

Investimentos estrangeiros, política financeira e caminhos-de-ferro em Portugal na segunda metade do século XIX

A construção dos caminhos-de-ferro em Portugal na segunda metade do século XIX, o seu financiamento e a sua função no conjunto da sociedade portuguesa da época têm estado ausentes das preocupações dos historiadores que mais recentemente se ocuparam deste período. Para além de generalidades sobre a formação do mercado nacional ou de posições morais extraídas dos autores do fim do século, as melhores obras são tributárias das suas predecessoras, repercutindo-se os erros de livro em livro¹. O alheamento dos historiadores portugueses em relação à historiografia espanhola tem-nos sido particularmente desfavorável neste domínio, dados os pontos de contacto entre as duas formações sociais, que são especialmente concretos no que concerne as construções e financiamento dos caminhos-de-ferro. O desinteresse pelos estudos sectoriais em proveito de uma globalização apressada constitui, a nosso ver, um dos obstáculos ao progresso do conhecimento do século XIX português.

A realização de um trabalho de fim de curso levou-nos a iniciar uma pesquisa que se pretende baseada numa análise paciente da abundante massa de documentos existente, no sentido do esclarecimento do conjunto dos problemas ligados à construção dos caminhos-de-ferro. O estudo das formas de financiamento, da nacionalidade e dos grupos a que estavam ligados os empreiteiros representou a segunda fase de um trabalho cuja dificuldade inicial foi o destrinçar das diferentes entidades em presença e sua relação com o Estado. A terceira fase, a que corresponde este artigo, foi a da periodização, caracterizando-se cada período a partir dos elementos anteriormente postos em evidência e reunindo um máximo de dados estatísticos publicados na época. Os limites cronológicos do artigo correspondem aos do trabalho de investigação, não sendo senão aflorado o im-

¹ É interessante notar que no excelente livro de Fernando Medeiros *A Sociedade e a Economia Portuguesas nas Origens do Salazarismo*, Lisboa, 1978, p. 91, se afirma que a rede ferroviária portuguesa conservava em 1917 as características que os construtores ingleses lhe tinham introduzido na origem. Os construtores ingleses são, na realidade, um único grupo de aventureiros, Shaw & Waring Bros., que apenas começaram a construção da primeira secção do caminho-de-ferro de Leste, construindo menos de 54 km, financiados predominantemente pelo Estado, e do Sueste, construindo 123 km.

portante período que se estende entre 1876 e 1891 e representa um considerável alargamento da rede, terminando-se com a maior crise sofrida pelas empresas e pela sociedade no seu todo.

A construção dos caminhos-de-ferro em Portugal na segunda metade do século XIX está indissociavelmente ligada à dependência económica externa. Dependência directa na constituição de empresas ou no seu financiamento através do défice estatal externo e uma forma mais subtil de dependência, que é o tipo de crescimento económico no qual a construção dos caminhos-de-ferro se insere e para o qual contribui. Salientemos assim o facto de os caminhos-de-ferro não serem, como no resto da Europa, um sector motor para a indústria. Este segundo nível é difícil de pesquisar, embora se pressinta facilmente nas empreitadas dadas às companhias estrangeiras e no facto de todo o material ser importado, dos carris às locomotivas, vagões e carruagens.

A tentativa fontista de provocar o crescimento das forças produtivas com base na criação do mercado nacional e no desenvolvimento do sector agrícola de exportação deveria conduzir ao crescimento de um sector industrial concorrencial em condições de livre-câmbio. Em vez disso, a aceitação da divisão internacional do trabalho conduz Portugal a uma acentuação da estrutura dependente. O papel do Estado era muito importante, ele devia tornar a «liberdade» efectiva, ou seja, depois da destruição das peias do Antigo Regime, contribuir para o aumento das trocas pela melhoria dos catastróficos meios de comunicação. Os caminhos-de-ferro são, no meio de um conjunto importante que vai das estradas ao telégrafo e deixando de lado somente os canais, o elemento mais espectacular e mais dispendioso, pelo que se torna razão da queda de governos e de pressões internacionais sobre os mesmos.

A situação financeira do Estado, já catastrófica no fim do Antigo Regime, foi agravada pelas lutas liberais, que destruíram as antigas fontes de receita sem que um sistema coerente de impostos fosse implantado. O falhanço da política cabralina e a crise de 1846-47 pesavam ainda sobre o crédito público em 1851, obrigando o Governo, para dar as garantias necessárias ao recurso a empréstimos, a hipotecar fontes de rendimento. As cotações e as taxas de emissão de *bonds* portugueses no estrangeiro e o fecho ou a abertura das praças à cotação dos títulos portugueses determinam assim, desde o início de uma operação, a relação entre o valor nominal de um empréstimo e o dinheiro que efectivamente está disponível para ser usado pelo Estado. Muitas vezes, esse dinheiro disponível nem entra no País, indo, por um lado, para o serviço da dívida externa e, por outro, para pagar as importações a que as construções dão origem ou ainda para pagar os juros aos accionistas estrangeiros.

Sideri mostrou que a importação de capitais pode equilibrar a balança de pagamentos do país exportador de produtos primários, até ao momento em que o serviço da dívida se torna tão oneroso que se atinge um *impasse*. A importação de capitais esconde por algum tempo o *trend* desfavorável ao país exportador de produtos agrícolas que têm os termos de troca. Em Portugal, esta conjuntura está ligada à euforia fontista, à plena confiança nas possibilidades do País, tão distante do desencanto do fim do século que alguns autores pretendem ser uma característica nacional.

A periodização do financiamento das construções de caminhos-de-ferro e a caracterização das formas concretas de importação dos capitais em cada período constituem um dado importante para o esclarecimento

da evolução da relação de dependência entre Portugal e os países exportadores de capitais.

I — TENTATIVA DE PERIODIZAÇÃO DAS CONSTRUÇÕES DE CAMINHOS-DE-FERRO EM PORTUGAL E RESPECTIVO FINANCIAMENTO

O recurso ao défice externo e ao investimento de capitais estrangeiros determina uma estrita ligação das construções de caminhos-de-ferro em Portugal à conjuntura das praças financeiras europeias e ibéricas.

A tentativa de construção de caminhos-de-ferro anterior ao fontismo — Companhia das Obras Públicas — falhara e, com ela, a ideia de utilizar os capitais nacionais. Assim, desde 1851 que se advoga o recurso aos capitais estrangeiros; estes, no entanto, são caprichosos e o Governo da Regeneração não merece mais crédito que os anteriores, sendo, como era o caso, resultado de um golpe de Estado. O falhanço da Companhia das Obras Públicas está indissolúvelmente ligado ao da construção financeira cabralina. O financiamento das construções era garantido por 600 contos anuais provenientes da décima de repartição. A Companhia das Obras Públicas avançava os capitais e procedia à construção por conta do Estado. A supressão do imposto anulou automaticamente o contrato em 22 de Maio de 1846, sem que, no que respeita aos caminhos-de-ferro, se tivesse ultrapassado o estado de projecto ².

O período que vai de 1851 a 1859 é um período de incerteza, marcado pelo fecho do Stock-Exchange às cotações de fundos portugueses e pela hostilidade inglesa a uma ligação terrestre entre Portugal e a Europa, que entraria em competição com o transporte marítimo dos produtos importados e exportados, em grande parte nas mãos de ingleses. O capital francês, espectacular na sua acção em Espanha, não consegue penetrar e aniquila-se devido a lutas internas. O Governo volta-se de novo para a Inglaterra, onde só consegue um contrato estipulando a construção de um caminho-de-ferro entre Lisboa e o Porto. O desencadear da crise de 1856-57 vem entretanto a impedir o concessionário, Sir Morton Peto, de constituir companhia.

No ciclo de 1859 a 1866 são rapidamente construídas, graças ao investimento directo de capitais franceses (Companhia Real de Caminhos-de-Ferro), as linhas do Norte e do Leste, ligando Lisboa a Vila Nova de Gaia e a Badajoz. É então que nasce a rede do Estado. Uma vez concluídas as linhas, verifica-se que os rendimentos são muito inferiores às expectativas, desiludindo os investidores estrangeiros. Assim, a situação da Companhia Real é precária, só melhorando por volta de 1876, quando, finalmente, é construída a ponte sobre o Douro.

A aplicação dos investimentos estrangeiros toma novas formas no período de 1868-75, passando a ser preferido o financiamento através do défice estatal. Assim, a rede dos caminhos-de-ferro do Estado representa em 1879 50 % do total das linhas construídas. O papel do Estado só

² *Mémoire présenté par la Compagnie des Travaux Publics de Portugal à S. Ex. le Ministre de L'Intérieur*, Lisboa, 19 de Agosto de 1851.
Diários do Governo de 1844, t. II, 1845, t. I, e 1846, t. I.

começa a diminuir em 1881, descendo a percentagem de quilómetros construídos pelo Estado a 35,1 em 1893, reflexo do renovar do investimento directo de capitais estrangeiros. São disto exemplos a construção da linha da Beira Alta pela Sociéte Financière e dos ramais de Cáceres e Coimbra e as linhas de Torres à Figueira, de Cascais e urbana de Lisboa pela Companhia Real. Os novos investimentos, predominantemente franceses e alemães, mas dirigidos por portugueses, têm resultados catastróficos que se tornarão visíveis em 1891, quando, devido ao estado das finanças, cessam também as construções no sector estatizado (gráficos I e II).

Caminhos-de-ferro: número de contratos entre o Estado e concessionários por períodos quinquenais

[QUADRO N.º 1]

Períodos	Número de contratos
1853-57	4
1858-62	2
1863-67	2
1868-72	0
1873-77	12
1878-82	3
1883-87	14

Fonte: dados coligidos de Correia Fino, *Legislação sobre Caminhos-de-Ferro*.

a) O PERÍODO DE 1851-59

1 — As incertezas do capital inglês

Fontes como Lopes de Mendonça ou Lavradio defendem o recurso aos capitais estrangeiros, dizendo que os nacionais são insuficientes e que a sua utilização numa política de trabalhos públicos prejudicaria a agricultura e a indústria, provocando uma subida da taxa de juro. Esta preocupação já está presente durante o cabralismo, pretendendo-se a ela obstar pela acção simultânea da Companhia das Obras Públicas e da Companhia Confiança Nacional, que acompanhariam uma diminuição do défice estatal. Não se recorre aos capitais estrangeiros como se quer, nem quando se quer. Em França, o Ministério da Regeneração começou por ser considerado favorável aos Ingleses e a presença de alguns setembristas foi muito mal considerada. Os Ingleses reagiram às medidas financeiras de emergência (3 de Dezembro de 1851, capitalização dos juros, e 18 de Dezembro de 1852, conversão forçada dos títulos da dívida interna e externa), fechando o Stock-Exchange à cotação de fundos portugueses. Lavradio, ministro de Portugal em Londres, empregou toda a sua boa vontade para impedir uma intervenção governamental inglesa neste negócio, embora fosse contrário às medidas tomadas.

Dado o estado financeiro do País, é necessário criar dotações específicas para cada contrato. A dotação dos caminhos-de-ferro de Leste levanta também oposições que se congregam na praça de Londres de tal maneira

que não haverá capitalistas interessados na construção de caminhos-de-ferro em Portugal ³.

Nesta conjuntura, o início da construção de caminhos-de-ferro em Portugal não poderia deixar de ser exemplar. O programa do primeiro concurso, cujas normas resultam de um estudo feito por uma comissão parlamentar em 1851 (comissão essa que se debruçara sobre uma proposta de Hardy Hislop unanimemente recusada), foi apresentado às Cortes em 17 de Fevereiro de 1852, mas não chegou a ser discutido, pois as mesmas foram dissolvidas. O fim essencial era já a ligação à Europa por Badajoz, embora só o primeiro troço, Lisboa-Santarém, fosse posto a concurso. Graças aos estudos de Dupré para a Companhia das Obras Públicas, fora abandonada a ideia de ligar Badajoz com Aldeia Galega (Montijo), devido aos inconvenientes da travessia do Tejo.

A base de licitação era a taxa de juro a garantir ao capital despendido (máximo 4 %, com 1 % para amortização). O caderno de encargos determinava as características técnicas e assegurava o direito de controlo das obras e escolha das directrizes por parte do Estado, para o que foi criado o Conselho Superior das Obras Públicas. Como dotação hipotecava-se o imposto para a amortização das notas do Banco de Lisboa, que em 1850-51 rendia 600 115\$735 réis. Exigia-se como garantia, da parte dos concorrentes, um depósito na Junta de Crédito Público.

Foram recebidas propostas de James Harte, Morton Peto e Benjamin de Oliveira e Hardy Hislop, através do embaixador de Portugal em Londres, que foi expressamente encarregado de dar publicidade às normas do concurso. Mendizabal, célebre financeiro e homem político espanhol, enviou uma proposta fora do prazo do concurso e sem relação com as suas normas. Sir Morton Peto exigia como garantia financeira a hipoteca das receitas das alfândegas. O único grupo concorrente que aceitava as normas do caderno de encargos era desconhecido nos meios financeiros londrinos.

As medidas financeiras governamentais que a situação exigia viriam a ser nefastas a este empreendimento que o Governo tanto defendia. De facto, o Decreto de 30 de Agosto determina a atribuição do fundo de amortização das notas do Banco de Lisboa para os caminhos-de-ferro do Norte, medida mal aceite pelo Banco de Portugal, que reivindica esse fundo ⁴. Por outro lado, o Decreto de 18 de Dezembro de 1852 estipula a conversão forçada dos títulos da dívida portuguesa e provoca o fecho da Bolsa de Londres à cotação dos mesmos títulos, sob pressão dos *bondholders*. Neste contexto, a Companhia Central Peninsular só dificilmente se podia constituir financeiramente. A 5 de Março de 1853 foi apresentada

³ As construções de caminhos-de-ferro passam por várias fases e põem em jogo diversas entidades, multiplicando-se desta maneira as possibilidades de insucesso. A um acordo prévio entre o Governo e um concorrente segue-se geralmente um concurso em que este tem preferência em igualdade de circunstâncias. Obtida assim a concessão, é ainda preciso que os concessionários consigam constituir financeiramente a empresa, cotando as acções nas principais praças financeiras. A cotação das acções implica que não haja nenhum contencioso entre o Estado e grupos de pressão nas diversas bolsas. Os contratos têm de ser aprovados pelo Parlamento. As companhias de caminhos-de-ferro não procedem elas próprias à construção, que é feita por empreiteiros, que são geralmente influentes membros dos conselhos de administração das mesmas.

⁴ A oposição do grupo ligado ao Banco de Portugal e à antiga Companhia das Obras Públicas é notória. Só em 15 de Março de 1854 o Governo e o banco chegam a um acordo no que diz respeito às notas do Banco de Lisboa.

uma lista de accionistas londrinos em que 69 % do capital social estaria subscrito. Desta lista estava já ausente o único capitalista conhecido, que figurara no primitivo grupo de concessionários, J. D. Barry, do Paris-Orleães. Esta lista era, no entanto, fictícia, pois que, embora o depósito exigido pelo contrato fosse feito em Londres por Charles Waring por meio de letras, o Governo comprometeu-se, a 28 do mesmo mês, a tomar 1/3 do capital social. Nesta empresa, para além da participação dos Ingleses e do Estado, havia também uma pequena participação de capitalistas portugueses que não atingia o terço previsto nas normas iniciais do concurso. A direcção em Lisboa era constituída por José Pinto Basto (Vista Alegre), Manuel Machado, visconde da Horta e conde de Farrobo, para além dos directores delegados do Governo. Atestam dos defeitos de constituição financeira da empresa as 5109 acções que ficaram sempre por tomar.

Eis pois um governo defensor dos investimentos estrangeiros, que é levado a chamar a si o financiamento de uma empresa altamente duvidosa só para não reconhecer o seu fracasso. A imprensa regeneradora continua, entretanto, a advogar as vantagens do contrato.

O começo dos trabalhos de construção foi difícil e só teve lugar sete meses depois da inauguração pela rainha. A construção defeituosa, o material mau, a especulação com os terrenos e a inexperiência determinam sucessivos atrasos e vêm a culminar com a suspensão dos trabalhos. Um dos principais accionistas, Shaw & Waring, era o próprio empreiteiro, sendo o controlo das obras feito por um engenheiro da sua confiança. A companhia não fiscaliza as obras que recebe, sendo únicos fiscais os engenheiros do Estado. A inexistência de um árbitro ocasiona tensões constantes entre o empreiteiro, os engenheiros e os directores representantes do Estado, como accionista. Estes conflitos levam à suspensão dos trabalhos, a 3 de Setembro de 1855, quando o empreiteiro acusa a companhia de não querer pagar o certificado correspondente às despesas do mês de Agosto. Os tribunais portugueses não lhe darão razão, mas isso não chega para resolver o desentendimento surgido, cuja verdadeira causa era a falta de capitais. As obras continuam, assumindo o Estado o papel do empreiteiro, até Maio de 1857, quando a Companhia Central Peninsular se dissolve ⁵.

Um novo contrato atraía entretanto, em 1854, o interesse dos capitalistas franceses sobre Portugal. Neste caso, empréstimo ao Estado e contratos referentes a caminhos-de-ferro encontram-se já ligados. Desde Agosto de 1853 que Sala e Claranges Lucotte, intermediários da casa Chabrol, negociavam um empréstimo, que acabou por ser aprovado a 6 de Outubro de 1853; conseguem concluir por conta própria um acordo prévio de trabalhos públicos que no ano seguinte se transforma em contrato que abrange a construção do caminho-de-ferro de Lisboa a Sintra, por Belém, e igualmente a construção dos cais de Lisboa a Belém. Embora Lucotte fosse um aventureiro, como Hislop, o apoio obtido em Paris nos meios financeiros do Faubourg de Saint Germain deu-lhe credibilidade e possibilitou a aprovação do contrato no Parlamento a 26 de Julho de 1855. Restava então resolver o problema da constituição financeira da empresa.

⁵ *Compilação de Diversos Documentos Relativos à Companhia dos Caminhos-de-Ferro-Portugueses*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1915. Correspondência comercial e política da legação francesa em Lisboa, 1849-64. Correspondência da legação portuguesa em Londres, 1850-56.

Neste primeiro período, a conjuntura internacional não foi muito favorável à exportação de capitais para Portugal devido à exclusiva dependência em relação à praça de Londres, que, detendo a maioria dos títulos da dívida externa portuguesa, reagira mal às medidas de 1852. Aventurosos, especuladores com a esperança de venderem as concessões obtidas ou de receberem indemnizações graças a pressões diplomáticas dos seus países de origem dão o tom. Só no Outono de 1855 a situação se começa verdadeiramente a alterar com o interesse manifestado pelos capitalistas franceses, até então exclusivamente ocupados em Espanha.

2 — Viagem de Fontes — acordos de Londres e de Paris

A agudização dos problemas existentes entre a Companhia Central Peninsular e o seu empreiteiro coincide com a presença em Lisboa de engenheiros ligados à administração do *Crédit Mobilier*, vindos a Lisboa para estudar as possibilidades de explorar a concessão dos caminhos-de-ferro de Sintra feita a Lucotte. Assim, os cantos de sereia dos saint-simonistas sobre o progresso social da humanidade através da associação de capitais para a construção de trabalhos públicos estavam presentes em Portugal na pessoa dos engenheiros Cousin e Tourneux ⁶.

Fontes Pereira de Melo, neste começo de reinado, aproveita para tentar dar um novo impulso aos trabalhos públicos. Para tal necessitava de resolver o diferendo com os *bond-holders* de títulos portugueses e obter financiamento para novas construções. Novos empreendimentos subentendiam também a resolução do contencioso que opunha a Central Peninsular a Shaw & Waring. O ministro da Fazenda e das Obras Públicas volta para Londres no mesmo barco em que os engenheiros franceses voltam para Paris, com a esperança de ligar a poderosa companhia francesa à construção de uma rede completa de caminhos-de-ferro. Da viagem de Fontes resultam dois grupos de contratos: os de Londres, realizados com os *bond-holders* e os empreiteiros Shaw & Waring, e os de Paris, com o *Crédit Mobilier*. Tornton, presidente do comité dos *bond-holders*, embora exija um recuo em relação ao decreto de Dezembro de 1852, propõe um empréstimo. Quanto aos empreiteiros Shaw & Waring, seriam vantajosamente desembaraçados da empreitada e das acções da Companhia Central Peninsular, um total de 1 096 160\$000 réis, ou seja, 40 000 libras, anteriormente elevadas a 43 000, que o Estado adquiriria. Para subvencionar esta compra, um empréstimo foi negociado em Paris, a 24 de Dezembro de 1855, com Isaac e Emile Pereire, B. Fould e Fould Openheim, de Paris, Charles Devaux e Uzieli, de Londres, num montante de 3 milhões de libras esterlinas ou 135 000\$000 negociáveis em *bonds* de 3 % idênticos aos da dívida consolidada.

Se as condições concretas do empréstimo eram desconhecidas, sabia-se que esse dinheiro se destinava à compra da Companhia Central Peninsular, reembolsando todos os accionistas ao par, e ao prosseguimento das obras

⁶ Os irmãos Pereire, administradores do *Crédit Mobilier*, estavam ligados aos meios saint-simonistas, cuja exaltação da exploração do globo através da associação de capitais em grandes empresas, constituídas com a participação das pequenas poupanças, continha a ambiguidade da identificação do crescimento e lucros do capital com o progresso social e melhor repartição das riquezas (vide Jean Bouvier, *Les Rotchild*, p. 158).

por conta do Estado até que o *Crédit Mobilier*, com o qual fora passado um contrato de estudos, dissesse quais eram as suas condições para tomar conta do negócio. Durante sete meses, as obras deviam continuar por conta do Estado, mas já sob as ordens de Watier, engenheiro do *Crédit Mobilier*, que efectivamente chegou a ocupar o lugar.

O projecto de Fontes encontrou uma forte resistência na Câmara dos Deputados, mas conseguiu ser aprovado. Antes que o projecto fosse aprovado igualmente na Câmara dos Pares, a notícia da chegada de um concorrente poderoso, Prost, com planos mais claros, provoca a queda do Governo. As propostas de Prost, por uma fuga de informação publicadas na imprensa, implicavam a criação de um crédito mobiliário, condição necessária para a construção por conta do Estado de uma rede de caminhos-de-Ferro, cujo pagamento seria feito em títulos especiais do Tesouro de taxa de juro igual a 6 %, constituindo a própria rede a construir a garantia do pagamento.

A queda do Governo Fontes tira aos capitalistas franceses, únicos investidores estrangeiros interessados na construção de caminhos-de-ferro em Portugal, possibilidades de efectivação de contratos. Com efeito, no Governo Loulé, que então toma posse, o rei tem imensa importância, ocupando-se directamente de assuntos como este. A sua hostilidade aos Franceses estende-se do imperador ao *Crédit Mobilier*, mas não é seguramente estranha à campanha que contra esta instituição de crédito então moviam jornais económicos franceses e ingleses⁷. O plano global que entusiasmara Fontes era para D. Pedro extremamente perigoso pela possibilidade de monopólio das comunicações aceleradas que ofereceria aos concessionários.

O novo Governo não pode senão virar-se para Inglaterra à procura de investidores. O rei, devido às suas boas relações com a família real inglesa e com o embaixador português em Londres, diligencia no sentido de atrair capitalistas ingleses à construção de caminhos-de-ferro em Portugal⁸. O primeiro projecto foi interessar um capitalista inglês pelas acções que não tinham sido vendidas da Central Peninsular. Rapidamente foi preciso reconhecer que se tratava de um projecto irrealista.

Com o regresso dos investidores ingleses abandonou-se a ideia de uma ligação à Espanha, para se retomar a ligação entre Lisboa e o Porto, que, embora já tivesse sido objecto de um decreto, nunca fora contratada. Nesta linha era incorporado o primeiro troço da linha de Leste (Lisboa-Santarém), cuja compra o Governo fez então. Sir Morton Peto fora o único capitalista conhecido em Inglaterra a interessar-se pelos caminhos-de-ferro portugueses e é a ele que o Governo recorre. A sua fama provinha da construção de caminhos-de-ferro na América e na Austrália e aumentara durante a Guerra da Crimeia, com a ligação da frente ao mar. Corria, aliás, o boato de que ele se propunha utilizar esse material, depois de desmontado, na construção da linha entre Lisboa e o Porto.

⁷ Não é só do *Crédit Mobilier* que o rei desconfia, mas de todos os capitalistas franceses. Prost não consegue também nenhum contrato; a sua única realização foi a alteração dos estatutos da União Comercial, em que adquire uma posição dominante.

⁸ Ruben A. Leitão, *Cartas de D. Pedro V aos Seus Contemporâneos*, Lisboa, 1961, *Cartas de D. Pedro V ao Príncipe Alberto*, Lisboa, 1954. *Cartas de D. Pedro V ao Conde de Lavradio*, Lisboa, 1945.

Mendes dos Remédios, *Cartas Inéditas de D. Pedro V*, Coimbra, 1903.

O projecto de contrato para a construção do caminho-de-ferro do Norte, que previa o pagamento através de uma subvenção quilométrica, foi aprovado nas Cortes; contudo, a crise de 1857 impediu Sir Morton Peto de constituir a companhia prevista no contrato. Esperou-se pela recuperação financeira das praças europeias para rescindir, em 1859, de novo com os regeneradores no poder, este contrato.

O período que vai de 1850 a 1858 termina com pouquíssimas realizações. Um caminho-de-ferro do Sul, construído por capitais «brasileiros», que avança sem problemas, mas muito lentamente, o caminho-de-ferro de Sintra, parado depois da perda de apoio por Lucotte, e uma linha de Leste, construída por conta do Estado e administrada pelos engenheiros portugueses. A administração e construção por conta do Estado é considerada neste período uma solução provisória. A estação da Asseca, a 60 km de Lisboa, é assim penosamente atingida em Junho de 1858. Tinham sido necessários seis anos para construir 60 km.

Propostas de ligação do Porto a Vigo, e portanto à Europa, feitas por capitalistas espanhóis, como o conde de Réus, são afastadas porque são consideradas lesivas para o futuro de Lisboa como porto da Europa para as Américas e a África.

Como explicar este período tão longo de incertezas? Por um lado, a situação financeira do País ressentia-se ainda da crise de 1846, mas mais importante é a hostilidade inglesa a uma ligação de Portugal com o resto do continente. Há assim coincidência de táctica entre os detentores de fundos portugueses, os investidores em trabalhos públicos e os comerciantes que dominam o comércio externo e os transportes marítimos para Portugal. A Companhia Central Peninsular nunca teve apoio e a Companhia Peto não se pôde constituir financeiramente, apesar de a linha a construir só se dirigir para o Porto. Só os Franceses e os Belgas podiam estar interessados na ligação terrestre de Portugal à Europa, que aumentaria o tráfego das linhas espanholas exploradas por companhias estrangeiras. Quanto aos Espanhóis, se os construtores de vias férreas mostravam algum interesse, observava-se todavia uma hostilidade oficial à junção de uma linha com início em Lisboa à rede espanhola, com pretexto no eventual prejuízo para os portos de Cádiz e de Vigo. Essa hostilidade tem também razões políticas. Com efeito, a correspondência confidencial do conde de Lavradio deixa transparecer o medo de uma intervenção espanhola, pois o Governo espanhol é, até 1854, considerado muito favorável a Costa Cabral. A comissão mista luso-espanhola que devia estudar qual era o ponto da fronteira, próximo de Elvas, que era mais favorável ao encontro da linha portuguesa com a rede espanhola só se reuniu pela primeira vez a 13 de Novembro de 1854, apresentando relatório a 12 de Janeiro de 1855.

b) O BOOM DE 1859-66

Podemos falar de *boom*, durante o período 1859-66, perante o acréscimo de quilómetros de via construída em relação ao período anterior, mas uma comparação ao nível ibérico mostrar-nos-ia a modéstia dos progressos nacionais. Os investimentos franceses são dominantes, aplicando-se directamente na Companhia Real.

A Companhia Real dos Caminhos-de-Ferro Portugueses resulta de um contrato assinado a 30 de Julho de 1859 e do concurso que se lhe seguiu. Os seus fins, mais vastos do que os das suas predecessoras, eram a cons-

trução e exploração das linhas de Leste e do Norte (com largura igual à da rede espanhola) pelo sistema da subvenção quilométrica, que foi de 4500 libras para a linha de Leste e 5400 libras para a linha do Norte. A parte já construída da linha de Leste foi então comprada ao Estado pela Companhia e a sua largura foi alterada para passar a ser idêntica à das linhas espanholas⁹. Após um período inicial, em que, como era costume dos concessionários, Salamanca, fundador-concessionário-empreiteiro, pretendeu melhorar as condições da concessão já obtida, a construção foi rápida, se bem que fossem ultrapassados os prazos estabelecidos no contrato.

D. José de Salamanca esteve sempre ligado ao conselho de administração dos empreendimentos de Rotchild em Espanha, foi paralelamente um político, sendo ministro das Finanças quando da intervenção espanhola em Portugal para apoiar D. Maria. É conhecida a forma como manobrou em 1847, enquanto ministro da Fazenda, fazendo o Banco de San Fernando admitir para desconto as acções da Companhia de Caminhos-de-Ferro de Madrid a Aranjuez, parcialmente falida, da qual possuía 22 000 das 22 500 acções. Salamanca foi concessionário, mas também empreiteiro dos caminhos-de-Ferro do Norte e do Leste; neste caso, porém, a experiência fazia que os estatutos previssessem minuciosamente as relações entre este e a Companhia Real, de que era presidente do conselho de administração. O árbitro entre as duas entidades devia ser Paulin Talabot, o que não impediu a expoliação da Companhia Real pelo seu empreiteiro¹⁰.

A Companhia Real, com sede em Lisboa, era, na sua maior parte, francesa. A direcção tinha uma delegação em Paris, que administrava efectivamente a Companhia sob orientação de Salamanca. Nem de outra maneira podia ser, pois, das 70 000 acções, 69 266 foram compradas em Paris, 349 em Madrid e 50 em Londres. A conta bancária na Société Générale era a maior de que dispunha a Companhia. O optimismo manifestado durante a constituição da Companhia e construção integra-se no período áureo das iniciativas de Salamanca-Rotchild na Península, mas também na errada estimativa do capital necessário à construção e rendimentos a auferir, Rotchild, em Espanha, procurou mais drenar capitais locais do que fazer injecções maciças de capital. Em Portugal nunca este grupo se interessou por instituições bancárias. A sua única realização foi a Companhia Real, mas esta foi constituída com um capital deficiente, havendo desde o início necessidade de emissões de obrigações, a que o Governo foi cedendo de má vontade. As casas bancárias tiravam, evidentemente, grandes lucros destas operações sob a forma de comissões e prémios¹¹.

Salamanca dominava completamente o comité de Paris e fazia que este não acatasse as sentenças de Paulin Talabot. A Companhia Real aceitou a liquidação da empreitada sem que o contrato estivesse totalmente preen-

⁹ É de referir o facto de este novo contrato ser da responsabilidade de um governo regenerador. A mudança de largura das vias portuguesas marca, por outro lado, o acordo entre os dois países quanto ao encontro entre as respectivas redes ferroviárias.

¹⁰ Paulin Talabot era um jornalista bastante conhecido. Centro do grupo financeiro Motka-El-Hahid. Jean Bouvier, *Les Rotchild*, Paris, 1960. Tuñón Lara, *La España del Siglo XIX*, Barcelona, 1970.

¹¹ Relatórios do conselho de administração às assembleias gerais de 1860 a 1865. Jaime Larcher, *O Resgate dos Caminhos-de-Ferro de Norte e Leste e a Rede do Estado*, Lisboa, 1883.

chido, ficando a secção Gaia-Porto por construir. Em Espanha, o Madrid-Saragoça-Alicante, do mesmo grupo, ficou com as perdas e a Sociedad Española Mercantil, seu empreiteiro, com os lucros. O M. Z. A. pagou ao empreiteiro 4 750 000 pesetas de indemnizações¹². Também no caso português, a Companhia Real pagou a Salamanca 1 700 000 francos, cuja retenção Paulin Talabot aconselhara.

Companhia Real dos Caminhos-de-Ferro Portugueses — emissões efectivas de obrigações

[QUADRO N.º 2]

Ano	Número de obrigações	Capital realizado	Preço	Juro
1861	15 626	651 550\$829	41\$695	6,9 %
1862	87 004	3 551 124\$978	40\$815	7 %
1863	70 908	3 254 419\$849	45\$896	6,3 %
1864	23 312	917 141\$553	39\$341	7,3 %
1865	69 814	2 324 668\$126	33\$298	8,1 %
1867	11 350	170 405\$847	15\$014	19,1 %
1868	5 049	73 893\$303	14\$582	19,7 %
	283 063	10 943 204\$485	38\$660	7 %
1876	45 622	1 970 587\$358	43\$195	6,7 %
1877	23 895	1 113 377\$490	46\$591	6,2 %
1878	19 638	1 075 520\$673	54\$767	5,2 %
1879	23 366	1 319 680\$503	56\$479	5,1 %
	112 521	5 479 166\$016	48\$694	5,5 %
1880	27 459	1 633 668\$597	59\$495	4,8 %
1881	17 339	749 131\$495(a)	43\$205	6,6 %
1882	4 442	255 231\$000	57\$458	5,8 %
	49 240	2 638 031\$092	53\$575	5 %

(a) Segundo a direcção de 1885, este número é falso, devendo ser substituído por 1 012 050\$548, correspondendo a um preço unitário de 35\$366 réis com um juro de 4,6 %.

Fonte: *Relatório à Assembleia Geral Extraordinária de 1885, Companhia Real dos Caminhos-de-Ferro Portugueses*, Lisboa, Imprensa Nacional.

Por este quadro se vê que as emissões de obrigações continuaram para além da finalização dos trabalhos, acarretando uma desconfiança que se traduz na subida do juro. As emissões só recomeçaram em 1876, tendo então como finalidade a construção da ponte sobre o Douro.

Terminada a construção em 1864, em 1866 a situação da Companhia já era grave (gráfico III). O Governo nomeou uma comissão, composta por Anselmo Braamcamp, João Crisóstomo, visconde de Algés, Joaquim Margiochi, João Evangelista e José Torres, para fazer um relatório, pois a companhia pedia auxílio ao Estado, responsabilizando-o pelos prejuízos. Apesar destas alegações, o relatório demonstrou que o Estado nada tinha a ver com as dificuldades da Companhia. A comissão que então analisou a

¹² Tortella Casares, «La evolución del sistema financiero español de 1856 a 1868», in *Ensayos sobre la economía española a mediados del siglo XIX*, Banco de España, 1970.

situação concluiu que os problemas da Companhia resultavam, para além da situação das praças financeiras da Europa, de:

- 1) Vícios da organização financeira e administrativa da Companhia;
- 2) Predomínio autoritário que os fundadores da Companhia se arrogaram sobre os accionistas, sobre os fundadores o comité de Paris e sobre este Salamanca;
- 3) Errada estimação da receita;
- 4) Consequente deficiência do capital com que se constituiu a Companhia;
- 5) Briga entre o capital acções e o capital obrigações resultante do peso excessivo deste último;
- 6) Frouxidão na economia;
- 7) Imperfeições e carestia da construção;
- 8) Indemnizações pagas ao empreiteiro;
- 9) Liquidação imprevidente da empreitada;
- 10) Ausência de vigor da direcção para manter as sentenças do árbitro.

O Governo cedeu, em 22 de Setembro de 1869, às reivindicações da Companhia Real, escrevendo: «É o Governo autorizado a resolver quaisquer reclamações justificadas da Companhia Real dos Caminhos-de-Ferro Portugueses, contanto que daí não resulte aumento nos encargos autorizados na lei de 16 de Julho de 1869, com as alterações ultimamente votadas no Parlamento.» Indagava-se, nomeavam-se comissões, mas os imperativos financeiros, num país tão dependente de empréstimos externos, sobrepuham-se à razão. Nesse momento era negociado um empréstimo de 12 milhões de libras que foi agenciado pelas casas Erlanger, de Paris, e Stern & Brothers, de Londres, mas com a condição de serem atendidas as reclamações das Companhias Real e do Sueste.

Neste período nasce também a rede dos caminhos-de-ferro do Estado. A Companhia dos Caminhos-de-Ferro do Sul, conhecida por Companhia Brasileira, resultara da concessão feita à Tomás da Costa Ramos, João Pedro da Costa Coimbra, Francisco da Silva Melo Soares de Freitas, Jorge Gonçalves Franco e António Gomes Brandão, a 6 de Dezembro de 1854, da construção e exploração da linha entre Barreiro e Vendas Novas, com um ramal para Setúbal. A subvenção de 7900\$000 atesta da modéstia do empreendimento. A construção, se bem que fosse lenta, não pôs problemas. A linha já construída foi comprada pelo Estado em 1860, sem que nada o parecesse exigir. A compra teria resultado de manobras de bastidores, de que o rei fora vítima. Salamanca, a Companhia do Sul e Saldanha teriam sido os beneficiários, dividindo os lucros entre si. Salamanca fingira querer comprar a linha do Sul por 900 contos, Saldanha dissera-o ao rei, que, temendo o monopólio dos transportes por parte da Companhia Real, impelira o Governo a comprá-la. O Governo, sempre fiel à sua orientação, tentou ver-se livre do que comprara, mas os sucessivos contratos com a Companhia de Sueste falharam, dando origem à rede de caminhos-de-ferro do Estado ¹³.

¹³ Saldanha foi membro do primeiro conselho de administração da Companhia Real dos Caminhos-de-Ferro Portugueses, o que tornava plausível o facto de ele estar ao corrente deste negócio. Na realidade, a Companhia Real estivera para fazer a compra da linha do Sul, mas pelo preço de 600 contos. Os 300 contos obtidos a mais seriam, pois, lucro a dividir, segundo o marquês de Lisle.

A Companhia de Sueste devia construir o prolongamento da linha do Sul, que fora estudado por Sousa Brandão. Esta Companhia era concessionária da linha de Sueste, pois, em 1859, o concurso em hasta pública não dera quaisquer resultados. Em 1860, a concessão foi dada a um grupo de

Companhia Real dos Caminhos-de-Ferro: receitas quilométricas brutas

[QUADRO N.º 3]

Ano	Receita por quilómetro (francos)	Taxa de crescimento (percentagem)
1861	8 500	6
1862	9 000	12
1863	10 120	9
1864	11 000	

Fonte: relatórios às assembleias gerais (cálculos nossos).

Companhia Real dos Caminhos-de-Ferro: receitas quilométricas líquidas e brutas, segundo os relatórios da Companhia

[QUADRO N.º 4]

Ano	Receita bruta (francos)	Taxa de crescimento (percentagem)	Receita líquida (francos)	Taxa de crescimento (percentagem)
1865	11 862	0,8	4 807	— 14
1866	11 960	— 1	4 150	— 35
1867	11 843	— 6	2 679	8
1868	11 154	10	2 896	48
1869	12 254	4	4 287	— 6
1870	12 711	1	4 047	65
1871	12 859	14	6 684	35
1872	14 692	25	9 040	32
1873	18 325	— 3	11 933	— 11
1874	17 741	4	10 591	15
1875	18 434	— 0,7	12 212	— 4
1876	18 303	13	11 736	29
1877	20 602	— 0,5	14 513	— 4
1878	20 499	4	13 928	6
1879	21 262	8	14 702	8
1880	22 849	0,5	15 892	— 1
1881	22 959		15 667	

Fonte: Jaime Larcher, *O Resgate dos Caminhos-de-Ferro de Norte e Leste* (cálculos nossos).

Nota — Os rendimentos das linhas pertencentes à Companhia Real crescem muito lentamente depois de 1865, ao mesmo tempo que as despesas aumentam, como é normal, enquanto as obras não estão consolidadas. A inversão da tendência em 1968-69 está ligada às concessões feitas pelo Governo.

«capitalistas ingleses» que eram os antigos concessionários da linha de Leste, com Hardy Hislop à cabeça e tendo por empreiteiros Shaw & Waring. Como esta Companhia não dispunha de capitais nem para terminar a construção nem para comprar a linha de Sul ao Estado, como sucessivos contratos determinavam, foi-lhe rescindido o contrato em 23 de Maio de 1866.

Este período representa um grande progresso dos caminhos-de-ferro em Portugal; o acréscimo de quilómetros de linha em exploração é substancial: 70 km na linha de Sul, 123 km na linha de Sueste, 276 km na linha de Leste e 230 km na linha de Norte. No entanto, os baixos rendimentos obtidos pela Companhia Real, que não são suficientes para remunerar as obrigações emitidas, se bem que atribuídos a falta de estradas, desencorajam os investidores estrangeiros do investimento directo nos caminhos-de-ferro durante o período seguinte ¹⁴.

c) O CICLO DE 1866-76

Entre 1866 e 1872 não foi assinado nenhum contrato de concessão de linha de caminho-de-ferro. As linhas de Minho e Douro, que o Governo fora autorizado a construir em 2 de Julho de 1867, intenção reafirmada em 14 de Julho de 1872, só em 3 de Julho de 1875 têm estações abertas ao trânsito. As empreitadas feitas por conta do Estado nem sempre são dadas a portugueses. Cada secção pode ser dada simultaneamente a empreiteiros diferentes para facilitar e tornar mais rápida a obra. O poder de pressão dos empreiteiros sobre os governos é menor do que no caso das companhias, mas, mesmo assim, pode ser importante. Domingos Busquets, catalão de origem, construiu a 9.^a secção da linha do Douro, pelo que recebeu 1 118 902\$385 réis. No fim de um longo processo, este empreiteiro obteve mais 219 290\$011 réis, ou seja, mais 19,6 % do que a avaliação feita pelos engenheiros do Estado e mais do que o seu pedido inicial, de 16,7 %. A exposição do empreiteiro feita durante o processo mostra que outros empreiteiros de outras secções da mesma linha, franceses e espanhóis, encetaram processos idênticos, obtendo igualmente satisfação. Na sétima secção do caminho-de-ferro do Douro não houve grandes empreiteiros; mesmo assim, a percentagem do dinheiro gasto que foi paga a estrangeiros foi igual a 86,33 %.

Durante este período continuou a construção, por conta do Estado, das linhas partindo de Évora e de Beja. A falta de capitais com que se debatia a Companhia de Sul e Sueste fora pois a razão da rescisão do contrato, mas, sendo o caminho-de-ferro posto em hasta pública em 4 de Abril de 1867 e não havendo licitantes, a Companhia continuou provisoriamente a explorar a linha.

O Governo saído da Janeirinha escolheu, como todos, uma solução de compromisso, apresentando novo contrato, que, no entanto, não chegou a ser aprovado.

Foi o Governo Sá-bispo de Viseu que se decidiu pelo resgate, decretando, a 12 de Setembro de 1868, a avaliação das linhas. O relatório minucioso feito pela comissão para o efeito nomeada previa uma indemnização de 2 876 635\$000 réis, representando o valor das linhas, material rolante e equipamentos existentes à data da avaliação.

Se o Governo escolheu essa via, foi para facilitar os empréstimos estrangeiros, pois as reivindicações dos accionistas e obrigatários da Companhia de Sul e Sueste já vinham de longe e tinham por base os baixos rendimentos obtidos na exploração. A hostilidade internacional à medida tomada foi

¹⁴ *Documentos Relativos aos Caminhos-de-Ferro do Sul e Sueste e Seus Prolongamentos*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1869.

imediate, numa altura em que, com a guerra do Paraguai, a baixa das remessas dos imigrantes atingia duramente o País. Afirmou então o Governo, num rasgo de nacionalismo, que, «se as sociedades anónimas tivessem as diferentes nacionalidades dos seus accionistas, em vez de serem um poderoso instrumento da civilização moderna, seriam a origem de grandes dificuldades para todos os governos, embaraço permanente para todas as operações e causa de avultadas perdas»¹⁵. Na realidade, as sociedades anónimas tinham o apoio diplomático dos países donde eram originários os seus accionistas e o poder de pressão conferido pelos diversos comités de detentores de fundos nas bolsas mais importantes da Europa. Como sempre foi preciso ceder, depois de uma primeira tentativa de empréstimo com a casa Goshen, o empréstimo «Stern» subentendia uma comissão de 3 %, acrescida de 0,25 % para os accionistas e obrigatários do caminho-de-ferro de Sueste e a taxa de emissão situou-se nos 32,5 %.

Estes acontecimentos fazem resvalar o Estado para um papel reconhecido de construtor e explorador dos caminhos-de-ferro, nos sectores que as companhias desprezam por preverem baixos rendimentos ou construção muito cara. Lentamente, recriam-se as condições de rentabilidade necessárias a um renovar do investimento privado. A Companhia Real desde 1869 que volta a pagar juros, declarando os seus administradores, em 1872, ter havido um aumento de receita líquida da ordem de 20 %. Finalmente, em 1875, um convénio com a Société Générale de Crédit permite o pagamento dos cupões atrasados das acções e obrigações. É então que começa a construção da ponte sobre o Douro, estando já Salamanca desligado da empreitada. A preponderância de Salamanca na Companhia Real começa a declinar em favor de outros grupos — general de La Gándara, marquês de Guadalmina e conde de Camondo —, que não terão uma acção menos nefasta do que o fundador. A Companhia é para os seus administradores uma forma de angariar em proveito próprio os capitais dos accionistas e obrigatários.

Entre 1873 e 1877 realizam-se 12 contratos envolvendo o Governo e particulares e tendo como fim a construção e a exploração de linhas de caminho-de-ferro. Tratando-se de pequenas linhas, muitas das quais de via reduzida, situadas sobretudo no Norte, muitos dos concessionários são portugueses. Muitas vezes estes contratos não chegam a ser seguidos de construção, sendo este surto ligado à febre bancária que antecede a crise de 1876.

O período que vai de 1868 a 1876 é caracterizado pela ausência de novos investimentos directos estrangeiros, mas a subida dos rendimentos da Companhia Real, que tornou a sua situação desafogada sem que a crise de 1876 a afectasse, leva ao renovar dos investimentos directos estrangeiros. A Companhia Real retoma as construções com o ramal de Cáceres, mas sobretudo, a partir de 1885, sob a direcção de portugueses, lança-se na construção da linha de Torres à Figueira, da linha urbana de Lisboa, da linha de Cascais, da linha da Beira Baixa e da estação do Rossio. A Société Financière constrói então a linha da Beira Alta¹⁶.

¹⁵ Correia Fino, *Legislação e Disposições Regulamentares sobre Caminhos-de-Ferro*, p. 195.

¹⁶ O pagamento de indemnizações de guerra depois da Guerra Franco-Prussiana talvez não seja estranho ao período de ausência de investimentos directos de capitais franceses.

II — CUSTOS DAS CONSTRUÇÕES E PRESSÕES INTERNACIONAIS SOBRE OS GOVERNOS

A imagem de corrupção que temos do período fontista, através dos homens da geração de 70, é nitidamente exagerada. Tomemos um exemplo em Oliveira Martins; do seu livro *Política e Economia Nacional* podemos extrair o parágrafo que se segue:

«Para o conseguir, porém, é mister passar uma esponja sobre a história actual e recente, fazer um grande acto de contração, apagar até a própria lembrança desta orgia *regeneradora* em que nos vemos ir a pique desoladamente impotentes, esperando tudo dos meios ilícitos, alcançando tudo do compadrio, tornando Portugal inteiro, com os seus quatro milhões de habitantes, um grande viveiro de afilhados que rumorejam pedindo favores em torno do homem que se arvorou em compadre universal destes reinos ¹⁷».

Vimos efectivamente Saldanha participar em negócios menos claros, mas, finalmente, tratava-se de quantias modestas. Mais importante e perigosa é a presença de aventureiros estrangeiros, pois que estes são apoiados pelos seus governos, tenham ou não razão. A existência de escândalos, que a imprensa comenta, é finalmente sintoma da vitalidade de um regime que consegue, por assim dizer, digerir as suas sequelas. Os escândalos deixam de ser assimilados depois de 1890, quando o Partido Republicano os consegue explorar em seu proveito.

Alguns casos de aparente corrupção não são senão cedência inconfessada ante as pressões internacionais. A forma que tomam finalmente os negócios é a única possível numa sociedade capitalista dependente, como Portugal se tornara. Uma política económica diferente subentendia, não homens mais «puros», mas outra correlação de forças.

Como Sideri viu, a estrutura social existente perpetua-se pela importação de capitais que vão contribuir para a baixa dos custos nos sectores de exportação de produtos primários, ajudando dessa forma a baixar os custos dos produtos manufacturados no país de origem dos capitais e tornando ainda mais difícil uma arrancada industrial em regime de livre concorrência.

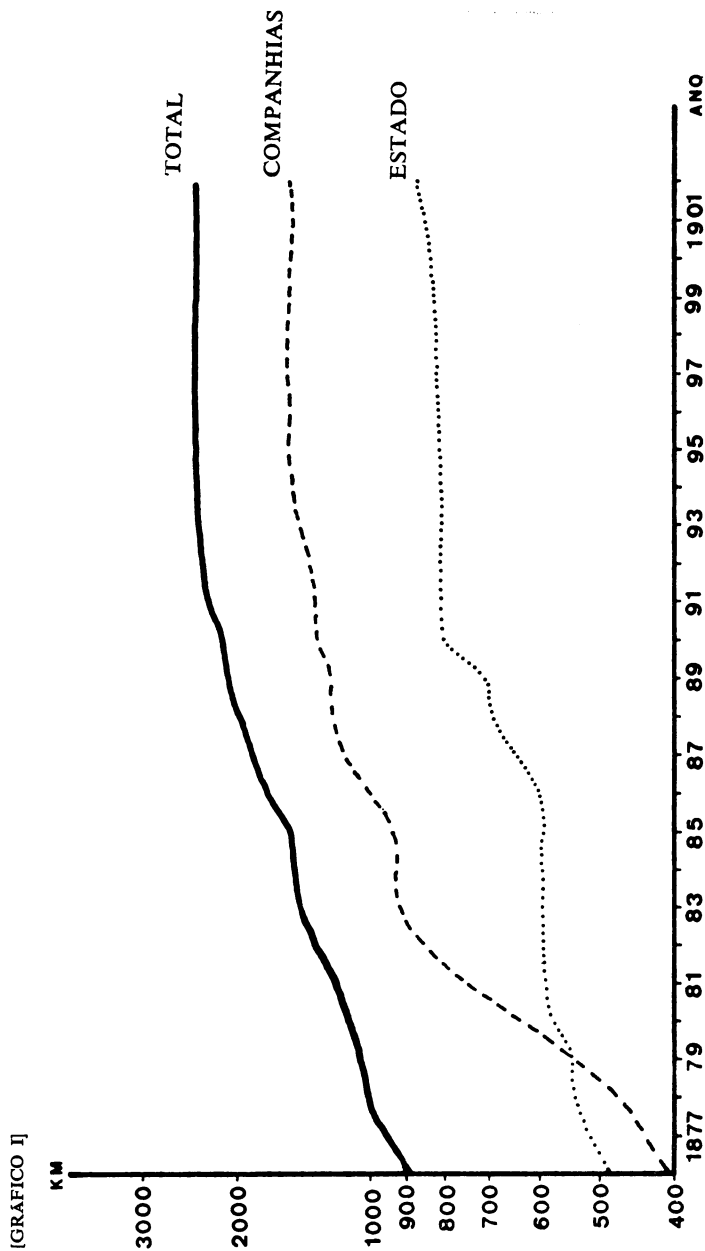
O facto de uma parte considerável da importação de capitais se fazer pela via estatal determina a existência de uma grande dívida externa e torna difícil a resistência à pressão que pode ser feita no sentido de rendabilizar ainda mais os investimentos directos. Assim, uma parte da irracionalidade do uso dos empréstimos é imposta pelas entidades que emprestam os capitais ¹⁸.

Afastada a ideia da corrupção generalizada como factor determinante, resta-nos ver que a irreflexão dos autores das epopeias da civilização técnica contribuiu poderosamente para a forma que tomou o processo. Rodrigues de Freitas diz a certa altura: «Les sommes employées à l'acquisition de ces grandes machines productrices de travail social [meios de

¹⁷ Oliveira Martins, *Política e Economia Nacional*, p. 20.

¹⁸ A necessidade constantemente renovada de levantar empréstimos para fazer face às necessidades de construção de melhoramentos materiais, mas também para consolidar uma dívida flutuante sempre renascente, implicava o saneamento dos conflitos entre o Estado e os principais grupos financeiros representados nas praças financeiras em que os empréstimos eram lançados.

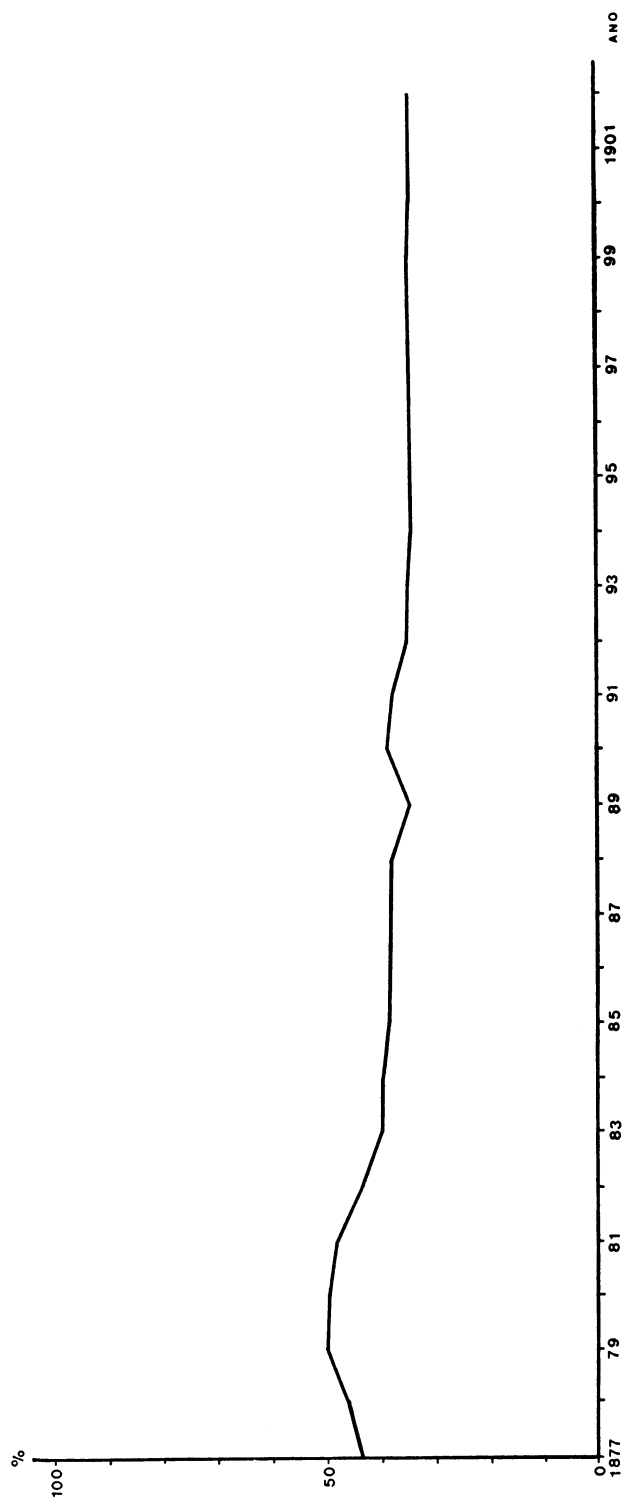
Quilómetros de caminhos-de-ferro em exploração



Fonte: «Relatório e proposta de lei apresentados à Câmara dos Deputados pelo Sr. Ministro da Fazenda, António Teixeira de Sousa, em Janeiro de 1904», e «Relatório e proposta de lei apresentados à Câmara dos Deputados pelo Sr. Ministro das Obras Públicas, Elyino de Brito, a 27 de Fevereiro de 1899», citados por Miriam Halpern Pereira em *A Crise Económica de 1876*, tese de licenciatura inédita.

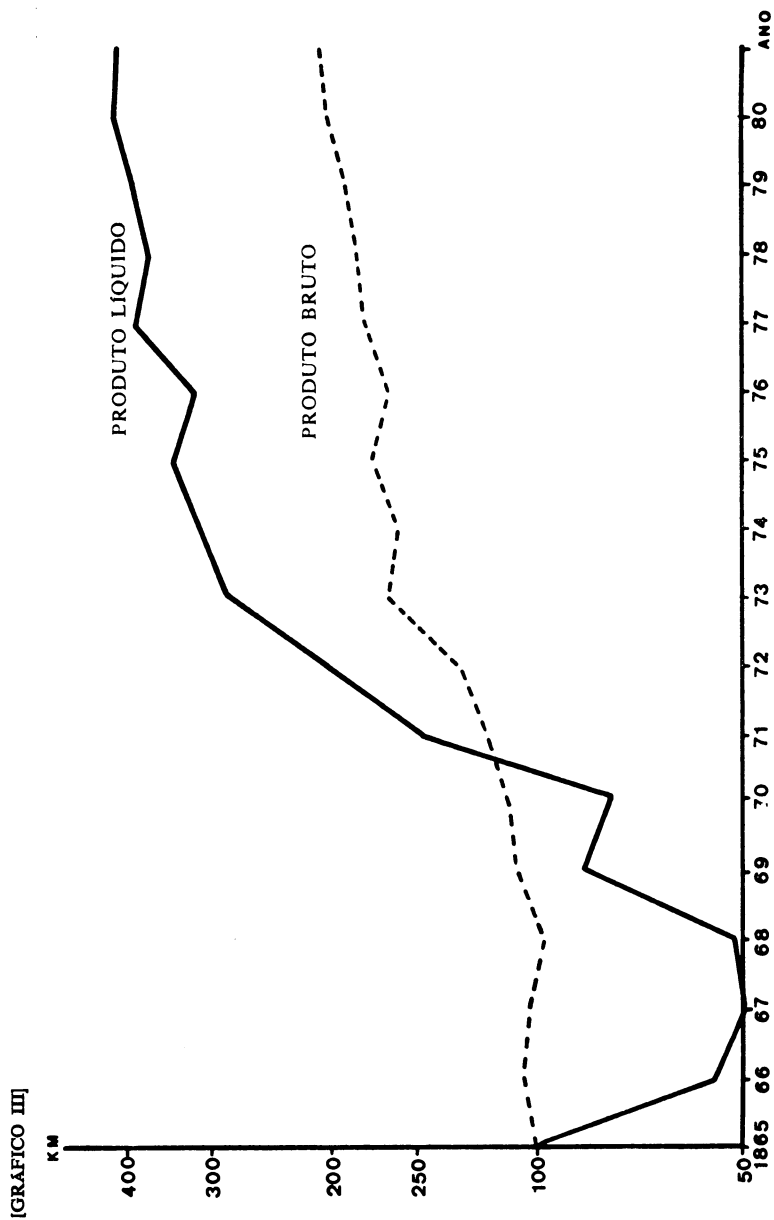
Rede do Estado (percentagem do total)

[GRÁFICO II]



Fonte: «Relatório e proposta de lei apresentados à Câmara dos Deputados pelo Sr. Ministro da Fazenda, António Teixeira de Sousa, em Janeiro de 1904» e «Relatório e proposta de lei apresentados à Câmara dos Deputados pelo Sr. Ministro das Obras Públicas, Elvino de Brito, a 27 de Fevereiro de 1899». Dados elaborados por nós.

Produto bruto e líquido da Companhia Real dos Caminhos-de-Ferro Portugueses
(índice-base: 1865 = 100)



Fonte: Jaime Larcher, *O Resgate dos Caminhos-de-Ferro de Norte e Leste e a Rede do Estado*. Informações da Direcção Fiscal.

comunicação acelerada] se reproduisent sous mille formes, se multiplient indéfiniment, se transforment en civilisation, en richesse, en progrès, en liberté.»¹⁹

Para quê, pois, ser mesquinho, ponderando prós e contras, se a liberdade efectiva do comércio trará a riqueza e a harmonia universal?

Os custos das linhas foram assim mais elevados do que poderiam ter sido. Os primeiros 74 km da linha de Leste (Central Peninsular) custaram ao Estado 4 354 774\$442 réis, ou seja, 58 848\$302 réis por quilómetro, mas a venda deste troço a Salamanca fez-se só por 1 352 272\$725. A perda para o Estado foi de 3 002 501\$000 réis. A prudência perante um «capitalista» que, como o conde de Lavradio avisara de Londres, era um simples oportunista, teria poupado, pelo menos, a quantia paga aos empreiteiros Shaw & Waring, ou seja, 1 096 160\$164 réis²⁰.

Os caminhos-de-ferro do Sul (Barreiro-Vendas Novas e ramal de Setúbal) foram resgatados por 939 730\$950 réis, acrescidos de 911 274\$124 de subvenção quilométrica, sendo o total de 1 851 105\$074 réis, ou seja, 27 000\$000 réis por quilómetro para um terreno que não oferecia nenhum obstáculo. O empreiteiro da Companhia de Sueste, como se depreende dos documentos respeitantes à sua liquidação, era ainda a firma Waring Bros. A modificação da largura da via da linha do Sul foi avaliada em 2 118 450\$000 réis. Os troços de Vendas Novas a Évora e de Casa Branca a Beja, que medem 123 km, foram, em 1869, avaliados em 2 780 422\$000 réis, com os quais os portadores de obrigações da Companhia de Sueste não ficaram contentes.

Apesar de o inventário ser minucioso e do facto de o Governo só ser autorizado, pela Lei de 16 de Julho de 1869, a desembolsar esse quantitativo para resgatar a concessão, já em 27 de Agosto se propõe pagar 1 850 000 libras, ou seja, 8 325 000\$000 réis em *bonds* 3 %. Isto não é ainda o suficiente para acalmar os portadores de obrigações, que continuam a exigir a solução das suas «justas reclamações». Nesta base, o crescimento da dívida pública é muito rápido; com efeito, de 1852 a 1883 o seu capital nominal aumentou 344 000 000\$000 réis, que corresponderam a um aumento de encargos igual a 10 320 000\$000 réis.

Podemos assim pensar, tal como os engenheiros dos caminhos-de-ferro do Estado, que, embora os empreiteiros continuassem a ser predominantemente estrangeiros, as linhas construídas por conta do Estado saíam mais baratas. Há ainda que reconhecer que certas linhas menos rendáveis ou de construção mais cara eram pouco atraentes para as companhias, que abandonavam os trabalhos logo que lhes parecia que a indemnização era suficiente. Não admira, pois, que da construção por conta do Estado se passe à ideia da necessidade de resgatar as linhas de primeira importância. Esse resgate estava previsto nos contratos e teria permitido uma maior independência perante o estrangeiro. Defendem-na não só engenheiros como Jaime Larcher e Miguel Correia Pais, mas até o próprio Oliveira Martins.

O País foi dotado de uma rede deficiente de caminhos-de-ferro. A situação de Portugal no conjunto da Europa era, como afirmava o próprio ministro das Obras Públicas em 1888, extremamente retardatária, pois que

¹⁹ Rodrigues de Freitas, *Notice sur le Portugal*, p. 102.

²⁰ Jaime Larcher, *op. cit. Correspondência da Legação Portuguesa em Londres*, 1851.

atrás de Portugal, tendo em conta o número de quilómetros de via férrea por unidade de superfície, só se encontravam a Rússia e a Suécia. Na realidade, tendo em conta o seu nível demográfico, a Suécia era dos países melhor equipados e abaixo de Portugal só se encontravam a Rússia e a Itália.

Era então patente que era preciso continuar, construindo sobretudo linhas de interesse regional, que poderiam ser de via reduzida. Os contratos realizados no período 1873-76 poderiam deixar transparecer que finalmente a iniciativa dos capitalistas portugueses começava a ser uma realidade. Na verdade, a maior parte dos contratos não tiveram execução e, em 1880, Fontes nomeava o caminho-de-ferro do Porto à Póvoa como sendo uma excepção.

O conjunto da rede de caminhos-de-ferro portugueses não resultou especialmente de pressões internacionais. Excluindo a hostilidade inglesa ou espanhola à integração na rede europeia, as directrizes foram as que os engenheiros portugueses determinaram, sendo o Conselho das Obras Públicas cioso das suas decisões. Portugal não detinha grandes riquezas que justificassem linhas de caminho-de-ferro exclusivamente destinadas à sua exportação.

Caminhos-de-Ferro na Europa

[QUADRO N.º 5]

Países	Área (quilómetros quadrados)	População	Densidade da população (número de habitantes por quilómetro quadrado)	Caminhos-de-ferro (metros)		
				Em exploração em 1885	Porcenta- gem por quilómetro quadrado	Porcenta- gem por 1000 habitantes
Alemanha	540 514	46 855 704	86,69	37 535 000	69,44	801,08
Áustria	622 560	37 741 413	60,62	22 613 000	36,32	599,16
Bélgica	29 455,39	5 784 958	196,40	4 410 000	149,72	762,32
Dinamarca	38 208	1 969 454	51,55	1 942 000	50,83	986,06
Espanha	507 045	16 902 621	33,33	9 185 000	18,11	543,41
França	528 855	38 218 903	53,36	32 491 000	61,44	850,13
Holanda	32 841	4 336 012	132,03	2 800 000	85,26	645,75
Inglaterra	314 628	35 241 482	112,01	30 983 000	98,47	879,16
Itália	296 328	29 699 785	100,23	10 561 000	35,64	355,59
Rússia e Finlândia	21 702 230	100 372 562	4,62	26 483 000	1,22	263,85
Suécia e Noruega ..	760 618	6 596 269	8,67	6 892 000	9,06	1 044,83
Suíça	41 418	2 846 104	68,72	2 797 000	67,53	982,75
Portugal	88 954,27	4 160 315	46,77	1 519 000	17,08	365,12

Fonte: *Revista de Obras Públicas e Minas*, «Relatório do ministro das Obras Públicas», 1888, p. 251.

O papel dos engenheiros portugueses foi muito grande; é, no entanto, difícil avaliar a sua capacidade de análise das situações indispensável à escolha dos traçados. Na construção, e na administração das companhias, os engenheiros estrangeiros estavam sempre representados. Os relatórios dos engenheiros portugueses estão muitas vezes abundantemente recheados de citações de economistas e engenheiros franceses; no entanto, a cartografia económica que então aparece em França não é geralmente utilizada.

A avaliação das necessidades foi, por vezes, além das realidades de hoje. Na área da grande Lisboa estavam previstas linhas que hoje seriam de grande importância e desde 1888 que o metro foi objecto de uma comunicação na Associação dos Engenheiros Civis.

O estudo da importância que o caminho-de-ferro deu a certas localidades, as que fez nascer ou morrer e a razão das distâncias que o separam por vezes das localidades deixarão seguramente entrever outras lutas de interesses melhor ou pior representados nos centros de decisão política.

As preocupações económicas que dominaram, perante as preocupações de equilíbrio orçamental, durante o fontismo, se hoje constituem uma visão de uma modernidade fascinante para o estudioso do período, na altura agravaram o défice orçamental. Quer os investimentos fossem directos, como o de 1859 a 1866 e de 1881 a 1891, quer fossem feitos através do Estado, como de 1868 a 1880, eram predominantemente estrangeiros e impediam uma defesa coerente dos interesses «nacionais». As lutas entre grupos financeiros europeus, estendendo-se ao País, tinham por vezes consequências desastrosas, e nesta perspectiva também se insere a quase total exclusividade dos investimentos directos que detêm os Franceses. A própria dívida pública externa deixou de ser emitida em Londres, para passar a sê-lo predominantemente em Paris. O progresso da dívida manietou o Estado, que não pode exigir o cabal cumprimento dos contratos minuciosamente discutidos nas Cortes e cuja rescisão acarreta indemnizações mais ou menos injustas. É essa a grande fraqueza, a grande irracionalidade do sistema adoptado a partir de 1850 e que será cruelmente posta a nu pela crise de 1891, apesar da construção e administração pelo Estado de uma parte importante dos caminhos-de-ferro e da fiscalização das actividades das companhias privadas.

Magda de Avelar Pinheiro

Centro de Estudos de História Contemporânea do
Instituto de Ciências do Trabalho e da Empresa