

A Linha da Beira Baixa

*Gilberto Gomes
IMTT/AHTT*

1. Introdução

A presente abordagem da linha da Beira Baixa descreve os projectos iniciais da linha do «vale do Tejo» e a sua vocação internacional. A decisão desta concessão no início dos anos 80, após o estabelecimento do Ramal de Cáceres e da linha da Beira Alta em Vilar Formoso, alterou substancialmente o seu traçado, acabando por ser uma linha interna de interligação entre duas redes distintas.

Seguidamente faz-se a análise da atribuição da concessão à CRCFP e o pretexto da mesma como motivo de conflito entre dois grupos financeiros de accionistas da Companhia Real, um sedado em Portugal, à volta do Marquês da Foz e, um outro em Paris, liderado pela casa Camondo. A concessão da linha da BB à Companhia Real foi objecto de contratualização da construção com uma empresa financeira da praça do Porto, tendo esta, por sua vez, executado a construção com o recurso a subempreiteiros. Perante um quadro financeiro adverso e conflituoso entre os intervenientes ligados à construção, a abertura da linha da Beira Baixa e a sua conclusão arrastou-se no tempo e acabou por suportar custos agravados.

Em 1874, o Eng. Sousa Brandão estudara a ligação de Lisboa à Europa pela linha do vale do Tejo que, entroncando em Abrantes, corria ao longo do rio, trepava o planalto e dirigia-se para a fronteira em Monfortinho.

O ante-projecto apresentado ao Governo incluiu a ligação da linha da Beira Baixa à Covilhã, através dum ramal,¹ tendo sido aprovado em portarias de 9 de Abril de 1875, determinando a execução do projecto definitivo, de acordo com o parecer emitido pela Junta Consultiva de Obras Públicas e Minas.²

Posteriormente, foi encarregado o Eng. Almeida Pinheiro de elaborar o estudo dum caminho de ferro que partindo da linha de Leste seguisse pela margem direita do Tejo, até às proximidades de Castelo Branco, e fosse ligar com a linha da Beira Alta.³ Este trabalho foi apresentado em 13.03.1883.

¹ O projecto do Eng. Sousa Brandão apresentava três secções: a 1ª da estação de Abrantes às portas do Ródão (pela margem esquerda do Tejo); a 2ª das portas do Ródão à ponte do Ponsul e a 3ª da ponte do Ponsul à Fronteira (Fonte Santa), num total de 143,840 metros.

² Parecer da JCOPM de 6.04.1875.

³ Portaria de 24.01.1880.

O traçado do Eng. Almeida Pinheiro partia da estação da Praia, na linha do Leste, com boas condições de planta e perfil, seguindo a margem direita do Tejo, tendo que ultrapassar um conjunto de ribeiras e vales, cujas águas são lançadas no Tejo, através de obras de arte, algumas de envergadura, incluindo muros de sustentação. Depois das Portas do Ródão, o traçado apresentava maiores dificuldades, devido à estrutura dos terrenos⁴ e às cotas a vencer na subida para o planalto de Castelo Branco.⁵ A partir desta cidade, o traçado dirige-se à Serra da Gardunha, passando perto de Alcains, atravessando-a em túnel⁶ e entrando na Cova da Beira. A linha projectada servia a vila do Fundão, correndo pela margem esquerda do Zêzere, seguindo posteriormente pela vale do Caria até à estação de Belmonte, continuando pelo vale de Santo Antão até à ribeira do Noemy, já na Beira Alta, passando em túnel a portela do Barracão,⁷ a uma cota de 833,77 metros, entroncando na linha da Beira Alta nas proximidades da Gata.

Em 1883, o Eng. Pedro Inácio Lopes preparou um parecer sobre a proposta de lei para a construção da linha da Beira Baixa. A Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses (CRCFP), interessada na concessão da linha, encomendou ao seu Director Geral, um parecer sobre as condições técnicas e financeiras do projecto. As conclusões do parecer apontavam para:

1º - A construção da linha da Beira Baixa seria muito dispendiosa, avaliando a despesa em 40.284\$000 réis por km;

2º A receita quilométrica não deveria exceder 880\$920 réis, devendo apresentar despesas de 695\$700 réis, sendo explorada pela Companhia Real;

3º - No concurso inicial aberto pelo Governo, ao preço de 37.000\$000/km, não deveria haver redução deste preço;

4 – Para o financiamento da linha seria vantajoso que o preço das obrigações se fixasse nos 54\$000 réis, contando-se com a garantia atribuída de 203\$490 réis por km para fazer face aos encargos de capital investido;

5º - A operação de construção da linha poderia ser vantajosa, desde que o preço do concurso fosse de 37.000\$000, as obrigações a 57\$000, mais a garantia do Governo.

⁴ Após as Portas do Ródão apresentava-se um túnel de apenas 94 metros, mas, em quartzito.

⁵ Com um desnível de 313, 93 metros - *Linha da Beira Baixa*. CRCFP/Comité de Paris. Correspondência referente à linha da Beira Baixa. s/d

⁶ Num túnel de 927 metros - *Idem*

⁷ Novo túnel de 275 metros.

Perante as condições do concurso, e os possíveis interessados na concessão, só a CRCFP reunia as melhores condições para a sua atribuição,⁸ interessando-lhe, igualmente, os impactos positivos que daí lhe deveriam advir. A ligação de Lisboa a Salamanca ficava reduzida em 64 km pela Beira Baixa e as expectativas de tráfego a rebater sobre a linha do Leste apareciam como potenciais, perante o transporte fluvial Tejo a partir de Vila Velha de Ródão e Abrantes.

Em 1884, a pedido de Fernando Pereira Palha, surgiu um novo parecer sobre o projecto da Beira Baixa, do Eng. Almeida Pinheiro, que culminou com a viabilidade do investimento desde que o preço de licitação do concurso fosse de 35.800\$000 réis. Na sequência deste trabalho, o Eng. Pedro Inácio Lopes apresentou um novo parecer tendo concluído por um preço de 31.482\$814 por km, incluindo, material fixo e circulante, com juros de capital a 6% durante o período da construção.

Quando, finalmente, se decidiu a construção da linha da Beira Baixa (1883), esta acabou por perder a sua vocação inicial de linha internacional, determinando-se no programa do concurso um traçado que partindo da Linha do Leste, em Abrantes, passaria a Castelo Branco, Fundão, Covilhã, acabando por entroncar na Linha da Beira Alta, perto da Guarda.

A linha da Beira Baixa corre paralela ao longo do Tejo até às portas do Ródão, inscrevendo-se nas reentrâncias da margem, vencendo açudes e ribeiros, através de um conjunto notável de obras de arte. Depois do Ródão a linha galga o planalto até Castelo Branco, após subir 389 metros acima do mar. A partir de Castelo Branco o traçado procura uma portela na Serra da Gardunha, atravessando-a num túnel em rampa, onde atinge os 540 metros de altura. Após a Gardunha, que separa as águas do Tejo e do Zêzere, entra-se na Cova da Beira. Num território deslumbrante a linha corre para a Covilhã, dirigindo-se posteriormente para a Guarda.

2. O «negócio» da Beira Baixa

2.1. Para se compreender o interesse do “negócio da Beira Baixa” convém ter presente que o aliciamento do investimento privado ferroviário decorria pelo lado da construção,

⁸ Três cenários poder-se-iam colocar perante os interessados na concessão da linha da Beira Baixa: a Companhia da Beira Alta, a Companhia Real e uma empresa a formar-se. A Beira Alta que tinha iniciado a exploração em 1881, não se encontrava em condições financeiras para novo investimento. A constituição de uma nova empresa, não beneficiaria das economias de escala de quem já estava no terreno. Restava a Companhia Real.

jamais pela exploração. Associado à construção encontrava-se todo o serviço financeiro, geralmente sob a forma de emissões obrigacionistas, gerando mais valias e comissões que faziam do momento da concessão/construção a oportunidade de “regeneração da companhia”.

Desde a Assembleia Geral (AG) de 20.11.1877 até à AG de 13.09.1884 a CRCFP foi financeiramente dominada pelo grupo francês Camondo,⁹ que detinha a maioria do capital, funcionando o Conselho de Administração de Lisboa como uma extensão do Comité de Paris. Por sua vez, a casa bancária Burnay inseria-se como “correia de transmissão” de Paris para Lisboa, vivendo na margem do negócio ferroviário, quer actuando directamente como “empreiteiro” de construção, quer como elemento financiador.

Na sessão da Câmara dos Deputados de 13.05.1884, Mariano de Carvalho, da «família política» do Marquês da Foz, enviou para a mesa uma proposta, na qual exigia que as concessões ferroviárias em debate (linha de Mirandela, ramal de Viseu e a concessão da Beira Baixa) somente se tornariam definitivas quando as companhias introduzissem nos

⁹ Entre 1877 e 1884 a Casa Camondo detinha a maioria do capital accionista da CRCFP. Era presidida pelo Conde de Camondo, presidente da Companhia Real, residente em Paris e conseqüentemente com assento no Comité em Paris, que funcionava como uma delegação da Conselho de Administração em França, mas que, na realidade era a sede do poder efectivo da Companhia. Para além das decisões estratégicas que implementava, como a construção do ramal de Cáceres, sem subsídio do Governo, para ligar ao conjunto de linhas que originou a Companhia Madrid-Cáceres-Portugal, detinha igualmente os pelouros financeiro («caixa» da Companhia, gestão da carteira), bem como, o sector das encomendas de material. A preponderância do Comité estendia-se à gestão operacional do pessoal em Portugal. De acordo com a troca de actas do CA em Lisboa com o Comité de Paris, a penalização duma multa aplicada a uma maquinista em Lisboa, por atrasos na marcha duma composição, era agravada em Paris. Na Assembleia Geral Extraordinária de 21.12.1880, as acções depositadas em França apresentavam a seguinte configuração:

Administradores da CRCFP (em Paris) e fundadores da Sociedade Madrid-Cáceres-Portugal

Accionista	Nº de acções	Votos	Procurador à AG
Casa Camondo	2.514	20	Osborne Sampaio
Marquês de Guadalmina	100	2	F. Chamiço Jr.
Blount	100	2	Idem
J de la Bouillierie	100	2	Idem
Delahante	100	2	Idem
Fundadores da Sociedade Madrid-Cáceres-Portugal			
Conde Abraham de Camondo	1.000	20	O. Sampaio
Conde Ressin de Camondo	1.000	20	Idem
Conde J. de Camondo	1.000	20	Idem
E. Alfassa	1.000	20	F. Chamiço Jr.

As relações cruzadas dos membros do Comité de Paris com os interesses ferroviários da Sociedade Madrid-Cáceres-Portugal (oriunda da primitiva Companhia del Tajo que se fundiu com a Companhia Malpartida-Cáceres, envolvendo igualmente a Sociedade de Fosfatos de Cáceres) levaram aos contratos ruinosos para a CRCFP - *Lista de accionistas da CRCFP à AGE de 21.12.1884. Fundo Comité de Paris. FMNF/AH.*

seus estatutos a alteração de «ser composta de cidadãos portugueses domiciliados em Portugal a maioria da sua direcção ou conselho de administração».

A 13.09.1884 decorreu em Santa Apolónia a Assembleia-geral de accionistas, que o *Jornal do Comércio*¹⁰ noticiou como “Assembleia Selvagem em Santa Apolónia”. Nela caiu o Conselho de Administração de Lisboa, de influência francesa, sendo substituído por um grupo minoritário comandado pelo Conde da Foz.¹¹

A concessão da Beira Baixa foi atribuída à Companhia Real (29.07.1886), que alterou os seus estatutos de acordo com a proposta legislativa de Mariano de Carvalho,¹² o qual acabou por ser nomeado para o Conselho de Administração.

2.2. As contas da Beira Baixa

Em Fevereiro de 1886, a Companhia assinou o contrato¹³ de construção por empreitada com um grupo de financeiros da praça do Porto, Visconde de Barreiros, José Nogueira Pinto, Ricardo Pinto da Costa e Joaquim Lourenço Alves, ligados à administração de bancos comerciais emissores, que pela mesma época tinham traçado o destino das instituições bancárias comerciais portuenses, com investimentos a longo prazo no “negócio da Salamancada”.¹⁴

Entre a Companhia e a Empresa Construtora foi acordado o preço de 29.925.000 réis, de acordo com o traçado aprovado pelo Governo, o qual servira de base para a adjudicação feita à Companhia Real, através de concurso público.

No contrato de empreitada a Empresa Construtora obrigava-se a:

¹⁰ Adquirido por H. Burnay.

¹¹ Posteriormente Marquês da Foz. Na AG de 13.09.1884 estavam presentes dezassete accionistas, acrescidos de trinta e três representados por procuração. O presidente da mesa colocou o cerne da questão «A mesa é de parecer que todas as procurações estrangeiras (...) estão nulas por isso que são documentos particulares passados em França e não estão traduzidos em Português...».

Pinto Coelho, presente na assembleia, por parte do CA de Lisboa, sintetizou a posição dos accionistas franceses ressaltando «...cujos representantes foram excluídos com o fundamento de ilegalidade dos documentos que provavam a delegação (...) e reduzindo deste modo a assembleia a uma extrema minoria...». *Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses. Sessão da Assembleia Geral de 13.09.1884. Lisboa: Tipografia Lisbonense, 1884, pp 3 e 11.*

¹² Art. 11º «A Companhia é administrada por um conselho de trinta membros, cuja maioria será composta de cidadãos portugueses domiciliados em Portugal...» - *Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses. Estatutos. Lisboa: Typ. da CRCFP, 1883, p 7.*

¹³ Contrato de empreitada de 3.03.1886.

¹⁴ Consistia na ligação ferroviária de Salamanca a Vilar Formoso e a Barca de Alva, feito por um sindicato de bancos comerciais da praça do Porto que obtivera a concessão ferroviária de ligação de Salamanca à fronteira portuguesa (Barca de Alva e Vilar Formoso). O investimento dos bancos comerciais num negócio que amortiza a 30 anos levou, inevitavelmente à falência dos mesmos. O Sindicato Portuense era composto pelos bancos: Aliança, Comercial do Porto, Mercantil Portuense, União, Comércio e Indústria, o Banco do Minho e a Nova Companhia Utilidade Pública.

- executar o projecto definitivo da linha e construí-la, excepto as oficinas de grande reparação;
- abrir a 1ª secção (Abrantes a Castelo Branco) e a 3ª secção (Covilhã à Guarda) à exploração no prazo máximo de dois anos e meio e a 2ª secção (Castelo Branco a Covilhã) três anos após o início dos trabalhos;¹⁵
- efectuar os pagamentos iniciais da Companhia, metade em dinheiro, metade em obrigações da Sociedade de Madrid-Cáceres-Portugal;¹⁶
- não alterar o preço/km estabelecido, excepto se a Companhia ou o Governo impusessem alterações.

Com a execução dos estudos definitivos foram feitas numerosas variantes ao ante-projecto, alterando-se a quantidade de trabalho a executar e o comprimento da própria linha.¹⁷ As principais alterações introduzidas no ante-projecto foram a alteração do traçado para a margem direita do Tejo, entre Abrantes e Vila Velha de Ródão, o atravessamento da serra da Gardunha e o desvio do traçado na directriz da Covilhã.

As alterações ao ante-projecto acarretaram sucessivas negociações entre o empreiteiro e a concessionária, traduzindo-se na prática em múltiplos atrasos de pagamentos, com paragens e abrandamentos dos trabalhos, por parte dos subempreiteiros contratados pela Empresa Construtora. Num processo altamente conflituoso, as partes nomearam os seus louvados,¹⁸ acabando por surgirem diversos acordos, sem grande sucesso, que culminaram no contrato de 3 de Abril de 1891. Neste a Companhia tomou a posse da linha, executando os trabalhos por conta da empresa, ao mesmo tempo que inventariava os custos do trabalho a executar para acertar a liquidação com os empreiteiros.

As medidas tomadas permitiram a abertura à exploração da linha entre Abrantes e a Covilhã,¹⁹ com muitos trabalhos a decorrerem, ao mesmo tempo que se construía a secção da Covilhã à Guarda.²⁰

A linha da Beira Baixa acabou por ficar muito mais cara do que previsto (mais 8.233.430.000 contos de réis), devido:

¹⁵ Os trabalhos deveriam iniciar-se 15 dias após o aviso oficial da Companhia.

¹⁶ Ao preço de 300 francos cada acção e até um máximo de 12.000 obrigações, podendo ser liquidadas em Paris.

¹⁷ O ante-projecto calculara o comprimento da linha em 192,3km e o projecto definitivo apresentou 215km.

¹⁸ A Companhia Real nomeou o Eng. Manuel Espregueira Mendes e a Empresa Construtora o Eng. Poças Leitão, e, posteriormente o Eng. Manuel Afonso Vargas. O Eng. António de Vasconcelos Porto, Chefe da Construção da BB, participou igualmente no grupo de trabalho.

¹⁹ A 6 de Setembro de 1891.

²⁰ Numa conjuntura altamente adversa de falta de recursos financeiros.

- às variantes introduzidas no traçado do ante-projecto que fora objecto do concurso;
- aos primitivos cálculos do preço de custo da construção, que não tomaram em linha de conta a realidade da sua execução.

A Companhia apresentou-se ao concurso com os cálculos feitos pelo Eng. Pedro Inácio Lopes,²¹ sobre os projectos elaborados pelo Eng. Almeida Pinheiro, como engenheiro do Governo, cujos trabalhos serviram para a adjudicação do concurso. A Companhia Real tomou para base dos cálculos a medição dos trabalhos, que serviu para o concurso do projecto oficial. Contudo, como se reconheceu posteriormente, as quantidades de trabalho identificadas no ante-projecto eram inferiores às contidas no projecto final, o que resultou num agravamento do custo quilométrico para a Companhia Real e, consequentemente, para a Empresa Construtora.

Independentemente do preço do km, os custos agravaram-se com as múltiplas alterações e variantes introduzidas, tais como:

- dos 193 km previstos no ante-projecto, construíram-se 215 km;
- das 4 estações iniciais de 3ª classe passou-se para 16;
- a construção de mais seis estações do que previsto;
- a construção duma ponte sobre o Tejo, frente a Abrantes, em substituição doutra mais pequena junto ao Ródão, com um acréscimo de mais 2.143 toneladas de ferro;
- a alteração do traçado para a margem direita que implicou a construção de extensos muros e taludes em alvenaria e argamassa, devido às cheias periódicas do Tejo, o que não acontecia na margem esquerda, com a linha a correr mais longe do rio.²²

O prazo contratual estabelecido para a entrega dos trabalhos, com a Empresa Construtora, foi fixado em dois anos e meio para a abertura da 1ª e 3ª secções, respectivamente, Abrantes a Castelo Branco e Covilhã à Guarda, e em três anos para a secção Castelo Branco à Covilhã.²³

²¹ Chefe do Serviço da Construção e posteriormente Director da Companhia Real. Relatórios de 3.04.1883 e 31.10.1884.

²² Segundo as contas da liquidação com os empreiteiros, a construção dos taludes para o leito da via na margem direita tiveram um agravamento de 2.478 contos de réis - *Liquidação da empreitada da Linha da Beira Baixa. REFER: DP/LBB. MCD... 1892*

²³ Art. 6º do Contrato de 3 de Março de 1886.

A 22.05.1890 a Companhia Real acordou com a Empresa Construtora da linha da Beira Baixa a liquidação de contas da empreitada, reconhecendo-se a importância de 894.872\$965 réis acrescida da importância das garantias retidas.²⁴

Perante os sucessivos convénios entre a CRCFP e a Empresa Construtora, com constantes atrasos e reclamações nas liquidações aos subempreiteiros,²⁵ paragens dos trabalhos e derrapagens nos tempos de execução, a Companhia Real estabeleceu o contrato de 9.04.1891, no qual tomou posse da linha,²⁶ continuando os trabalhos por conta da empresa. As decisões tomadas permitiram que se abrisse à exploração a parte da linha até à Covilhã em 6.09.1891, continuando os trabalhos na parte restante com muito menor intensidade, devido à conjuntura financeira da Companhia Real.

O impacto da construção iniciou-se muito antes da exploração ferroviária. Numa análise breve dos diversos sectores que participaram na economia da construção destacavam-se:

- os transportes por estrada entre as diversas povoações da região, articulando-se no eixo Guarda, Covilhã, Castelo Branco e Rio Tejo, com a travessia deste rio por barcas;²⁷
- os transportes ferroviários, com a transferência de agentes e suas famílias, colocados na Linha da Beira Baixa, bem como, com o incremento do transporte de materiais e equipamentos;
- a aquisição de materiais e serviços, com o fornecimento de peças e o concerto de outras;²⁸

²⁴ As garantias reportavam a 216.000\$000 contos de réis. A retenção praticada correspondia à prática de 6 meses para terraplanagens e 1 ano para obras de arte. - *Liquidação da empreitada da Linha da Beira Baixa. REFER: DP/LBB. MCD... 1892*

²⁵ A suspensão de pagamentos entre a CRCFP e a Empresa Construtora reflectia-se automaticamente nas relações contratuais com os subempreiteiros da linha. Estes eram de diversas nacionalidades, portuguesas, espanhóis, franceses, belgas e, ao serem apanhados pela situação de conflitualidade entre o concessionário e a Empresa Construtora, sentiram de imediato as consequências com a falta de pagamento dos trabalhos executados. Em 23.05.1891, os subempreiteiros fizeram uma exposição ao Governo sobre a situação insustentável das suas empresas. Por um lado a falta de diálogo com a Empresa Construtora, onde os seus membros lançavam «sucessivamente para os outros as responsabilidades que solidariamente lhes pertencem...» ou, em que a Empresa Construtora declinava «para a Companhia Real e esta para o Governo as suas responsabilidades». Agravando toda esta situação, em que a Empresa Construtora passou à Companhia Real obras executadas e não liquidadas aos subempreiteiros, esta ao assumir a administração directa da construção «sem averiguar o que estava liquidado e pago ou não, mandou prosseguir a construção». - *Idem*

²⁶ Com a entrega da linha à Companhia Real, os subempreiteiros moveram acções de arresto aos titulares da Empresa Construtora, tentando salvaguardar as importâncias por liquidar. A Companhia Real retinha contratualmente verbas por liquidar para com o empreiteiro geral da obra (como garantias de trabalhos executados), tendo, também, adiantamentos feitos que necessitavam ser salvaguardados. Todo este quadro de conflitualidade agravou ainda mais os custos da obra, com novos trabalhos de medição de obras executadas, custos judiciais e de assessoria jurídica. - *Idem*

²⁷ A Empresa de Viação Covilhanense, em 1891, estabelecia carreiras com a Guarda, Belmonte, Caria, Fundão e Castelo Branco, praticando os seguintes preços: de Caria à Covilhã 4.500\$000 rs, ida e volta 6\$000 rs; da Covilhã à estação 1.200; da estação da Covilhã à estação da Guarda 7\$200 rs;

- a aquisição de equipamentos, ferramentas e serviços, como a instalação da linha e dos aparelhos telegráficos²⁹ e relógios para as estações;³⁰
- serviços de restauração e alojamento;³¹
- empreitadas de obras públicas, como terraplanagens e obras de arte;³² contratos de «assentamento de via em osso», aplicação de balastro, regularização da plataforma da estação da Covilhã;³³
- expropriações de terrenos e indemnizações por prejuízos sofridos nas propriedades confinantes;³⁴
- a massa salarial com remunerações pagas pela Companhia Real, com os jornais dos «partidos»³⁵ empregados na regularização da plataforma ou da Folha de Pessoal do Serviço de Construção da Linha da Beira Baixa.³⁶

Com a construção multiplicavam-se as oportunidades de recrutamento local para os múltiplos trabalhos. Os trabalhadores organizavam-se em «partidos» para a execução de tarefas, como a pesquisa de águas, terraplanagens³⁷ e construção de obras de arte.³⁸ Com o final da construção, foi necessário contratar guardas de passagens de nível. Neste universo, quase na totalidade feminino, trabalhava-se 30 dias por mês, ganhando as mulheres 80 reis por dia e os homens 120 reis. Alguns trabalhadores da construção conseguiam colocação na Divisão de Via e Obras como agulheiros ou carregadores das estações.

A própria Companhia Real fornecia serviços administrativos, técnicos e de tracção, pelos quais se ressarcia debitando ao Serviço de Construção que, por sua vez, os inscrevia nas contas de 1º Estabelecimento.³⁹

²⁸ Montagem de guas pela Oficina de Serralharia e Fundação de Metais de Silvério Alves Baptista & Irmão da Covilhã e a aquisição de tubagem de ferro e de alcatrão à Companhia Portuguesa de Iluminação a Gás, da Covilhã - REFER: DP/LBB. MCD... Fd nº 14, 10.02.1893 e Fd nº 19, 26.10.1892.

²⁹ REFER: DP/LBB. MCD... 1892.

³⁰ REFER: DP/LBB. MCD... Fd nº 14, 21.07.1892.

³¹ Despesas feitas na Covilhã, no *buffet* da estação e no Hotel Castela. REFER: DP/LBB. MCD... Fd nº 9, 20.04.1892.

³² REFER: DP/LBB. MCD... 1892.

³³ REFER: DP/LBB. MCD... Fd nº 12, 4.11.1892.

³⁴ REFER: DP/LBB. Covilhã – Cx. 4/Exp. 6.

³⁵ Os “partidos” eram constituídos por grupos de operários, enquadrados por um capataz. Organizavam-se por tarefas. Venciam ao dia: um capataz 500 *rs* e um trabalhador entre 300 a 360 *rs*.

³⁶ REFER: DP/LBB. Folha de Pessoal do Serviço de Construção... Fd nº 6, 23.11.1891.

³⁷ As movimentações de terras, com o desmonte de trincheiras e a formação de aterros exigiam um número importante de trabalhadores a ganharem entre 320 a 360 réis por dia.

³⁸ Predominavam as profissões especializadas, como os pedreiros, vencendo entre 360 réis a 550 réis por dia. Um rapaz ganhava em média 140 réis por dia.

³⁹ ¹⁴ REFER: DP/LBB. MCD... Fd nº 28, 12.1892.

3. A conjuntura de finais dos anos 80

A partir de 13.9.1884 e até 1891, iniciou-se um novo ciclo de gestão na principal companhia ferroviária portuguesa. Até 1884 a CRCFP tinha o seu capital social detido, primeiramente pelo grupo do concessionário, empreiteiro e fundador da sociedade anónima D. José de Salamanca, ficando posteriormente, o grupo francês Camondo a deter a maioria do capital accionista. Daí que, o Comité de Paris, extensão do Conselho de Administração em França, fosse o verdadeiro centro de decisão da Companhia, onde se centralizava um conjunto serviços que perduraram até 1884.

Em Paris, até esta data, não estava somente a decisão da estratégia da empresa. Pelo Comité passavam os serviços financeiros, a aquisição de material circulante, equipamentos e materiais inexistentes em Portugal, o serviço da dívida, a gestão da carteira de obrigações e o serviço da bolsa. Em França, seguida da Alemanha e da Inglaterra, encontravam-se os principais mercados de colocação de obrigações e acções da Companhia.

Nos finais dos anos 80, a situação financeira da CRCFP apresentava-se dramática e complexa. Após anos de grande investimento em múltiplas frentes, a Companhia não conseguia gerar resultados de exploração suficientes para o serviço da dívida.

Sendo a CRCFP a principal sociedade anónima a operar em Portugal, desempenhando um conjunto de serviços essenciais, desde sempre considerados de utilidade pública, facilmente se compreende que as suas emissões obrigacionistas, ao serem sancionadas pelo Governo, acabavam por ter um cunho de garantia pública, apesar da especificação de que a sua responsabilidade só implicava a Companhia. As emissões autorizadas foram as seguintes:⁴⁰

Data de autorização	Nº obrigações a 90.000\$000 rs.	Juro	Total valor nominal
1861	100.000	3%	9.000.000\$000
10.11.1862	25.000	3%	2.250.000\$000
18.02.1863	65.000	3%	5.850.000\$000
03.03.1864	10.000	3%	900.000\$000
05.07.1864	30.000	3%	2.700.000\$000
13.01.1865	40.000	3%	3.600.000\$000

⁴⁰ Sindicância aos actos da administração da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses. Lisboa: Imprensa Nacional, 1892, doc. 39.

13.11.1865	40.000	3%	3.600.000\$000
28.04.1866	20.000	3%	1.800.000\$000
25.11.1876	30.000	3%	2.700.000\$000
29.08.1877	90.000	3%	8.100.000\$000
15.01.1884	125.000	3%	11.150.000\$000
04.12.1886	95.000	4 ½%	8.550.000\$000
16.06.1887	100.000	4%	9.000.000\$000
19.02.1889	40.000	4 ½%	3.600.000\$000
26.08.1889	40.000	4 ½%	3.600.000\$000
03.06.1890	100.000	3%	9.000.000\$000

A 30.12.1890 o Conselho de Administração da Companhia Real submeteu um requerimento solicitando uma nova autorização obrigacionista de 70.000 de 3% de juro anual, de modo a satisfazer as condições do contrato estabelecido com a nova sociedade ferroviária espanhola, o Grande Central Espanhol. Com este contrato pretendia-se alterar a pesada situação financeira criada com o Conselho de Administração deposto na Assembleia Geral de 13.09.1884. A Companhia Real tinha estabelecido um contrato a 14.11.1880 com a Companhia Madrid Cáceres Portugal, «que lhe absorvia quase todo o dividendo das acções da Companhia Real»⁴¹

Conclusão

O período de 1884 a 1891, durante o qual um grupo minoritário de accionistas chamou a si o controlo da CRCFP, corresponde à 2ª fase de forte crescimento da rede ferroviária portuguesa. Neste período foram construídas as linhas de Lisboa a Sintra e a Torres, Ramal de Coimbra, Torres à Figueira e a Alfarelos, Ramal de Santa Apolónia a Benfica, Lisboa a Cascais, Estação do Rossio com ligação a Campolide, Beira Baixa. Igualmente, foram feitos investimentos importantes na recuperação de terrenos na margem do Tejo, entre Alcântara-Mar e Pedrouços, de modo a permitir a ligação do Ramal de Cascais a entroncar em Santa Apolónia.

A concessão provisória da linha da Beira Baixa ao Conselho de Administração da CRCFP em 15.11.1883, de influência francesa, e a posterior alteração legislativa de Mariano de Carvalho,⁴² no sentido da concessão só se tornar efectiva após a alteração

⁴¹ Acta da Comissão Executiva de 30.12.1890, in Livro de Actas das Sessões do Conselho de Administração da Comissão Executiva, da CRCFP. Lisboa: vol. nº 13, de 13.10.1890 a 17.03.1891, pp 174/170.

⁴² Diário da Câmara dos Senhores Deputados da Nação Portuguesa, sessão de 13.05.1884, p. 1566.

dos estatutos da empresa,⁴³ alterou o quadro normativo existente. A articulação da lei de 26.05.1884, com as propostas de Mariano de Carvalho e a forma como decorreu a Assembleia Geral de Accionistas de 13.09.1884, ao não aceitar as procurações dos accionistas franceses, proporcionou a um grupo minoritário de accionistas portugueses o controlo da Companhia. Foi o designado «grupo» Foz, intimamente associado aos negócios cruzados com o Banco Lusitano e aos seus administradores, que deteve a hegemonia financeira do período. Em termos financeiros, a conjuntura caracterizou-se pelo progressivo envolvimento nos «negócios espanhóis». Os sucessivos enquadramentos da Sociedade Madrid-Cáceres-Portugal, passando pelos contratos com a Companhia do Oeste e terminando no projecto da Grande Central Espanhol, são a progressiva «fuga para a frente» de projectos de aliviar encargos com novos encargos, até onde a conjuntura do mercado o permitiu.

O modelo de financiamento ferroviário, com empresas em permanente insuficiência de capitais próprios, gerando recursos insuficientes para o serviço da dívida, traduziu-se num ciclo, mais ou menos curto, de insolvência, com o Estado cada vez mais envolvido pelas autorizações concedidas para as emissões obrigacionistas. A construção ferroviária e toda a envolvente margem de negócio de financiamento, aquisições e múltiplos serviços, constituíram o *leitmotiv* do investimento ferroviário. O modelo de concessão apresentava, infelizmente, uma contrariedade -- a necessidade da exploração ferroviária, fiscalizada pelo Estado. Contudo, desde o início se admitiu que, sendo o Caminho de Ferro um serviço público concessionado pelo Estado, era exigível um quadro normativo de excepção para a sociedade anónima ferroviária na situação de «suspensão de pagamentos», sendo, simultaneamente, um elemento de pressão para o Estado assumir as responsabilidades do concessionário.⁴⁴

A construção da linha da Beira Baixa, com os atrasos enunciados e obras provisórias a prolongarem-se, foi uma realidade de grande impacto na economia regional. Durante os anos da construção, a economia local de prestação de serviços e produção de equipamentos (hotelaria, restauração, transportes, fornecimento de géneros, equipamentos, mão de obra nos trabalhos de construção...) beneficiou do investimento.

⁴³ Os quais obrigavam a que a maioria do seu conselho fossem cidadãos portugueses residentes em Portugal

⁴⁴ Muito mais complicado quando os credores da Companhia eram cidadãos estrangeiros, organizados em Comités de Obrigacionistas, pressionando os seus governos, que por sua vês repercutiam as pressões em Lisboa.

De assinalar neste processo duas realidades por aprofundar: a constatação duma rede organizada de transporte anteriores ao Caminho de Ferro e a existência em Portugal de conhecimentos para o projecto e execução de uma linha férrea.

Fica por esclarecer se a mesma realidade não poderia ter sido obtida a custos mais baixos e, se os custos marginais do investimento não poderiam ter sido outros.

Fontes e Bibliografia

1. Fontes

Compagnie des Chemins de Fer Portugais. *Documents*. 1859 – 1894, Lisboa: 1894.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, *Actas do Conselho de Administração*, 1890 – 1891, volumes 13 a 15.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, *Relatório do Conselho de Administração, apresentado à Assembleia Geral de 28.03.1885. 1ª parte - Relatório, parecer dos engenheiros sobre a linha da Beira Baixa e projectos de reforma de estatutos*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1885.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, *Sessão da Assembleia Geral de 13.09.1884*. Lisboa: Tipografia Lisbonense, 1884.

Fundo Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses. Comité de Paris. *Correspondência referente à linha da Beira Baixa*. Serviço de Documentação e Arquivo Fotográfico da CP.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, *Estatutos*. Lisboa: Tipografia da CRCFP, 1885

Linha da Beira Baixa. Direcção do Património. REFER

2. Bibliografia

Cordeiro, J. A. da Silva. *A crise em seus aspectos morais*. Coimbra: F. França Amado, 1896.

Fernandes, Paulo Jorge Chalante Azevedo. *O Poder Oculto. Biografia Política de Mariano Cirilo de Carvalho*. Dissertação de Doutoramento (policopiado). Lisboa: FCSH. UNL, 2007.

Salgueiro, Ângela Sofia Garcia. *A Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses. 1859 – 1891*. Dissertação de Mestrado (policopiado). Lisboa: FCSH, 2008.

Silva, Álvaro Ferreira da e Gilberto Gomes, *A Companhia Real dos Caminhos dos Caminhos de Ferro Portugueses: investimentos estrangeiros e figura organizativa (1870 – 1885)*, II Congresso de História Ferroviária, Ginjon, 2001 (www.docutren.com/archivos.htm).