sendo apoiada nesses países pelas classes cuja prosperidade «provinha do comércio externo» e que, em contrapartida, «se envolviam na política local para manter a situação política local»²⁰ exigida pela manutenção da dependência em relação ao comércio externo. Por isso, a Inglaterra tinha uma grande influência na economia portuguesa. Esta influência, conjugada com uma política amorfa por parte do Governo Português, que não adoptava claramente nem o livre câmbio nem o protecçãoismo, impediu que Portugal avançasse para a industrialização e ajudou a manter a sua situação periférica dependente.

O controlo pela Inglaterra do comércio externo português no século XIX continuou a ser significativo, apesar da diversificação dos parceiros comerciais de Portugal: no período entre 1851 e 1889, as importações portuguesas da Inglaterra, em percentagem do total de importações, atingiam

¹⁴ Christopher Platt, «Further Objections to an 'Imperialism of Free Trade', 1830-60», in *The Economic History Review*, 2.^a série, vol. xxvi, Fevereiro de 1973, p. 89. No que se refere ao século XIX, Platt considera a dependência dos cultivadores de tabaco da Colômbia em relação ao mercado alemão um exemplo paradigmático.

¹⁵ Ver Sideri, *op. cit.*, cap. 5 «Dependence Resisted», pp. 97-119.

¹⁶ John Gallagher e Ronald Robinson, «The Imperialism of Free Trade», in A. G. L. Shaw (ed.), *Great Britain and the Colonies, 1815-1865*, 1970, p. 145.

¹⁷ Id., *ibid.*, p. 142.

¹⁸ Id., *ibid.*, p. 153.

¹⁹ Id., *ibid.*, p. 150.

²⁰ Id., *ibid.*, p. 155.

os 44,8%, enquanto, no mesmo período, as exportações portuguesas para Inglaterra atingiam os 49,8%. Além do mais, a supremacia inglesa era reforçada pela proporção do comércio externo português transportado por navios britânicos. Numa época tão tardia como 1881, o cônsul britânico em Lisboa dizia, num relatório para Londres, que «o movimento dos nossos navios é igual a mais de metade do número total e aproxima-se dos dois terços da tonelagem global dos navios de todas as nacionalidades que sulcam as águas portuguesas»²¹. No que respeita ao aspecto financeiro da dependência, bastará realçar que, até 1891, a moeda inglesa era o único meio de pagamento legal no País, cabendo ao Banco de Portugal apenas a emissão de papel-moeda²². Não surpreenderá, portanto, que o quadro pintado, em meados do século, por um produtor e exportador inglês de vinho do Porto, bom conhecedor do País por lá ter vivido a maior parte da sua vida, fosse que «Portugal é quase desconhecido nos países onde a civilização está tão adiantada que não há tempo para olhar para trás, para aqueles que ficaram atrasados dois séculos»²³.

1.2 Dentro do contexto destas relações, o centro de interesse do capital e empresas inglesas em Portugal, durante a segunda metade do século XIX, residiu no financiamento e construção de vias férreas. As redes ferroviárias inglesas na Europa, sobretudo em França, onde o Paris-Rouen foi «o primeiro esforço conspícuo da capacidade de construção inglesa» que «dera fama aos empreiteiros e ao engenheiro»²⁴, estavam já operacionais no início da década de 1850. Essas redes haviam granjeado grande prestígio às novas firmas de engenharia, cujo número, segundo o recenseamento de 1851, chegara a 677²⁵. Aliada à fama dos engenheiros, a forte personalidade e a ousadia dos empreiteiros ingleses, cujo trabalho «poderá ser mais correctamente considerado como uma migração de espírito empreendedor, trabalho e capital»²⁶, eram um factor importante de êxito dos empresários ingleses no estrangeiro. Daí que não seja de estranhar a ideia prevalecente, nessa época, de que «os Ingleses assumem, em todos os campos económicos, uma superioridade a que, de um modo geral, têm direito. Ganharam-na e exibem-na»²⁷.

Sem que tal causasse surpresa, os Ingleses tomaram as rédeas e tornaram-se os primeiros fomentadores das vias férreas em Portugal. Ao

²¹ *Foreign Office Consular Reports, 1882*, «Report by Consul Brackenbury on the Trade and Commerce of Lisbon for the Year 1881», p. 716.

²² Sideri, *op. cit.*, p. 150.

²³ Forrester, *op. cit.*, p. xvii.

²⁴ Leland Jenks, *The Migration of British Capital to 1875*, 1971, p. 142. «Havia também muita construção de vias férreas no estrangeiro — em França e, de um modo geral, no continente, e no Canadá e nos Estados Unidos; as exportações inglesas de ferro e aço subiram de 6,6 milhões de libras, em 1852, para 12,9 milhões de libras, em 1856» (S. G. Checkland, *The Rise of Industrial Society in England, 1815-1885*, 1977, p. 38).

²⁵ Checkland, *op. cit.*, p. 134.

²⁶ Jenks, *op. cit.*, p. 178.

²⁷ *Banker's Magazine*, vol. XIII, Maio de 1853, p. 337. Mais tarde, Sir George Paish viu «o enorme crescimento do comércio e prosperidade ingleses» como, «em grande medida, o resultado do nosso investimento de capital noutros países» (citado por Dorothy Adler, *British Investments in American Railways, 134-1898*, University Press of Virginia, 1970, p. vii).

fim e ao cabo, continuavam a ser o «banco mundial» da época²⁸, detinham fama e conhecimentos técnicos no que se refere à construção de vias férreas, e a Inglaterra era o principal parceiro comercial de Portugal. Mal a paz e a estabilidade política voltaram a Portugal, no início da década de 1850, o terreno ficou preparado para uma diversificação (e um subsequente reforço) do domínio económico e financeiro sobre o «mais antigo aliado» da Inglaterra. Em consequência disso, os Ingleses dirigiram de imediato a sua atenção para as possibilidades de financiamento das vias férreas do País. Se, no final da década de 1840, os banqueiros de Londres encaravam com cautela a concessão de mais empréstimos ao Tesouro Português, por outro lado, tinham esperança de que a confusão política da primeira metade do século e as suas repercussões no campo económico acabassem em breve. Como Mildmay escrevia a Bates, um dos sócios de Baring Brothers & Co.: «Estou satisfeito por ver que estamos de acordo quanto ao empréstimo sobre títulos portugueses, embora possa chegar uma altura em que valerá a pena ter uma relação mais sólida com esse Governo.»²⁹

Escreveu-se muito acerca da natureza da expansão inglesa no século XIX; expansão através da anexação formal e incorporação subsequente no império formal, ou, nas áreas «que não estavam pintadas a vermelho no mapa», mediante esferas de interesse. Se o móbil que impulsionara essa expansão era, em grande parte, o da *necessidade comercial*, era também, e não tão raramente como se poderia esperar, o da *intriga e especulação financeiras*. O caso dos investimentos ingleses nos caminhos-de-ferro de Portugal na segunda metade do século XIX parece inserir-se melhor na segunda categoria do que na primeira. Para explicar porquê parece curial examinar dois pontos que estão intimamente relacionados com a questão, mas só têm em comum o facto de serem simples teses académicas com pouca, ou nenhuma, correcção histórica. São, em primeiro lugar, o perigo representado pelos caminhos-de-ferro para o monopólio de que a Inglaterra gozava no comércio externo português e, em segundo lugar, o não intervencionismo da política externa inglesa, durante o século XIX, no que respeitava às relações anglo-portuguesas.

Se tomarmos em consideração o resultado pouco satisfatório dos investimentos ingleses nos caminhos-de-ferro em Portugal, parecerá razoável admitir que Cameron estava certo ao escrever que os Ingleses não estavam interessados «em ver Portugal ligado por via férrea a Espanha e, depois, a França, de forma a privar a Inglaterra do seu monopólio, em termos práticos, do comércio português»³⁰. No entanto, a tese de Cameron só poderá ser confirmada se encontrarmos provas suficientes, que ele não revela,

²⁸ «Nas primeiras décadas do século XIX, a Grã-Bretanha era praticamente a única fonte importante de capital... Durante o século [XIX], o capital inglês continuou a ser o que se deslocava mais rápida e livremente (Herbert Feis, *Europe the World's Banker, 1870-1914*, New Haven, 1930, p. 4). «Em 1857, os cidadãos britânicos detinham cerca de 80 milhões de libras em títulos de crédito dos caminhos-de-ferro americanos» (Checkland, *op. cit.*, p. 38). Feis, no entanto, referiu, com acerto, que, «nas décadas finais do século XIX, o valor dos títulos de crédito na posse dos Ingleses decaiu em vez de aumentar. A França atingiu a auto-suficiência financeira, transformando-se, ela própria, em exportadora de capitais, e a Alemanha caminhava no mesmo sentido» (p. 18).

²⁹ *Baring Brothers Papers*, Ms 18, 321, HC1.20.2.30, Humphrey St. John Mildmay a Joshua Bates, 16 de Dezembro de 1846.

³⁰ Cameron, *op. cit.*, p. 314.

mostrando uma posição declarada ou, pelo menos, uma tentativa séria para impedir a construção de vias férreas por parte daqueles que detinham, «em termos práticos, o monopólio do comércio português». Mas não é esse o caso. As fontes de que dispomos não sugerem nem uma política de oposição por parte dos diplomatas ingleses em Portugal, nem qualquer indiferença dos negociantes ingleses ligados ao financiamento e construção de vias férreas no País. Os promotores ingleses de caminhos-de-ferro já se haviam apercebido do potencial ferroviário de Portugal em meados da década de 1840; além do mais, a caótica situação financeira de Portugal no final dessa década não impediu que os investidores ingleses dirigissem a sua atenção para os empreendimentos ferroviários em Portugal nos primeiros anos da década seguinte. Para finalizar, há provas claras de que os interesses dos homens de negócios ingleses, que se encontravam directamente envolvidos nas companhias de caminhos-de-ferro, por um lado, e de navegação, por outro, estavam também representados numa grande rede ferroviária em Portugal.

Isto mostra que aquilo que os Ingleses haviam conseguido em algumas partes do seu império «formal» (Índia) podia ser obtido também num cantinho do seu império «informal» (Portugal). Como Thorner referiu, com acerto, no seu estudo sobre os empreendimentos ingleses nos caminhos-de-ferro e na navegação na Índia, «em grande medida, a principal linha da Índia, a East Indian Railway de Calcutá a Deli, começou por ser pouco mais do que uma extensão continental da Peninsular & Oriental»³¹.

A posição estratégica de Lisboa, «de longe o porto mais importante na rede da Peninsular & Oriental, e também o centro do comércio e interesses financeiros peninsulares»³², explica o facto de nem a Royal Mail Steam Packet Company nem a Peninsular & Oriental Company, que detinham e partilhavam a maior parte dos fretes marítimos do comércio externo português, encararem o aparecimento do caminho-de-ferro como uma grande ameaça para os seus negócios.

Parece plausível concluir que, de acordo com o ponto de vista dos directores dessas companhias, a construção de vias férreas em Portugal (nomeadamente as que irradiavam de Lisboa) poderia proporcionar mais tráfego e proveitos no tocante tanto a passageiros como a mercadorias — isto talvez explique a razão pela qual a Peninsular & Oriental se concentrou nos esforços para obter um contrato de correio que utilizasse o porto de Lisboa³³. Embora a Peninsular & Oriental, devido a «fases difíceis e até críticas na década de 1850-60»³⁴, não estivesse envolvida no financiamento

³¹ D. Thorner, *Investment in Empire: British Railway and Steamship Enterprise, 1825-1844*, Filadélfia, 1950, p. 22.

³² Boyd Cable, *A Hundred Years History of Peninsular & Oriental*, 1937, p. 31.

³³ Id., *ibid.*

³⁴ Id., *ibid.*, p. 153. Cable escreve que a década crítica de 1850 se deveu aos seguintes factos: guerra com os veleiros e os interesses do ópio no Extremo Oriente; acusações de uso despótico e ganancioso de poderes monopolistas; ós desmedidos e injustificados lucros retirados, em detrimento do país, do contrato do correio; juntando-se a estes assuntos internos, surgiu outro que a companhia não controlava — o preço do carvão subiu e uma redução dos navios de carga fez subir de tal modo as tarifas que o custo do abastecimento dos entrepostos do Oriente ultrapassou em 50% o custo do ano anterior (pp. 133 e 153). No início da década de 1870, todavia, um dos directores da Peninsular & Oriental, o almirante Sir William Hall, estava envolvido numa pequena e fraudulenta rede ferroviária no Norte de Portugal (The Minho District Railway).

das linhas de caminho-de-ferro, nessa altura, em Portugal, a Royal Mail Steam Packet Company teve um comportamento diferente. A companhia, que iniciara as primeiras comunicações com vapores entre a Europa e as Índias Ocidentais em 1841, inaugurava nove anos mais tarde o primeiro serviço de vapores para a América do Sul (de Southampton para o Rio de Janeiro e o Rio da Prata), com escalas intermédias em Lisboa, Madeira, São Vicente, Pernambuco e Baía³⁵. O serviço teve tanto êxito que, em 1852, a companhia «não tinha rival entre as companhias de navegação mundiais, tanto no prestígio como no tamanho e número de navios que compunham a sua frota»³⁶.

Charles Edward Mangles, que, juntamente com os seus amigos John Chapman, Robert Russell Notman e George Bernard Townsend, recebeu a concessão de uma linha de caminho-de-ferro no valor de 1,2 milhões de libras no Sul de Portugal (a Southeastern de Portugal), era director e presidente da London and South Western Railway em 1860³⁷ e foi o presidente da Royal Mail Steam Packet Company de 1856 a 1873³⁸. Robert Russell Notman também foi presidente da Great Southern of India Railway Company e é possível que tenha transmitido a Mangles e aos seus amigos o sistema, concebido pelo secretário da Peninsular & Oriental (Rowland MacDonald Stephenson) para os caminhos-de-ferro ingleses no estrangeiro: «as carreiras de navegação e as linhas de caminho-de-ferro faziam parte do seu plano de uma enorme rede de comunicação que, mais tarde, ligaria a Inglaterra não só ao seu maior império oriental, a Índia, mas também a esse outro mercado incomensurável, a China.»³⁹

Hardy Hislop, um dos primeiros concessionários da «Linha do Leste» entre Lisboa e a fronteira com a Espanha, em 1852, demonstrou claramente esta ideia em 1858, ao apresentar outro pedido ao Governo Português: «Vários capitalistas ingleses, aqueles que pertencem à aristocracia financeira de Londres, estão dispostos a construir uma linha de caminho-de-ferro no Sul de Portugal, linha essa que virá a ser um dos troços da rede geral ferroviária da Europa, que terá de atravessar a Espanha e ligará o porto de Lisboa aos principais mercados do mundo.»⁴⁰

³⁵ T. A. Bushell, *Royal Mail. A Centenary History of the Royal Mail Line*, 1939, pp. 55-56.

³⁶ Id., *ibid.*, p. 72.

³⁷ *Bradshaw's Shareholder's Guide, Railway Manual and Director*, 1861, p. 213.

³⁸ Bushell, *op. cit.*, p. 253. Em 1872, outro dos seus directores, Arthur Pratt Barlow, viu-se igualmente envolvido na The Minho District Railway.

³⁹ Thorner, *op. cit.*, p. 45.

⁴⁰ Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas, DGOP-EC, 107, Documentos Relativos às Propostas Feitas para a Construção do Caminho-de-Ferro de Leste a partir de Santarém e do Caminho de Ferro de Lisboa ao Porto, 1856-59. Em 1872, o cônsul inglês em Lisboa também partilhava as ideias dos seus contemporâneos acerca do desenvolvimento dos caminhos-de-ferro em Portugal, ao comentar que uma linha directa entre Lisboa e Paris «reduziria o tempo de viagem em, pelo menos, vinte e quatro horas e, em minha opinião, até muito mais. Todas as malas postais da América do Sul e do Pacífico e o grande número de passageiros que quisessem evitar o golfo da Biscaia seguiriam esse caminho; e, se se fizessem as necessárias alterações e melhoramentos no porto, Lisboa não teria, praticamente, de temer qualquer concorrência» (*Great Britain Parliamentary Papers*, 1873, LXV, 828, «Report by Consul Brackenbury on the Trade and Navigation of the Consular District of Lisbon for the Year 1872», p. 995).

Também as atitudes dos Franceses, que se viriam a tornar os grandes financiadores de linhas férreas em Portugal, não dão apoio ao argumento seguinte de Cameron no que respeita à oposição inglesa ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro no País. Ao escrever no início da década de 1880, Alberto Ménadier referira que a ligação por caminho-de-ferro entre Lisboa e Paris poderia ser feita em 36 horas, o que, juntando-lhe mais 12 horas para a travessia do Canal, tornaria possível chegar-se a Londres, indo de Lisboa, em apenas 48 horas, contra as 95 ou 98 horas gastas pelo vapor. Isso, segundo Ménadier, poderia vir a prejudicar os lucros da empresa inglesa de navegação no respeitante às rotas de e para a América, Índia e Austrália. Mas concluía, categoricamente: «os Ingleses dão uma tal importância à questão do tempo que serão os primeiros a compreender quão generosa seria a compensação de conseguir poupar esse tempo.»⁴¹

As empresas de navegação e de caminhos-de-ferro entenderam-se na perfeição no caso da London and South Western, da Royal Mail e da South Eastern of Portugal. Entenderam-se tão bem que se expandiram para o ramo bancário em 1862, quando Mangles e os seus amigos fundaram o Anglo-Portuguese Bank, com capital social de 1 milhão de libras, dividido em 20 000 acções de 50 libras. Segundo o anúncio publicado pela imprensa inglesa, o objectivo do banco era alargar a Portugal a vantagem de um «sistema sólido de sociedade anónima bancária», porque «o aumento do comércio do País e o seu maior desenvolvimento, devido à abertura das suas linhas férreas, tornam a introdução de um tal sistema uma questão da maior importância para Portugal, ao mesmo tempo que permitirão uma fonte legítima de lucros do capital investido para tal fim»⁴². A tese de Cameron acerca da pouca cooperação dos Ingleses no desenvolvimento ferroviário de Portugal deve ser contestada e talvez marginalizada — os Ingleses estavam tão interessados como quaisquer outros nos caminhos-de-ferro portugueses.

Analisemos agora a segunda das teses atrás mencionadas. A política externa inglesa, tal como analisada por Platt, foi, com raras excepções, não intervencionista durante o século XIX e até 1914. No entanto, sabemos agora que as relações anglo-chinesas, pelo menos a partir de 1885 (e a China também fazia parte do império «informal»), cada vez dependiam mais das decisões do Ministério dos Negócios Estrangeiros britânico, em parte devido à «crescente concorrência e ao apoio diplomático de outras nações»⁴³, o que tinha como consequência «uma maior apreensão quanto ao futuro do comércio inglês»⁴⁴ nessas paragens. Tal como já referimos,

⁴¹ Albert Ménadier, *Monographies Industrielles. Histoire des Chemins de Fer Portugais*, Paris, 1881, p. 20.

⁴² *Banker's Magazine*, Janeiro de 1863, p. 54. Os directores do banco eram José Marques Braga, vice-cônsul do Brasil em Liverpool; John Chapman, director do Union Bank of London e da South Eastern of Portugal; Francis Cramp da firma Offley, Cramp & Co., de Londres e Porto; James Farquhar, vice-governador do Union Bank of London; Sebastião Pinto Leite, da firma Pinto Leite & Brothers, de Londres; Charles Edward Mangles, presidente da Royal Mail Steam Packet Company; Robert Russell Notman, director da South Eastern of Portugal; George Barnard Townsend, director da mesma companhia; e Francis Morrogh Walsh, da firma Morrogh, Walsh & Co., de Lisboa. Baster (*The International Banks*, 1953, p. 138) dá como valor do capital social apenas 500 000 libras.

⁴³ David MacLean, «Commerce, Finance and British Diplomatic Support in China, 1885-86», in *EHR*, 2.^a série, vol. XXVI, Agosto de 1973, p. 473.

⁴⁴ *Ibid.*, p. 475.

Portugal surge como um caso prematuro de uma área fora do império «formal» que esteve sujeita à intervenção britânica desde o início do século XVIII. Durante todo o século XIX, tal política foi energicamente apoiada pelos agentes diplomáticos ingleses em Portugal sempre que os interesses dos comerciantes, obrigaçionistas e promotores de caminhos-de-ferro e especuladores ingleses estavam em risco. O próprio Platt admite que os «bons ofícios» dos diplomatas ingleses se alargavam muitas vezes aos obrigaçionistas. Como iremos demonstrar, quando os «bons ofícios» eram levados a cabo por homens como o ministro inglês Howard ou os cônsules Brackenbury (em Lisboa) e Crawford (no Porto), «deve ter sido difícil, na verdade, distingui-los da intervenção diplomática inequívoca»⁴⁵. Num estudo recente, P. J. Cain referiu também que a investigação das relações anglo-portuguesas deu a entender que, no que respeita ao «imperialismo do comércio livre», Portugal «estava tão dominado pela Inglaterra como muitos dos territórios africanos e asiáticos»⁴⁶. Até o próprio rei de Portugal tinha plena consciência do poder dos diplomatas ingleses. Numa das cartas que dirigiu a seu tio, o príncipe Alberto, escreveu que «os embaixadores ingleses (e não há qualquer diferença, neste caso, entre Sir Henry Seymour, Sir Robert Packenham, Mr. Ward e agora também Mr. Howard) dão sempre protecção a um inglês, sem tomarem em consideração o facto de ele poder ser um patife ou um ladrão»⁴⁷.

Noutros lugares, a política externa inglesa pode ter sido diferente, mas, no que respeita às relações anglo-portuguesas, o Ministério dos Negócios Estrangeiros britânico só tinha de adaptar a sua velha política de controlo às novas exigências de um século que fizera surgir a máquina de vapor e as linhas férreas. Juntamente com esta nova tecnologia surgiu uma nova geração de homens cujas políticas e decisões em nada faziam diminuir a dependência de Portugal do seu «mais velho aliado». Como iremos mostrar, eles não só delimitaram o curso das relações entre Lisboa e Londres, como marcaram o seu ritmo.

Os promotores ingleses de caminhos-de-ferro chegaram a Portugal no início da década de 1850 devido a dois factores que então estavam em jogo: a falta de empreitadas de caminhos-de-ferro em Inglaterra⁴⁸ e a melhoria das condições políticas em Portugal. Ao surgirem em Portugal, uma grande transformação se tinha produzido na natureza do financiamento das vias férreas em Inglaterra⁴⁹: depois de 1845, o empreiteiro tinha-se tornado

⁴⁵ Christopher Platt, *Finance, Trade and Politics in British Foreign Policy, 1815-1914*, 1968, pp. 34 e 41.

⁴⁶ P. J. Cain, *Economic Foundation of British Overseas Expansion, 1815-1914*, 1980, p. 70.

⁴⁷ «Letter to Prince Albert, 17 February 1856», in Ruben Andresen (org.), *Cartas de D. Pedro V ao Príncipe Alberto*, Lisboa, 1954, p. 103.

⁴⁸ «Depois da 'mania' de meados da década de 1840, o mercado de capitais destinado a investimentos em linhas férreas retraiu-se e o seu desenvolvimento regrediu. Em 1855 só havia 10 companhias inglesas a pagar dividendos superiores a 5 %, enquanto 28 companhias, com um capital global de 22 milhões de libras, não distribuíam qualquer dividendo... apenas 80 novas companhias ferroviárias se constituíram entre 1850 e 1857 e a maior parte era formada por pequenas empresas com capital inferior a 500 000 libras» (Philip Cottrell, «Railway, Finance and the Crisis of 1866: Contractor's Bills of Exchange, and the Finance companies», in *The Journal of Transport History*, nova série, vol. III, Fevereiro de 1975, pp. 21-22).

⁴⁹ Philip Cottrell, «Railway, Finance and the Crisis of 1866 [...]», in *op. cit.*, p. 20.

cada vez mais responsável pela angariação dos capitais, o que parece ter vindo a constituir o modelo geral do financiamento inglês (e, em certa medida, francês) de linhas férreas em Portugal. Apesar da sólida base, no que se refere à engenharia, de que dispunham homens como Thomas Rumball e Sir John Rennie, foram os que se lhe seguiram que provocaram a «confusão». Assim, o carácter dos investimentos ingleses nas linhas férreas portuguesas não diferia substancialmente do do mercado interno, tal como foi analisado por Reed⁵⁰, e, em certa medida, do dos investimentos ingleses nas vias férreas americanas, onde o grosso dos capitais era constituído por obrigações, e não por acções⁵¹. A especulação com a flutuação dos títulos de crédito das empresas e com as obrigações do Estado e o suborno dos funcionários portugueses viriam a marcar as características principais da actividade ferroviária inglesa em Portugal.

À primeira vista, poderia dizer-se que os requisitos normais estavam presentes: um determinado capital angariado em Inglaterra, promotores e directores confiantes no apoio da Bolsa de Londres, empresários ingleses construindo as linhas e exportadores ingleses fornecendo o carvão, carris e outro material ferroviário.

Quando examinamos todas as companhias inglesas ligadas à construção de vias férreas em Portugal, porém, chegamos a uma conclusão muito diferente. Para começar, todas as redes tinham uma natureza muito especulativa, tanto na forma como os promotores conseguiram reunir o capital, como na maneira como os directores controlavam e davam assistência às obras. Os promotores de caminho-de-ferro subestimaram tanto o capital como os lucros futuros, donde resultou que, embora a rede pudesse vir a ser rendível, o grau de risco era muito mais elevado do que o que fora inicialmente previsto. Os empreendimentos ingleses nas linhas férreas portuguesas assumiram vários modelos. A maior parte do investimento revestia a forma de uma concessão que dava aos promotores (e aos empreiteiros) o controlo total da construção e operação, concedendo o Governo um subsídio por quilómetro ou uma taxa garantida de remuneração do capital que seria investido pela companhia durante o período de construção. Noutros casos, o investimento assumia a forma de obrigações emitidas tanto pela companhia de caminhos-de-ferro como pelo Governo Português, ou de acções preferenciais. As participações inglesas em acções ordinárias eram, em geral, pequenas; no entanto, numa das redes, a participação inglesa cobriu a totalidade do capital. Apesar destes vários modelos, nenhum dos empreendimentos conseguiu sobreviver e muito menos prosperar. Por fim, em mais de um caso, os empreiteiros eram accionistas da companhia e, embora isso fosse muito habitual nos investimentos ingleses no estrangeiro, muitas vezes provocava querelas que, por sua vez, conduziam sempre à intervenção do Governo Português e à subsequente liquidação da companhia.

Em segundo lugar, e talvez como consequência da sua natureza especulativa, todas as companhias inglesas tiveram vida curta e algumas delas

⁵⁰ M. C. Reed, *Investment in Railways in Britain 1820-1844 — a Study in the development of the capital market*, Oxford University Press, 1975, pp. 76-98.

⁵¹ Adler, *op. cit.*, p. xi. Quanto à natureza dos investimentos ingleses nos caminhos-de-ferro americanos ver pp. 46-67.

nunca terminaram as obras previstas — no conjunto, a sua duração centrou-se entre três e quatro anos, findos os quais, a companhia ou falia ou era posta à venda.

Em terceiro lugar, os Ingleses não parecem ter-se apercebido das potencialidades do país que deveria ser atravessado pela linha férrea. Costumavam candidatar-se a redes com poucas perspectivas de desenvolvimento, na esperança de, em seguida, forçarem o governo a comprar a linha, mantendo-os como empreiteiros e fornecedores até ao final das obras. Como é natural, foi o capital inglês que esteve originalmente na base da linha principal de Portugal, mas a companhia faliu pouco depois de constituída e foram os Franceses que continuaram a construção. Receberam do Governo os poucos quilómetros construídos pela companhia inglesa e, finalmente, terminaram as linhas «do Leste» e «do Norte». A South Eastern of Portugal foi, talvez, a excepção à regra. Contudo, uma gestão deficiente, especialmente inábil na previsão da futura expansão do tráfico, aliada às dificuldades comerciais em Inglaterra em 1864, e não as manobras de especulação por parte dos empreiteiros ou dos directores, foram responsáveis por a companhia ter sido levada à praça em meados da década de 1860.

Apesar dos estudos feitos por Sir John Rennie para o Governo Português (estudos que, de qualquer forma, não foram postos em prática) e dos boatos, que nunca se concretizaram, da sua nomeação para director-geral de Obras Públicas⁵², nem os principais engenheiros civis e construtores ingleses, nem os promotores e empresários respeitáveis da época vieram a dedicar-se à construção de vias férreas em Portugal. No entanto, é importante realçar que os que a ela se dedicaram pertenciam a um pequeno e restrito círculo de pessoas que prosperaram durante vinte anos e mantiveram relações estreitas com os principais empreiteiros e promotores. Charles Waring, como presidente da Somerset and Dorset Railway Company, ligou-se a Charles Mangles, da London and South Western, na Royal Mail e na South Eastern of Portugal, tendo Waring e os seus irmãos sido empreiteiros de parte da linha. John Owens, da Central Peninsular Railway Company (a primeira concessionária da Linha do Leste), era o secretário da Eastern Countries Railway, que era controlada por Morton Peto, também ele concessionário da linha do Norte e do Leste. James Kitson, da mesma companhia, era director da Leeds Northern e da Northerneastern, de que Ross Mangles (irmão de Charles) também era director. Morton Peto, para além das suas participações nos caminhos-de-ferro ingleses, associado a Brassey e Petts, era também director da Western of France (de que John David Barry, da Central Peninsular, também era director) e colaborou no financiamento obtido por José de Salamanca junto da Great Western, na América. Este último veio a ser o grande empreiteiro de caminhos-de-ferro em Portugal, associado com financeiros franceses, que, por sua vez, estavam ligados a Laing (South Eastern of Portugal) através da General Credit and Finance Company, de Londres. Charles Mangles, juntamente com seu irmão Ross e os seus amigos Chapman, Notman, Townsend e Richard Birley, e Samuel Laing depois dele, juntaram os capitalistas ligados ao finan-

⁵² Public Record Office, FO 63/804/262, Howard do conde de Clarendon, 7 de Novembro de 1856.

ciamento de investimentos com interesses mútuos nos caminhos-de-ferro ingleses e indianos e nas empresas de navegação a vapor e trouxeram-nos para Portugal.

Em resumo, era um grupo limitado de empresários e especuladores inteligentes que se dedicou às redes ferroviárias em Portugal. Todos se conheciam e, em tais circunstâncias, poderemos avaliar como os métodos dúbios empregados pela primeira vez pela Waring Brothers e pela Central Peninsular, no início da década de 1850, foram continuados pelos que lhes sucederam no final da década, no que diz respeito à South Eastern of Portugal, e depois pelos que estiveram ligados a duas redes menores, no início da década de 1870 — a Lisbon Steam Tramways Company e a Minho District Railway Company.

Charles Waring, a correia de transmissão da firma Waring Brothers, é o protótipo do empresário e empreiteiro ligado à construção de vias férreas em Portugal: pertencia a uma «segunda geração de empreiteiros de vias férreas, e isto certamente lhe dava alguma vantagem em relação aos seus concorrentes»⁵³. Além do mais, a firma Waring Brothers pode «certamente incluir-se entre as principais e mais esquivas personalidades desse tempo, com quem colaboravam, em alianças instáveis, pessoas como Peto, Brassey, Betts, Whithes e os irmãos Lucas»⁵⁴. Quando Charles Waring e seus irmãos se tornaram empreiteiros da linha do Leste em Portugal, em 1852, estabeleceram padrões de comportamento que mais tarde viriam a ser procedimento normal nas linhas que financiaram e construíram: «muitas vezes, detinham lugares em vários conselhos de administração de companhias de caminhos-de-ferro e, geralmente, nomeavam toda a administração, aceitando apenas uma figura de proa para presidente que lhes dava alguma credibilidade e prestígio.»⁵⁵ Não será então surpreendente que, no final da década de 1860, W. T. Haly, o candidato conservador independente à eleição para o círculo de Poole, tenha prevenido os seus eleitores quanto aos perigos ligados à aceitação de Charles Waring como candidato liberal. Referindo-se às dúbias empreitadas de Waring, Haly comentava: «se há um nome em Portugal que seja motivo de escárnio e censura, é o nome de Waring.»⁵⁶ Segundo parece, a ligação da Waring Brothers à construção de linhas férreas em Portugal, associada a William Shaw, um director da Cork & Brandon Railway da Irlanda⁵⁷, era a sua segunda empreitada, tendo a primeira sido a East Lincolnshire Railway, em 1846, concedida quando Charles Waring tinha apenas 19 anos⁵⁸. A experiência que retiraram de todo o negócio da linha do Leste e o dinheiro que ganharam à custa do Governo Português foram, talvez, a base não só do seu êxito, mas também da riqueza cada vez maior de Charles Waring nos anos subsequentes. Charles Waring foi o empreiteiro da Somerset & Dorset Rail-

⁵³ Lawrence Popplewell, *Bournemouth Railway History. An Exposure of Victorian Engineering Fraud*, Milborne Port, 1973, p. 58.

⁵⁴ Id., *ibid.*

⁵⁵ Id., *ibid.*

⁵⁶ Citado por Popplewell, *op. cit.*, pp. 60-61. Haly referiu também que, se ligassem o nome de Waring a Poole, o resultado seria: «Nenhum comerciante português ou espanhol enviará um tonel de vinho para o vosso porto» (id., *ibid.*, p. 61).

⁵⁷ *Bradshaw's Shareholder's Guide* [...], 1855, p. 316.

⁵⁸ Popplewell, *op. cit.*, p. 62.

way e tornou-se seu presidente entre 1867-71 e 1873-87, o que foi muito útil para a realização das suas ambições políticas como deputado por Poole. Na década de 1860, a companhia construiu a maior parte daquilo que é conhecido como a *circle line* do Metropolitano de Londres, construiu linhas férreas no Luxemburgo, Baviera e Hungria e obteve a empreitada da Belgian Eastern Junction Railway entre Manage e Havre, sendo esta última «outra empresa dúbia»⁵⁹. A Waring Brothers estendeu a sua actividade até à Índia, onde esteve envolvida na construção do ramal Allahabad-Jubbulpore⁶⁰. Ao fim e ao cabo, na década de 1860, quando Charles Waring construiu a linha entre Poole e Bornemouth, já era um multimilionário e conseguiu representar Poole no Parlamento⁶¹. William Shaw, o seu sócio em Portugal, ganhou a empreitada da Bolton, Blackburn, Clitheroe & West Yorkshire Railway, em 1848. A empreitada ascendia a 400 000 libras e entre 1849 e 1853 obteve créditos da Barnsley Banking Company que totalizavam 54 000 libras, o que correspondia a 10% do valor total das suas empreitadas de caminhos-de-ferro⁶².

Se a Waring Brothers estava no caminho ascendente para o êxito quando veio para Portugal, Samuel Morton Peto, que «sucdera a seu pai no negócio da construção e ganhara fama nacional como construtor do edifício do Parlamento»⁶³, a que mais tarde juntou «uma espécie de monopólio da construção de vias férreas na Dinamarca e nos seus vizinhos escandinavos»⁶⁴, estava já bem longe desse sucesso. Quando Peto fez as suas tentativas malogradas, no final da década de 1850, para criar a companhia encarregada da construção da linha do Norte, entre Lisboa e o Porto, os seus dias de glória como promotor e empreiteiro de vias férreas já tinham ficado para trás. «O seu prestígio neste país [Inglaterra] está perdido; os seus compatriotas não confiam nele; por isso recusam acompanhá-lo numa especulação em que os lucros reverterão para Sir Samuel e as perdas recairão sobre aqueles que arranjam meios para levar avante os seus projectos.»⁶⁵

Parece então que Portugal constituía um exemplo inequívoco dos investimentos especulativos ingleses nos caminhos-de-ferro. O País não valia o esforço de investimentos directos e o campo estava preparado para empreendimentos puramente especulativos e fraudulentos. Tal como já se disse, as companhias de caminhos-de-ferro inglesas pediam quer uma taxa de juro garantida sobre o capital, quer um subsídio por quilómetro. De qualquer forma, mal a garantia era paga pelo Governo Português, ou o subsídio concedido excedia o capital investido, apareciam os problemas e, inevitavelmente, ou o Governo era obrigado a comprar a linha, ou a companhia falia e o seu património era posto à venda. Ao fazerem isso, os especuladores ingleses matavam dois coelhos com uma cajadada — eram amortizados do capital inicial (mais juros) e reinvestiam-no comprando obrigações do Estado que, entretanto, haviam sido emitidas para angariar

⁵⁹ Popplewell, *op. cit.*, pp. 61-62. Ver também Jenks, *op. cit.*, p. 176.

⁶⁰ Id., *ibid.*, p. 62.

⁶¹ Id., *ibid.*, p. 63.

⁶² Cottrell, *op. cit.*, p. 20.

⁶³ Jenks, *op. cit.*, p. 134.

⁶⁴ Id., *ibid.*, p. 168. Quanto à carreira de Peto, ver Henry Peto, *Sir Morton Peto; A Memorial Sketch*, 1893.

⁶⁵ *The Railway Times* de 28 de Agosto de 1858, p. 1081.

o dinheiro necessário para recuperar as linhas e acabar as obras. Se tivermos em consideração o estado crítico das finanças portuguesas nessa época, os empréstimos negociados no estrangeiro eram normalmente concedidos com um elevado desconto sobre o valor nominal e os investidores, subsequentemente, gozavam de taxas de juro muito altas sobre o capital: os dividendos dos papéis de crédito do Estado Português andavam pelos 7,2% e foram superiores a 14,5% no período de 1870-80, comparados com os 6,1% para todos os investimentos ingleses no estrangeiro⁶⁶. Perante um país atrasado, com perspectivas de desenvolvimento incertas, onde havia uma ignorância completa acerca da construção de caminhos-de-ferro e do seu financiamento, administrado por um Governo fraco e por uma Administração Pública corrupta, o especulador estrangeiro, e o inglês em particular, não hesitava em alargar o controlo comercial através do domínio financeiro. Em 1913, os investimentos ingleses em Portugal (excluindo os investimentos na indústria da navegação) ainda montavam a 8,1 milhões de libras, comparados com os 8 milhões em França e na Áustria e com os 6,4 milhões na Alemanha, isto é, 3,7% de todos os investimentos ingleses na Europa⁶⁷.

2. A FRANÇA E A ECONOMIA PORTUGUESA

2.1 As relações económicas com a França nunca alcançaram a mesma importância ou intensidade que as existentes entre Portugal e a Grã-Bretanha. A quota da França no comércio externo português foi muitas vezes ultrapassada pela do Brasil e da Rússia (ou Alemanha) e nunca foi superior a um quinto do comércio total. Além do mais, as ligações franco-portuguesas nunca se caracterizaram pela associação desigual que era típica das relações anglo-portuguesas.

Em resumo, a França desempenhou sempre um papel secundário no comércio externo e na política portuguesa e a sua participação no comércio português só aumentava quando havia uma tentativa do Governo Português (coisa que só muito raramente acontecia) de diversificar as trocas e tornar menos evidente o controlo britânico da sua economia. Isto explica o desapontamento de Saint Priest, no final do século XVIII: «La France faisait autrefois un grand commerce en Portugal. L'Angleterre en a envahi presque toutes les branches, qu'elle a rendu la source de ses richesses.»⁶⁸

No início do século XIX, segundo Balbi, o comércio entre os dois países, por causa de uma redução de taxas aduaneiras que ocorrera em 1801, era «muito dinâmico, muito vantajoso para Portugal», com o último a gozar um *superavit* da balança de pagamentos até à década de 1820⁶⁹.

⁶⁶ A. K. Cairncross, *Home and Foreign Investments*, Cambridge, 1953, p. 253.

⁶⁷ Feis, *op. cit.*, p. 23.

⁶⁸ «Mémoire sur le Commerce de la France en Portugal par le Chevalier de Saint Priest, le 13 mars 1764», in Vitorino Magalhães Godinho, *Prix et Monnaies du Portugal 1750-1850*, Paris, 1955, p. 323.

⁶⁹ Adrien Balbi, *Essai Statistique sur le Royaume de Portugal et d'Algarve*, Paris, 1822, vol. I, p. 433. Segundo Balbi, em 1801 e em 1819, as exportações para França eram quatro vezes e duas vezes maiores do que as importações.

Embora o comércio fosse favorável para Portugal, temos de nos lembrar de que as exportações portuguesas para França eram, sobretudo, produtos coloniais, como tabaco, açúcar e algodão do Brasil e seda da Ásia, que tornavam Portugal «uma fonte preciosa [para França] de produtos coloniais»⁷⁰, mas que a França reexportava mais tarde. Assim sendo, o défice francês tinha pouco significado no comércio português. Em 1806, os maiores fornecedores de Portugal, a seguir à Grã-Bretanha, eram a Rússia, a França e a Itália, mas, em 1819, a ordem mudou para Inglaterra, Itália, Espanha e Alemanha⁷¹. Durante o século XIX, a situação não se alterou significativamente — em 1842, por exemplo, as exportações francesas para Portugal eram 4 vezes inferiores às da Inglaterra⁷². No final do século, em 1890, quando a balança comercial pendia fortemente para a França, o comércio externo total de Portugal atingia os 17,2 milhões de libras: a Inglaterra ainda representava 33% do total, a Alemanha e a França 12% cada, o Brasil 9% e os Estados Unidos 8%⁷³.

Apesar da grande expectativa criada pelo Tratado Franco-Português de Julho de 1866, o Governo Português estava plenamente consciente de que «não podia fazer muito [no Tratado com a França], preferindo dar a redução da tarifa como concessão à Inglaterra, «o seu mais ‘antigo aliado político’ e ‘o maior mercado comercial’»⁷⁴. Dois anos mais tarde reconhecia-se que apenas houvera «um ligeiro aumento das nossas exportações de vinho e, acima de tudo, manufacturas de ferro»⁷⁵. Em contrapartida, a importação do vinho português pela França, que permitia aos Franceses reservarem «os vinhos nativos e, portanto, de verdadeiro sabor e *bouquet* para consumo interno, enquanto exportavam os vinhos lotados para os palatos e olfactos menos selectivos dos seus clientes estrangeiros»⁷⁶, aumentou consideravelmente. As importações de vinho português saltaram de apenas 100 hl em 1865 para 61 000 hl em 1876 e 171 292 hl durante os primeiros nove meses de 1881⁷⁷, muito embora parte deste acréscimo seja explicado pelos efeitos da filoxera nas vinhas francesas.

Assim, os efeitos do Tratado foram desencorajadores para a França, uma vez que «a quota da França nas importações totais francesas por parte de Portugal passou de 10% em 1866 para apenas 16% nas duas décadas seguintes, constituindo 1875 o ano mais favorável nas exportações francesas para Portugal»⁷⁸. Contrastando com esta situação, as importações por-

⁷⁰ Albert Silbert, *Do Portugal do Antigo Regime ao Portugal Oitocentista*, Lisboa, 1972, p. 60.

⁷¹ Sideri, *op. cit.*, p. 125.

⁷² *Dicionário de História de Portugal*, Lisboa, 1971, vol. I, s. v. «Balança comercial», p. 276.

⁷³ Sideri, *op. cit.*, p. 158.

⁷⁴ *The Economist* de 21 de Março de 1868, p. 321.

⁷⁵ *Archives Nationales*, F 12/2677, Edmund Breil (cônsul francês em Lisboa) ao ministro dos Negócios Estrangeiros, 10 de Fevereiro de 1868. Parece que os homens de negócios portugueses se aproveitaram bem dos efeitos imediatos do Tratado, porque retiveram na Alfândega mercadorias francesas importadas por Portugal após a assinatura do Tratado, de modo que as importações que haviam chegado ao País antes dessa data fossem despachadas primeiro» (*Archives Nationales*, F 12/2677, o ministro dos Negócios Estrangeiros ao ministro do Comércio, 7 de Março de 1868).

⁷⁶ «Report by Consul George Brackenbury [...]», p. 710.

⁷⁷ *Id.*

⁷⁸ Sideri, *op. cit.*, p. 153.

tuguesas provenientes de Inglaterra mantiveram-se, para o mesmo período, entre os 54% e os 50%. Entre 1866 e 1879, as importações portuguesas provenientes da França cresceram apenas 54 000 libras (6%), «uma diferença tão ínfima que poderia ocorrer entre dois anos normais sem ser notada»⁷⁹. Embora as exportações portuguesas quase tenham duplicado de 144 000 libras para 258 200 libras, Portugal continuava a apresentar um défice de 689 200 libras na sua balança comercial com a França em 1879. No entanto, o aumento relativo da proporção da França no comércio externo português foi suficiente para alarmar o cônsul inglês em Lisboa, que, no início da década de 1880, admitia que «a França é agora o nosso mais formidável rival neste comércio»⁸⁰. No final do século, a França teve outra oportunidade de melhorar a sua participação no mercado português. Como resultado do Ultimato Inglês de Janeiro de 1890, «declarou-se guerra em todo o Reino ao comércio inglês, uma situação de que os exportadores franceses se podem aproveitar»⁸¹, e a Inglaterra pode ter perdido negócios num total de 28 milhões de francos (isto é, 1,1 milhões de libras) no primeiro mês após o Ultimato⁸².

No entanto, as relações financeiras entre a França e Portugal não eram insignificantes. Embora Portugal fosse um «satélite económico da Grã-Bretanha» e «os Ingleses fornecessem, provavelmente, a maior parte [dos capitais]», eles «deixavam uma importante fatia para a França»⁸³. Por outras palavras, se a Inglaterra fornecia a maior parte do capital necessário à consolidação da dívida externa portuguesa, a França era responsável pela concessão de créditos a curto prazo e uma grande parte da dívida flutuante de Portugal era negociada na Bolsa de Paris, e não na de Londres. Não causará surpresa que o Crédit Lyonnais, a Société Générale e a Société des Dépôts et Comptes Courrantes e o Comptoir d'Escompte (este último após 1879) «raramente estivessem ausentes na concessão de um empréstimo externo português, sobretudo dos adiantamentos a curto prazo concedidos ao Tesouro»⁸⁴. Segundo parece, este desenvolvimento seguiu as principais tendências do aparecimento da França no mercado monetário europeu. De acordo com Feis, devido a taxas mais baixas e mais estáveis do que em qualquer outro lado e devido à sua capacidade, «o mercado de capitais francês era, para alguns tipos de empréstimos, o mais atraente de todos»

⁷⁹ «Report by Consul George Brackenbury [...]», p. 713.

⁸⁰ *Ibid.*, p. 714.

⁸¹ *Archives Nationales*, F 12/7164, Rousignac [cônsul francês no Porto] ao ministro dos Negócios Estrangeiros, 5 de Fevereiro de 1890. «Não é verdade», perguntava Mr. Sinclair, nos Comuns, em 1902, «que a nação deveria prestar atenção ao facto de os competidores estrangeiros estarem cada vez a aumentar mais e a invadir as nossas áreas? Não sabem todos que os nossos comerciantes não têm vantagens e que, em todos os mercados, as firmas estrangeiras obtêm contratos que, por direito, são nossos?» (citado por Christopher Platt, *op. cit.*, p. 141).

⁸² *Ibid.*, o ministro do Comércio à Câmara do Comércio francesa, 28 de Fevereiro de 1890. Os Franceses não eram os únicos que estavam preocupados com essa evolução recente das relações anglo-portuguesas e «a disposição dos homens de negócios portugueses de romperem as ligações comerciais com a Inglaterra lançou uma grande expectativa entre um grande número de industriais e comerciantes alemães que parecem estar prontos para ocupar a posição do seu rival em Portugal»; *ibid.*, Henri Selle (cônsul francês em Francoforte) ao ministro dos Negócios Estrangeiros, 6 de Fevereiro de 1890.

⁸³ Cameron, *op. cit.*, p. 413.

⁸⁴ Jean Bouvier, *Le Crédit Lyonnais de 1863 à 1882*, Paris, 1961, p. 551.

e «Paris veio a rivalizar com Londres no volume de capital disponível para os mutuários estrangeiros»⁸⁵.

Entre 1867 e 1879, o Crédit Lyonnais desempenhou um importante papel na dívida externa portuguesa, fornecendo ao Governo Português nada menos de 61,4 milhões de francos, isto é, 2 456 000 libras⁸⁶. Além disso, em 1858, foi em Paris que Portugal conseguiu obter 1 290 000 libras; estes adiantamentos de dinheiro eram «o único meio ao dispor do Governo para pagar os pesados encargos da dívida externa flutuante, que se venciam em Outubro e Novembro»⁸⁷. Por fim, é interessante referir que a competição entre as casas financeiras francesas e as suas congéneres inglesas parecia ser menos relevante do que a cooperação existente entre elas, daí resultando que o pagamento dos empréstimos a curto prazo era sempre garantido e coberto por empréstimos a longo prazo obtidos em Londres. O director do Crédit Lyonnais estava plenamente consciente desta simbiose quando escreveu: «il est désirable que les intérêts anglais fussent satisfaits pour permettre à Londres de nouveaux emprunts, emprunts qui eux-mêmes assureraient un constant niveau aux avances à court terme de la dette flottante.»⁸⁸

A quota francesa da dívida portuguesa nunca igualou, no entanto, a da Grã-Bretanha. Sandro Sideri, quando contesta a estimativa de Cameron da proporção francesa na dívida externa portuguesa no início do quarto quartel do século XIX⁸⁹, não altera o total da transferência líquida de fundos. Numa dívida nominal de 100 milhões de libras, da qual dois terços era dívida externa, a estimativa de 22 milhões, que correspondia à parte francesa, continua a ser a quantia provável que Portugal realmente recebeu.

2.2 Se, por um lado, os Franceses não conseguiam acompanhar o domínio da Grã-Bretanha sobre o comércio externo português, pelo menos até à última década do século XIX, por outro, o seu apoio financeiro ao Governo Português e a sua profunda penetração nas vias férreas espanholas⁹⁰ militavam contra uma vasta e duradoura incursão do capital inglês nas linhas férreas ibéricas. Os Ingleses haviam chegado primeiro, pelo mar; os Franceses vieram mais tarde e com maior rapidez, de comboio.

Em termos estritos, a natureza e o contexto em que o capital francês e o inglês foram investidos nas linhas férreas portuguesas apresentam-se de maneira diferente. Todavia, em certo sentido, este contraste é enganador porque não toma em consideração a natureza cosmopolita e apátrida tanto dos bancos comerciais ingleses como dos franceses (mais dos últimos do que dos primeiros). Como Philip Cottrell escreveu, no seu estudo sobre os investimentos estrangeiros ingleses, depois da primeira vaga de banqueiros

⁸⁵ Feis, *op. cit.*, p. 33. «O sistema bancário de todas as nações da Europa continental tinha a marca da influência francesa» (Cameron, *op. cit.*, p. 203).

⁸⁶ Bouvier, *op. cit.*, p. 562.

⁸⁷ *Diário do Governo* de 7 de Maio de 1869.

⁸⁸ Citado por Bouvier, *op. cit.*, p. 553.

⁸⁹ Sideri, *op. cit.*, p. 163, e Cameron, *op. cit.*, pp. 412-413.

⁹⁰ «A Espanha, tal como a maioria da Europa mediterrânica, dependia sobretudo dos investidores franceses; 35 % do total dos investimentos estrangeiros franceses encontravam-se em Espanha» (R. Carr, *Spain 1808-1939*, Oxford, 1966, p. 264).

que foram «empurrados» para Londres por causa das guerras napoleónicas, houve outros, durante o século XIX, que foram mais «puxados» do que «empurrados», tendo em vista a importância do mercado de capitais inglês e da Bolsa de Londres em particular. Em ambos os casos, «os laços familiares e de comércio não se quebraram com a mudança para Londres, constituindo antes a base do negócio delicado e arriscado da banca comercial»⁹¹. No que respeita aos investimentos franceses nas redes ferroviárias portuguesas, parece razoável assumir que se tornaram possíveis em parte porque os Franceses utilizaram o capital inglês nos seus empreendimentos portugueses. Os financeiros franceses implicados no financiamento de vias férreas em Portugal eram, sobretudo, os que se haviam associado ao *Crédit Industriel et Commercial* (através do qual se financiou a Real Companhia de Caminhos de Ferro Portugueses), ao *Comptoir d'Escompte* e à *Société Financière de Paris* (que construiu a linha da Beira Alta por meio de uma companhia-satélite). É no primeiro banco francês de investimento que se encontra claramente a ligação anglo-francesa, embora seja difícil contestar que o *Comptoir* tinha ligações fortes com a *Société*⁹², sendo também provável que esta última estivesse envolvida em acordos financeiros e empreitadas de obras públicas com o *Crédit*. Alguns banqueiros e financeiros franceses (homens como Edouard Blount, Paulin Talabot e Bartholony), além da sua posição no *Crédit* e nas companhias de caminho-de-ferro francesas⁹³, estavam também ligados, graças à *Société Générale* «pour favoriser le développement de l'Industrie et du Commerce de la France», ao *General Credit and Finance*, de Londres⁹⁴. Este banco de investimentos inglês assinara um acordo com o seu congénere francês pelo qual subscreveu 20 000 acções, tendo o banco francês feito o mesmo. A finalidade de tal negócio era tornar as coisas mais fáceis «ao negociar empréstimos e concessões; dar assistência às empresas industriais, obras públicas e empreitadas de linhas férreas; negociar obrigações estrangeiras, indianas e coloniais»⁹⁵.

A ligação anglo-francesa baseada na *General Credit* tornou-se um forte suporte financeiro das linhas férreas portuguesas, com Samuel Laing e John Bromley Moore como figuras de proa. Retirou aos concessionários originais (Mangles e seus amigos) a linha do Sul e Sueste e controlou a *South Eastern* of Portugal; com Edouard Blount (o representante francês na administração) e vários financeiros espanhóis ligados à linha Madrid - Saragoça (Llorende, de Saragoça, de la Gandara) esteve ligada à formação

⁹¹ Philip Cottrell, *British Overseas Investment in the Nineteenth Century*, 1975, p. 17.

⁹² No final da década de 1870 estavam em curso negociações para a fusão de ambos os bancos.

⁹³ Blount, que começou a sua carreira como empregado no escritório londrino do *Provincial Bank of Ireland*, não era francês, mas irlandês [S. J. Reid (org.), *Memoirs of Sir Edward Blount*, 1902, p. 49]. Em breve trocou a Inglaterra pela França, onde se tornou um homem de negócios prestigiado. Aí actuou como sócio de Brassey na linha Paris-Rouen e juntou-se a Laing na linha Lombardo-Veneziana (Cameron, *op. cit.*, p. 224). Blount, cujo nome próprio os Franceses alteraram para Edouard, veio a ser presidente da *Compagnie de l'Ouest* e vice-presidente da *Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée*, de que Paulin Talabot era um dos directores. Blount actuou também como cônsul inglês em Paris. Bartholony era presidente da *Compagnie des Chemins de Fer de Paris à Orléans*.

⁹⁴ *The Economist* de 23 de Maio de 1863, p. 615.

⁹⁵ *Ibid.*

da Real Companhia de Caminhos de Ferro Portugueses⁹⁶. Era uma rede complicada de aliança financeira internacional, o que reforça a presunção de que é difícil distinguir a natureza do capital estrangeiro investido nas linhas férreas portuguesas no período que cai no âmbito do presente estudo (1850-90). Reforça ainda mais a tese de Milward e Saul de que o investimento estrangeiro não era «obra de indivíduos nem governos». Os complexos arranjos financeiros deste tipo eram obra de casas financeiras altamente especializadas. O negócio bancário internacional de investimento decorria naturalmente dos recursos e experiência dos bancos comerciais⁹⁷. Consequentemente, é difícil diferenciar os investimentos franceses dos ingleses e parece mais apropriado dizer que o capital estrangeiro era, sobretudo, resultado de associações financeiras anglo-francesas através de bancos de investimento que, em contrapartida, compartilhavam finalidades mútuas e mais ambiciosas, tanto em Portugal como em Espanha⁹⁸.

No entanto, havia dois contrastes distintos entre os investimentos ingleses e franceses nos caminhos-de-ferro portugueses que merecem alguma atenção. O primeiro relaciona-se com a multiplicidade britânica de redes ferroviárias malogradas, em oposição às duas redes «financiadas» pelos Franceses — a Real Companhia e a linha da Beira Alta. Concentrando-se apenas nestes dois empreendimentos, que, por sua vez, estavam separados no tempo por 20 anos, os investidores franceses forneceram tanto o capital social como os empréstimos em muito maior escala do que qualquer das companhias inglesas suas antecessoras. Além do mais, o apoio dado a ambas as linhas por casas financeiras francesas, através das quais haviam sido fundadas as companhias, gerou um investimento de tal amplitude que era difícil que as linhas falissem por falta de recursos financeiros.

A segunda característica relaciona-se com a forma como o capital francês penetrou em Portugal. Originalmente, os Franceses haviam vindo para Portugal com fama de peritos tanto do ponto de vista teórico (engenheiros civis e empreiteiros de estradas, vias férreas e portos)⁹⁹, como do ponto de vista dos negócios. A sua principal finalidade, quando decidiram investir nos caminhos-de-ferro portugueses, era dar suficiente confiança aos Portugueses, para que empregassem as suas próprias poupanças no mercado de capitais interno e as investissem em títulos de caminho-de-ferro, através de

⁹⁶ Não é estranho que o conselho de administração da Real Companhia fosse repartido pelos Ingleses e Franceses (Bouvier, *op. cit.*, p. 551).

⁹⁷ A. Milward e S. B. Saul, *The Development of the Economies of Continental Europe 1850-1914*, 1977, p. 497.

⁹⁸ Embora fique fora do âmbito deste estudo, parece importante fazer ressaltar quão importante era o investimento britânico nas linhas férreas espanholas e analisar a tese de Cameron acerca da exclusividade do capital francês nas redes ferroviárias espanholas. Em meados da década de 1860 verificou-se em Espanha «um afluxo de [capitalistas] ingleses de maior amplitude do que cinco ou seis anos antes ocorreu em toda a Península [Ibérica]. Parecem ter tudo perfeitamente sob controlo e encontram-se em posição de tirar vantagem de qualquer retirada [dos capitalistas franceses]» (*Gaceta de los Caminos de Hierro* de 14 de Maio de 1866, p. 306).

⁹⁹ «Depois de meados do século, os vizinhos latinos do Governo de França [...] fizeram grandes pedidos de técnicos e funcionários públicos franceses. Muitos desses governos haviam solicitado engenheiros franceses para criarem e dirigirem serviços estatais de engenharia semelhantes ao Corps des Ponts et Chaussées: de Gayffier e Watier, em Portugal [...]» (Cameron, *op. cit.*, p. 58).

bancos franceses satélites. Este objectivo, nos primórdios da história ferroviária portuguesa, era o oposto da forma como o capital inglês estava a ser investido em Portugal, visto que os Franceses tentavam captar as poupanças locais (em Portugal), através da instalação de filiais das suas instituições de crédito, e não exportaram o seu capital para Portugal. Os Pereires e os Rothschilds tinham-se saído bastante bem em Espanha¹⁰⁰ e os Franceses, que consideravam os seus investimentos em Portugal uma decorrência natural dos seus investimentos nas linhas férreas espanholas¹⁰¹, achavam que podiam obter resultados idênticos no vizinho mais pequeno da Espanha. As poupanças eram escassas no Portugal de meados do século XIX, o sistema bancário estava pouco desenvolvido e o capital disponível circulava sobretudo fora do contexto de uma economia de mercado. Nenhum dos bancos franceses conseguiu sobreviver e muito menos prosperar. Além do mais, os poucos investidores potenciais portugueses em redes ferroviárias ainda estavam a recuperar da burla da Central Peninsular Railway e não tinham garantias quanto à natureza e rendibilidade das propostas francesas.

Antes dos primeiros anos da década de 1860 não houvera linhas férreas bem sucedidas financiadas pelos Franceses e só depois disso é que eles alteraram a sua política no que se referia ao financiamento de linhas férreas em Portugal. Embora o grande ponto de viragem na sua política tenha sido a aliança com os bancos comerciais ingleses, também alteraram a sua atitude em relação às redes ferroviárias em Portugal devido às três razões seguintes: em primeiro lugar, perceberam que só através da importação de capital e tecnologia para Portugal poderiam obter o controlo total das principais linhas férreas do País, nomeadamente daquelas que punham Lisboa em ligação directa tanto com Madrid como com Paris, o que tornaria os promotores franceses de caminho-de-ferro os controladores do sistema ferroviário do Sudoeste da Europa, tanto na costa atlântica como na mediterrânica; em segundo lugar, perceberam que os sucessivos empréstimos externos obtidos por Portugal para a construção de linhas férreas também podiam ser concedidos por Paris, resultando daí, primeiro, que os investidores franceses teriam a oportunidade de subscrever títulos de crédito extremamente rendíveis, devido ao alto desconto a que eram

¹⁰⁰ Cameron, *op. cit.*, pp. 248-274, e Jordi Nadal, «The Failure of the Industrial revolution in Spain 1830-1914», in *The Fontana Economic History of Europe*, 1976, vols. 4/2, pp. 540-553. Ver também Jaime Vicens Vives, *História Económica de España*, Barcelona, 1977, pp. 618-662. «Les chemins espagnols viendront, enfin, nous apporter les matières premières nécessaires à notre industrie et les produits alimentaires; ils emporteront en retour nos articles de luxe et nos produits manufacturés. Par la nature du service qu'ils sont appelés à effectuer, ils sont destinés à une prospérité d'autant plus grande qu'ils viendront succéder à un état de viabilité extrêmement imparfait et qu'ils auront à pourvoir à tous les besoins de transport, sans avoir rien à redouter de la concurrence des voies actuelles. Le chemin de fer du Nord, qui doit former, de Madrid à la frontière de France, la ligne qui rattachera les chemins de la Péninsule au réseau français, est une des principales entreprises auxquelles cette société a consacré ses efforts» (*Archives Nationales*, AQ2, Société Générale du Crédit Mobilier, Assemblée Générale des Actionnaires, 28 de Abril de 1857).

¹⁰¹ «O Governo Francês dava muita importância ao desenvolvimento das linhas férreas espanholas tanto com o objectivo de estender a sua hegemonia económica nesse país, como na esperança de subtrair Portugal da esfera económica da Grã-Bretanha (Cameron, *op. cit.*, p. 249). «Pour se soustraire à la Tyrannie du Foreign Office, il fallait faire le Portugal tête de ligne du commerce continental» (Ménadier, *op. cit.*, p. 18).

concedidos¹⁰² e, segundo, essas flutuações podiam preparar o caminho para os empresários e banqueiros franceses se aproximarem das autoridades portuguesas e se tornarem concessionários de redes ferroviárias no País; em terceiro lugar, e em seguida, perceberam também quão pequena fora a contribuição dos Ingleses para o bem-estar do seu «mais antigo aliado» e, uma vez que a rede espanhola (que eles haviam financiado substancialmente e exploravam)¹⁰³ estava terminada e ligada a França, chegava a hora de atacarem os Ingleses num dos seus bastiões europeus. Como resultado da sua política, no final da década de 1880, os Franceses exploravam mais de metade da rede ferroviária portuguesa e os capitais franceses investidos nas linhas férreas portuguesas totalizavam cerca de 10 milhões de libras, quase três vezes mais do que o capital que os Ingleses tinham investido (e, em alguns casos, perdido) em redes ferroviárias em Portugal.

¹⁰² Bouvier (*op. cit.*, p. 606) calculou as taxas de juro dos adiantamentos feitos ao Tesouro Português entre 14 % e 17 %, havendo uma altura em que atingiram os 18,23 %.

¹⁰³ Para os investimentos franceses em vias férreas espanholas ver Cameron, *op. cit.*, pp. 248-274.