

## **A Linha da Beira Baixa**

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

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 se 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 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 a “Assembleia Selvagem de Santa Apolónia” (segundo o Jornal do Comércio, de H. Burnay). Nela caiu o Conselho de Administração de Lisboa, de influência francesa, sendo substituído por um grupo minoritário comandado pelo Marquês da Foz.

A concessão da Beira Baixa foi atribuída à Companhia Real (29.07.1886), que alterou os seus estatutos de acordo com a proposta de Mariano de Carvalho, o qual acabou por ser nomeado para o Conselho de Administração. Em Fevereiro de 1886 a Companhia assinou o contrato 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 e, que pela mesma época tinham traçado o destino das instituições bancárias comerciais portuguesas, com investimentos a longo prazo no “negócio da Salamancada” (ligação ferroviária Salamanca a Barca de Alva).

Em 1876, o Eng. Sousa Brandão estudara a ligação de Lisboa à Europa, ao longo do Tejo, e cruzava a fronteira em Monfortinho.

Quando, finalmente, se decidiu a construção da linha da Beira Baixa (1883), esta acabou por perder a sua vocação internacional.

Perante os sucessivos convénios entre a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses e a Empresa Construtora, com constantes atrasos e reclamações nas liquidações aos subempreiteiros, paragens dos trabalhos e derrapagens nos tempos de execução, a Companhia estabeleceu o contrato de 9.04.1891, no qual tomou posse da linha, 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.

Gilberto Gomes

Consultor da Área do Património Histórico da CP - Caminhos de Ferro Portugueses. EP.