

# **A COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES 1859-1891**

**Ângela Sofia Garcia Salgueiro**

---

Dissertação apresentada para cumprimento dos requisitos  
necessários à obtenção do grau de Mestre em História, realizada  
sob a orientação científica da Professora Doutora Maria Fernanda  
Rollo

**JULHO DE 2008**



## [DECLARAÇÕES]

Declaro que esta tese é o resultado da minha investigação pessoal e independente. O seu conteúdo é original e todas as fontes consultadas estão devidamente mencionadas no texto, nas notas e na bibliografia.

O candidato,

Ângela Salgueiro

Lisboa, 1 de Agosto de 2008

Declaro que esta Tese se encontra em condições de ser apresentada a provas públicas.

O(A) orientador(a),

Luiz Fernando Pollo

Lisboa, 1 de Agosto de 2008

*Para os meus pais*

*Para o meu avô*

## AGRADECIMENTOS

A elaboração desta dissertação de Mestrado não teria sido possível sem o contributo de um conjunto de pessoas, a quem gostaria de deixar uma palavra especial.

À professora Doutora Maria Fernanda Rollo, mestre e amiga, responsável pela minha iniciação ao estudo da História Económica e orientadora científica deste trabalho, pelo apoio contínuo, estímulo diário e orientação paciente.

À minha mãe e ao meu pai, a quem dedico este estudo, pelo apoio incondicional, preocupação constante e presença atenta com que sempre me ajudaram a ultrapassar os desafios da vida. Sem eles este trabalho não poderia ter sido realizado. Ao João, companheiro inseparável e amigo, sempre com uma palavra calorosa de incentivo.

A todo o pessoal do Serviço de Documentação e Arquivo Fotográfico da C.P., particularmente à Dr.<sup>a</sup> Maria Andrade, à Dr.<sup>a</sup> Ana Sousa e à Dr.<sup>a</sup> Sílvia Ferreira, pela simpatia com que me acolheram, pelas excelentes condições de pesquisa que me proporcionaram, bem como por todas as facilidades concedidas na consulta da documentação. Ao Dr. Gilberto Gomes pelo interesse e disponibilidade que sempre demonstrou.

À minha família e amigos gostaria de agradecer o apoio e a compreensão nas várias ausências prolongadas. À Ana e à Inês pela paciência com que sempre me ouviram e aconselharam durante todo o processo. À Ana Filipa, à Sara e à Sofia, grandes companheiras de aventura, pela amizade, apoio e ânimo que me inspiraram diariamente.

## **RESUMO**

### **COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES**

**1859-1891**

**ÂNGELA SOFIA GARCIA SALGUEIRO**

**PALAVRAS-CHAVE:** Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, companhia ferroviária, caminho-de-ferro, transportes, empresas, Portugal.

A Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, criada em 1860, na sequência da concessão das linhas de Leste e do Norte a José de Salamanca, tornou-se a principal companhia ferroviária portuguesa. Surgiu num momento em que a viação acelerada já tinha sido introduzida no País, mas em que tentava ainda afirmar as suas potencialidades. Desta forma, a nova Companhia possibilitou, definitivamente, o arranque do transporte ferroviário e a sua rede tornou-se mesmo na base da actual rede ferroviária portuguesa. Nenhuma das companhias criadas posteriormente adquiriu a sua importância económica nem o seu peso institucional, pelo que a sua influência sobre o poder político e sobre a regulação das políticas de transporte em Portugal foi decisiva.

Para além do desenvolvimento das infra-estruturas e da construção de obras emblemáticas da Engenharia portuguesa, como a Ponte de Maria Pia ou a estação do Rossio, a Companhia Real impôs-se como um agente importante na atracção do capital internacional para o mercado português. Foi uma das poucas empresas a internacionalizar a sua actividade, promovendo e sustentando uma rede extensa em Espanha.

Organismo dinâmico, profundamente influenciado pelas conjunturas nacional e internacional, também funcionou como agente de mutação dessa mesma realidade.

Diversos outputs e inputs lhe podem ser atribuídos, dos quais se destaca, pelo seu pioneirismo o papel na atracção de técnicas e técnicos estrangeiros, no domínio da engenharia e da finança, que iriam ter impactos decisivos no contexto nacional.

O período cronológico analisado neste trabalho vai até ao ano de 1891, momento da grave crise económica e financeira que marca a mudança do paradigma sobre o entendimento do transporte ferroviário em Portugal.

## **ABSTRACT**

### **COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES**

**1859-1891**

**ÂNGELA SOFIA GARCIA SALGUEIRO**

**KEYWORDS:** Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, railway company, railroad, transports, enterprises, Portugal.

The Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, created in 1860, following the concession of East and North lines to José de Salamanca, became the main Portuguese railway company. It appeared at a moment when the accelerated means of transportation existed already in Portugal, but was trying to show its advantages. In this way, the new company ultimately allowed the appearance of railroad transport and its network became the basis of the current Portuguese railroad network. None of the companies created afterwards manage to be as economic and politically successful as this first company. Therefore, this company influenced some political decisions and transport policies. In addition to the development in the infrastructures, the Company contributed to the construction of famous structures of the Portuguese Engineering, such as the bridge of Maria Pia and the Rossio station. The Companhia Real became an important agent by catching the attention of international investments in the Portuguese market. It was one of few enterprises to establish its activity on an international basis, promoting and supporting an extensive network in Spain.

The company was a dynamic organism deeply influenced by national and international political frameworks and also functioned as an important agent of change of that same reality.

Several outputs and inputs can be attributed to the Company, from which must be highlighted its role in the attraction of foreign technicians and techniques, due to its pioneer characteristics, mainly in Engineering and Finance, which had decisive impacts in the national context.

Chronologically, this dissertation focuses the period until 1891, which is the moment of a severe economic and financial crisis that changes the paradigm about the understanding of railroad transport in Portugal.

## ÍNDICE

INTRODUÇÃO.....	8
I. 1859 A 1884.....	14
1. A POLÍTICA ECONÓMICA DA REGENERAÇÃO E OS CAMINHOS-DE-FERRO.....	14
2. D. JOSÉ DE SALAMANCA E A CONCESSÃO DAS LINHAS DE LESTE E NORTE.....	18
3. CRIAÇÃO DA COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES.....	21
4. PERÍODO DE DEFINIÇÃO DAS ESTRUTURAS.....	26
5. AS OPÇÕES DE EXPLORAÇÃO.....	32
5.1. A OPÇÃO INTERNACIONAL.....	32
5.2. A CONSTRUÇÃO DAS LINHAS DE LESTE E NORTE.....	33
5.3. O RAMAL DE CÁCERES E OS INVESTIMENTOS ESPANHÓIS.....	38
5.4. AS VÁRIAS FASES DA EXPLORAÇÃO.....	44
II. 1884 a 1891.....	56
1. AS RUPTURAS.....	56
1.1. ASSEMBLEIA GERAL EXTRAORDINÁRIA DE 13 DE SETEMBRO DE 1884.....	56
1.2. ASSEMBLEIA GERAL EXTRAORDINÁRIA DE 28-30 DE MARÇO DE 1885.....	63
1.3. UM NOVO MODELO ORGANIZATIVO?.....	65
2. AS NOVAS OPÇÕES ESTRATÉGICAS.....	71
2.1. A POLÍTICA INTERNA DA COMPANHIA.....	71
2.2. UMA NOVA POLÍTICA FINANCEIRA.....	84
2.3. OS <i>NEGÓCIOS</i> INTERNACIONAIS.....	87
3. A CRISE DE 1890-1891.....	92
CONCLUSÃO.....	103
FONTES E BIBLIOGRAFIA.....	109
1. FONTES.....	109
1.1. FUNDOS DOCUMENTAIS.....	109
1.2. FONTES MANUSCRITAS.....	109
1.3. FONTES IMPRESSAS.....	110
1.4. PUBLICAÇÕES PERIÓDICAS.....	113
2. BIBLIOGRAFIA.....	114
2.1. OBRAS GERAIS.....	114
2.2. ENQUADRAMENTO POLÍTICO E ECONÓMICO.....	114
2.3. OS CAMINHOS-DE-FERRO NA EUROPA.....	117
2.4. O CAMINHO-DE-FERRO EM PORTUGAL.....	118
ANEXOS.....	123
Anexo 1 - Membros do Conselho de Administração da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, entre 1860 e 1891:.....	123
Anexo 2 – Accionistas presentes nas Assembleias Gerais ordinárias da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses entre 1876 e 1883:.....	129
Anexo 3 - Mapa dos caminhos-de-ferro de Portugal e Espanha em 1898. ....	135
Anexo 4 - Gravura de Rafael Bordalo Pinheiro relativa à inauguração da linha da Beira Baixa. ....	136
Anexo 5 – Descrição da Assembleia de 13 de Setembro de 1884 por uma revista francesa.....	137
Anexo 6 – Cronologia.....	139

## INTRODUÇÃO

A criação do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, em 30 de Agosto de 1852, constituiu a materialização de uma política económica defendida pela Regeneração que tinha como objectivo central o desenvolvimento material do País, com particular incidência nas infra-estruturas que favorecessem a circulação. O caminho-de-ferro aparecia, neste contexto, como o grande símbolo do desenvolvimento e do progresso. Não obstante, a sua introdução em Portugal foi bastante demorada devido a um conjunto de constrangimentos políticos e económicos.

A modalidade de construção adoptada foi bastante consensual. Reconhecia-se a impossibilidade de construção directa pelo Estado pelo que a solução adoptada recaiu na concessão, da construção e exploração, das vias a empresas privadas.

O caso português conta com diversas concessões anteriores à constituição da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses. A mais significativa, que resultou na constituição de uma companhia ferroviária, a Companhia Central Peninsular dos Caminhos de Ferro de Portugal, e no início dos trabalhos de construção da linha de Leste, rapidamente demonstrou ter uma viabilidade económica limitada, deixando ao Estado português pesados encargos financeiros.

A Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses criada em 1860, a partir da concessão das linhas de Leste e do Norte a D. José de Salamanca, constituída maioritariamente por capitais estrangeiros, aparece como a primeira companhia ferroviária bem sucedida em Portugal, dedicando-se aos fins para os quais fora de facto criada e não se limitando a desenvolver actividades especulativas. Apareceu como um verdadeiro gigante económico no panorama financeiro português, carácter que consolidou, apesar das variadas dificuldades que enfrentou durante o tempo.

Como esta brevíssima introdução deixa antever, o objecto da presente dissertação é o estudo da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O meu principal objectivo consiste em estudar a organização e o funcionamento da Companhia Real, num período cronológico necessariamente limitado, balizado pelos anos de 1859, ano da concessão a D. José de Salamanca, e 1891, momento em que a Companhia enfrenta uma grave crise financeira, que culminará na bancarrota. Trata-se de limites cronológicos meramente indicativos, ultrapassados sempre que a investigação o justifica, mas que contribuíram activamente para evitar a dispersão e cumprir as

exigências espaciais e temporais que a realização de uma dissertação de Mestrado exige. Para além deste objectivo, destacam-se ainda: o de compreender o sucesso desta Companhia, numa área onde muitas outras falharam; a identificação das opções de desenvolvimento da rede ferroviária; e a análise das relações estabelecidas com os diferentes poderes em presença, tanto internos como externos.

A escolha do tema resultou de um interesse pessoal pela História Económica, particularmente pela problemática do desenvolvimento dos transportes durante a Revolução Industrial. O progressivo aprofundamento da temática, levado a cabo durante a parte curricular do Mestrado, levou-nos à história do caminho-de-ferro em Portugal. O estudo de uma temática tão complexa exigiu um recentramento num objecto mais específico, recaindo o meu interesse na elaboração de uma monografia sobre a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Até ao momento não existe qualquer trabalho académico sobre esta empresa, o que constitui uma importante lacuna na história ferroviária e dos transportes em Portugal. Acresce que esta companhia possui um vasto espólio documental, bastante rico e bem conservado, que não tem sido objecto de estudos de fundo. O facto da Companhia Real ter servido de modelo para as restantes companhias ferroviárias portuguesas e de grande parte do espólio destas últimas ser fragmentário ou inexistente, aumenta a importância do estudo da primeira. Além disso, note-se que a Companhia explorava mais de metade da rede ferroviária nacional o que fez com que as opções tomadas no início da construção influenciassem, até à actualidade, a organização da rede ferroviária portuguesa.

Ao elaborarmos uma monografia sobre a Companhia Real encontramos interessantes pistas sobre a organização da exploração ferroviária em Portugal e compreendemos a lógica seguida pelas diferentes empresas concessionárias. Constitui, ainda, um elemento privilegiado de compreensão da evolução política, económica, social e cultural portuguesa na segunda metade do século XIX.

A introdução do caminho-de-ferro significou a quebra de barreiras temporais, introduzindo uma nova noção de tempo, simbolicamente marcada pelo relógio, e espaciais, aproximando Portugal da restante Europa continental. De facto, com as novas vias, Lisboa passa a estar mais próxima de Madrid ou Paris do que de algumas partes do Reino. Permitiu também a importação de capitais de Espanha, França e Alemanha, diversificando as relações externas portuguesas, apesar das relações com a Inglaterra permanecerem dominantes. Contribuiu para o conhecimento do território nacional, uma

vez que os estudos para a construção de linhas precedem os levantamentos topográficos mandados realizar pelo Governo<sup>1</sup>. Provocou alterações sociais significativas, uma vez que a construção de novas linhas empregou um grande volume de mão-de-obra, resultando uma nova dinâmica nas movimentações de trabalhadores que acabam por ter impactos nas restantes actividades económicas, principalmente na agricultura. A concentração de trabalhadores contribuiu para o desenvolvimento de uma forte identidade profissional<sup>2</sup>. Sem ter a pretensão de fazer uma enumeração exaustiva dos efeitos deste meio de transporte no contexto português, gostaria ainda de referir a íntima relação entre o comboio e o urbanismo<sup>3</sup> e entre este e os comportamentos quotidianos, nomeadamente a expansão da prática do veraneio.

Para a execução deste estudo optei por recorrer a um método interdisciplinar, usufruindo dos contributos das diferentes disciplinas, nomeadamente da História, Geografia, Sociologia, Arqueologia Industrial e Economia. O recurso a bibliografia estrangeira, particularmente francesa e espanhola, também foi frequente e muito útil, pois permitiu-me contactar com realidades similares e conhecer novas metodologias de investigação. A produção científica sobre história ferroviária portuguesa é ainda bastante reduzida e parcelar, enquanto que nos restantes países europeus se assiste já a uma renovação historiográfica sobre a temática, colocando em causa pressupostos anteriores através de análises mais específicas das diferentes variáveis em questão.

Tendo disponível um alargado conjunto de fontes e sendo impossível o seu levantamento integral, face às limitações temporais, optei por concentrar a investigação na documentação da administração central das diferentes instituições em presença.

O espólio da Companhia Real encontra-se dividido entre o serviço de Documentação e Arquivo Fotográfico da C.P. e a Fundação do Museu Nacional Ferroviário Armando Ginestal Machado. A investigação decorreu maioritariamente no primeiro arquivo, uma vez que o segundo ainda está em fase de constituição, não sendo possível aceder à documentação para lá transferida. Apesar destas limitações foi possível recolher a informação mais importante para o nosso trabalho, como as Actas do

---

<sup>1</sup> A Direcção Geral dos Serviços Geodésicos só é criada em 1856 e o primeiro levantamento topográfico de Portugal só se inicia em 1860, ficando concluído cinco anos depois. Maria Fernanda Alegria, *A Organização dos Transportes em Portugal (1850-1910). As Vias e o Tráfego*, Lisboa, FL-UL, 1987, p. 249 (policopiado).

<sup>2</sup> Sobre a questão social na Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses é interessante ter em atenção a tese de Mestrado de Carlos Manuel Barbosa Ferreira, *Os trabalhadores da Companhia Real dos Caminhos de ferro portugueses no Entroncamento, 1860-1910*, Lisboa, FL-UL, 2006 (policopiado).

<sup>3</sup> Temática abordada na tese de Manuel Pedrosa Ribeiro, *Sintra e o caminho de ferro: transformações urbanísticas e de infra-estruturas (1850-1910)*, Lisboa, ISCTE, 2002 (policopiado).

Conselho de Administração, Actas das Assembleias Gerais, Relatórios do Conselho, Contratos e Ordens da Direcção. Pela parte estatal optei por reunir a legislação produzida pelos diferentes serviços relativa à actividade da Companhia, os debates parlamentares e relatórios emitidos. Para complementar as informações recolhidas recorri também, de forma menos sistemática, a publicações periódicas e a pequenas brochuras sobre a temática produzidas por autores coevos.

Como já foi referido, a produção científica sobre questões ferroviárias é bastante reduzida em Portugal. Destacam-se três grandes obras de fundo para o estudo destas temáticas, todas realizadas na década de 80 do século passado, e apresentadas como tese de doutoramento dos respectivos autores. A investigação levada a cabo para estes trabalhos também teve resultados através da publicação de um conjunto de artigos sobre o transporte ferroviário em Portugal, que, na sua maioria, corresponderam a partes dessas mesmas teses. A verdade é que a dinâmica a que se assistiu nessa altura, favorecida pela comemoração dos 125 anos da inauguração da primeira linha de caminho-de-ferro, arrefeceu nas décadas seguintes, só conhecendo novo incremento recentemente, possivelmente pelas comemorações dos 150 anos.

A primeira tese realizada foi a de António Lopes Vieira, intitulada *The Role of Britain and France in the Finance of the Portuguese Railways, 1850-1890. A Comparative Study in Speculation, Corruption and Inefficiency*<sup>4</sup>. António Lopes Vieira estudou os fluxos de capital inglês e francês nos caminhos-de-ferro portugueses, distinguindo um fim distinto de acordo com a nacionalidade do capital. O investimento inglês, aplicado num conjunto de diversos empreendimentos ferroviários, destinava-se principalmente a actividades especulativas, o que explica o insucesso das companhias financiadas com este capital. Já o francês destinava-se a criar investimentos para atrair o capital português e promover a expansão na banca francesa no País. Face ao insucesso desta política resolve-se optar pela importação de capital e tecnologia para Portugal, a fim de controlar a rede ferroviária do País e a ligação Lisboa a Madrid e Paris. António Vieira destaca o facto de grande parte do capital proveniente de França, resultar de uma aliança entre as casas financeiras deste País e das casas financeiras inglesas, pelo que, na realidade, não se consegue identificar a real proveniência do capital investido.

---

<sup>4</sup> António Lopes Vieira, *The Role of Britain and France in the Finance of the Portuguese Railways, 1850-1890. A Comparative Study in Speculation, Corruption and Inefficiency*, Leicester, University of Leicester, 1983 (policopiado).

A segunda tese, elaborada por Magda Pinheiro e intitulada *Chemins de fer, structure financière de l'état et dépendance extérieure au Portugal (1850-1890)*<sup>5</sup>, estuda a organização da rede portuguesa e o seu impacto no mercado interno português, com particular incidência para os efeitos que o caminho-de-ferro teve ou poderia ter tido no arranque industrial português. Parte importante da sua tese é dedicada ao financiamento da construção ferroviária, analisando o papel do Estado nesse processo e os constrangimentos económicos que o limitaram. Magda Pinheiro analisa a constituição e o financiamento de algumas companhias ferroviárias, particularmente a Companhia Real e a Companhia da Beira Alta.

A última tese a que me refiro é a de Maria Fernanda Alegria, *A organização dos transportes em Portugal (1850-1910). As vias e o tráfego*<sup>6</sup>. A autora privilegia a análise da rede de transportes em Portugal, constituída pelas estradas, portos e caminhos-de-ferro. Relativamente ao transporte ferroviário, Maria Fernanda Alegria analisa a planificação da rede e o modo de financiamento pelo Estado das diferentes partes dessa mesma rede. Numa segunda parte analisa o tráfego ferroviário de mercadorias no caso específico do Alto Alentejo interior.

Pelo seu interesse destaco também uma comunicação ao II Congresso de História Ferroviária, da autoria de Gilberto Gomes e Álvaro Ferreira da Silva, intitulada "A Companhia Real dos caminhos de ferro portugueses: investimento estrangeiro e estrutura organizativa (1870-1885)"<sup>7</sup>, onde se analisa a estrutura organizacional da Companhia, com base na tese de Alfred Chandler, em que este identifica a precoce criação de hierarquias de gestores profissionalizados nas empresas ferroviárias.

Esta dissertação divide-se em duas partes, que correspondem a momentos distintos da vida da Companhia. O primeiro período em análise, 1859-1884, é balizado pela concessão das linhas de Leste e Norte a D. José de Salamanca e pela reunião da Assembleia Geral de 13 de Setembro de 1884, que impõe alterações interessantes na organização e política da Companhia. Esta é uma fase longa, caracterizada pela estabilidade das estruturas construídas no momento da constituição da empresa, onde se define o modelo organizativo que estruturará a rede ferroviária até à actualidade, que

---

<sup>5</sup> Magda Pinheiro, *Chemins de fer, structure financière de l'Etat et Dependance Exterieur au Portugal (1850-1890)*, Paris, Université de Paris I Pantheon-Sorbonne, 1986 (policopiado).

<sup>6</sup> Maria Fernanda Alegria, *A Organização dos Transportes em Portugal (1850-1910). As Vias e o Tráfego*, Lisboa, Dissertação de Doutoramento em Geografia Humana apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, 1987 (policopiado).

<sup>7</sup> Álvaro Ferreira da Silva e Gilberto Gomes, "A Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses: investimentos estrangeiros e figura organizativa (1870-1885)", *II Congresso de História Ferroviária*, Aranjuez, 2001 ([www.docutren.com/archivos.htm](http://www.docutren.com/archivos.htm)).

não deixa de ser dinâmica, reflectindo as diferentes conjunturas político-económicas. O segundo período, 1884-1891, iniciado pelas transformações decididas a 13 de Setembro de 1884 termina num momento de crise aguda, marcado pela crise económica e financeira do Estado português e pela bancarrota da Companhia Real. Corresponde a uma fase bastante mais curta, em que se assiste a uma aceleração do ritmo de vida da Companhia. Altera-se a política interna e externa e começam-se a vislumbrar os primeiros resultados das opções tomadas na primeira fase.

Esta dissertação privilegia a dimensão institucional da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, tanto pela ausência de estudos específicos sobre a empresa como pela natureza das fontes analisadas. A vertente económica não está ausente deste estudo, apesar de não ser tão aprofundada quanto a primeira, cabendo-lhe uma função importante no enquadramento da Companhia no quadro nacional e internacional. Diversos constrangimentos pesaram na decisão de não desenvolver o carácter social da Companhia Real, o que não significa que esta dimensão não tenha sido sempre tida em conta ao longo da análise efectuada.

## I. 1859 A 1884

No contexto das transformações provocadas pela Revolução Industrial ocupam uma posição importante as inovações introduzidas nos meios tradicionais de comunicação, simbolizadas pelo aparecimento de um novo transporte, o ferroviário, que viria revolucionar as concepções espaciais e temporais.

Todo este processo, que se alastrava pela Europa e pelo mundo, tardava a chegar a Portugal devido aos bloqueios provocados pela instabilidade política, económica e social da primeira metade do século XIX e à permanência de um conjunto de estruturas arcaizantes, características das sociedades de Antigo Regime.

A conjuntura nacional começou a alterar-se a partir de 1851, momento em que os transportes passaram a ocupar um lugar central nas discussões políticas e nas políticas de desenvolvimento económico do País. Relativamente ao transporte ferroviário, apesar das diversas tentativas realizadas durante toda a década de 50, só conheceria um desenvolvimento sistemático depois de 1859, pela acção da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses.

### 1. A POLÍTICA ECONÓMICA DA REGENERAÇÃO E OS CAMINHOS-DE-FERRO

O modelo de exploração ferroviária adoptado em Portugal na segunda metade do século XIX resultou de uma política económica definida logo no início do período Regenerador, que pretendia promover o fomento nacional através do desenvolvimento material, baseado numa dinâmica política de obras públicas.

Esta ideia não era nova. Já fora tentada durante o consulado de Costa Cabral através da constituição da Companhia das Obras Públicas de Portugal<sup>8</sup>, mas com poucos

---

<sup>8</sup> A Companhia das Obras Públicas de Portugal foi fundada em 1844, por iniciativa estatal. Entre os seus fundadores contam-se Carlos Morato Roma, Francisco Ribeiro da Cunha, Joaquim Honorato Ferreira, José Maria Eugénio de Almeida, Manuel Cardoso dos Santos, Manuel Gomes da Costa São Romão e Tomás Maria Bessone. O seu capital social foi fixado em 20 mil contos. Tinha diversas competências desde a construção de estradas, a realização de melhoramentos em portos e a construção de uma linha férrea até à fronteira de Espanha. Os negócios financeiros em que se envolveu e a instabilidade política levaram à sua falência, e posterior liquidação, no início da década de 50 do século XIX. Maria Eugénia Mata, *A Companhia das Obras Públicas de Portugal*, Lisboa, FE-UNL, 1992.

resultados práticos. A nova conjuntura política e social criava as condições necessárias para que uma política económica desta natureza fosse levada a cabo.

O projecto económico regenerador centrava-se na ideia de que cabia ao Estado investir no capital fixo, ou seja, dotar o País das infra-estruturas de apoio, como estradas, caminhos-de-ferro e portos, necessárias ao desenvolvimento das restantes actividades económicas. Acreditava-se no princípio da liberalização económica, segundo o qual o fomento agrícola e industrial ficavam a cargo de agentes privados. Em suma, os homens da Regeneração consideravam que cabia ao Estado assegurar a circulação interna, o que criaria as necessárias condições para a multiplicação das actividades económicas e resultaria no desenvolvimento do País.

Verifica-se que a Regeneração privilegiava a fase intermédia do processo produtivo, a circulação, encarada como elemento capaz de estimular, por si só, a produção e o consumo, contribuindo para o desenvolvimento do mercado interno através da integração das diferentes economias locais num mercado nacional.

Esta política era financiada pelo recurso ao crédito externo, devido aos diversos constrangimentos a que o Estado português estava sujeito, nomeadamente à estrutura arcaizante de muitas das suas instituições, às insuficiências das receitas internas e aos encargos com a dívida pública. Esta opção poderia levar ao agravamento do deficit e do endividamento externo, no entanto, entendia-se que era preferível sacrificar o equilíbrio orçamental ao do progresso do País: *As finanças de um Estado nem são o imposto para cobrir as despesas, nem são a economia cega e mesquinha, que reduz os encargos para poupar os contribuintes. [...] são a administração nos variadíssimos ramos em que ela se divide. As nossas finanças hão-de organizar-se, completando a rede dos nossos caminhos-de-ferro, e servindo as províncias até agora deserdadas deste poderoso instrumento de civilização moderna; construindo as estradas que alimentam as artérias principais, e que levam a vida às pequenas povoações do interior do reino; reformando as nossas pautas, sem matar a indústria, sem exagerar a protecção, e tendo em vista o interesse fiscal; descentralizando a administração, e criando a vida local, para que a iniciativa particular possa substituir em muitos casos, com grande vantagem pública, a acção dos poderes centrais; promovendo os interesses da agricultura com instituições de crédito; desamortizando os bens das corporações de mão-morta, e lançando-os no mercado; libertando o comércio de todos os vexames que não são indispensáveis para a*

*fiscalização, e adoptando muitas outras providências, que, mais ou menos directamente, influem na situação financeira do País.*<sup>9</sup>.

No contexto desta política económica, que se materializou na criação do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, em 30 de Agosto de 1852, os transportes ocupavam um lugar central, principalmente o caminho-de-ferro, o símbolo por excelência do progresso e da própria Revolução Industrial.

O modelo adoptado para o desenvolvimento das infra-estruturas ferroviárias em Portugal foi um modelo misto.

Em meados do século XIX era unânime que a construção e exploração dos caminhos-de-ferro deveria ficar a cargo de indivíduos ou sociedades privadas. No entanto, o contexto português obrigou o Estado a participar em maior ou menor medida nos empreendimentos ferroviários, quer através da construção ou exploração directa de trajectos pouco rentáveis quer pela concessão de diferentes subsídios às empresas privadas. Não sendo o mercado português suficientemente atractivo para os capitais nacionais e estrangeiros, o Estado tinha de criar contrapartidas para os investimentos realizados, através da concessão de subvenções quilométricas à construção<sup>10</sup>, de garantias de interesse sobre os capitais<sup>11</sup> e de isenções fiscais.

Neste sentido, o Estado português, seguindo o exemplo do espanhol ou do francês, recorreu à concessão ferroviária por concurso público para assegurar a construção e exploração do caminho-de-ferro no País. A concessão era um acto jurídico através do qual o Estado cedia o usufruto de determinada linha ferroviária durante um período de tempo limitado, nunca implicando a sua alienação da esfera pública. A concessão antecedia, normalmente, a constituição da sociedade construtora ou exploradora. Podia abrir-se concurso para a concessão de linhas férreas por iniciativa dos agentes privados, que apresentavam uma proposta para a construção de troços específicos, ou por iniciativa central, em que o Estado, reconhecendo a vantagem da construção de uma linha estimulava o interesse privado. Neste processo, o Estado

---

<sup>9</sup> Discurso de Fontes Pereira de Melo na apresentação da proposta do Orçamento Geral do Estado para 1866-1867, em 15 de Janeiro de 1866. Citado por Maria Eugénia Mata em "As três fases do Fontismo, projectos e realizações" in *Estudos e ensaios em homenagem a Vitorino Magalhães Godinho*, Lisboa, Sá da Costa Editora, 1989, p. 415.

<sup>10</sup> A subvenção quilométrica era um subsídio destinado à fase de construção das infra-estruturas, implicando um dispêndio considerável de capital num período temporal limitado.

<sup>11</sup> A garantia de juro era atribuída na fase da exploração das linhas férreas. Visava compensar as companhias ferroviárias em momentos que se verificassem despesas elevadas e baixo rendimento da exploração. Em princípio destinavam-se a conjunturas excepcionais, no entanto, a sucessão de maus resultados de exploração em linhas com este tipo de subsídio tornar-se-iam pesadíssimas para o Estado. Implicava um maior controlo das contas das companhias pelo governo.

reservava-se algumas prerrogativas essenciais, nomeadamente o direito de definir os pontos extremos da linha, o tempo de construção, a regulamentação das tarifas, a indicação do material circulante base e a possibilidade de resgate da concessão, entre outras. Por outro lado, era sua obrigação assegurar o planeamento da rede e desenvolver o necessário enquadramento legal.

Um dos grandes problemas do desenvolvimento ferroviário em Portugal, na segunda metade do século XIX, foi a ausência de medidas para promover o planeamento da rede. Apesar da centralidade que as obras públicas assumiram no programa económico da Regeneração, os seus governos não desenvolveram uma política integrada de transportes.

Durante os anos de 1856 a 1891, período em que foi construída grande parte da rede ferroviária portuguesa, o Estado não elaborou nenhum plano que a pensasse de forma integrada e a visse como rede nacional. A rede ferroviária portuguesa era constituída pela rede da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, pela rede do Estado, e pelas linhas das diferentes companhias privadas. Neste período a generalidade das linhas de caminho-de-ferro eram decretadas individualmente, respondendo a necessidades e solicitações específicas. A lógica liberal não se coadunava muito bem com a necessidade de planeamento centralizado, pelo que se optou por seguir uma política bastante pragmática. Outro elemento importante para explicar a ausência de um plano geral para a rede ferroviária, destacado por Maria Fernanda Alegria, diz respeito ao deficiente conhecimento do território, *Sem um conhecimento minimamente rigoroso do relevo e da geologia do País, dos recursos naturais e das produções e, mesmo, da distribuição da população, a escolha do traçado das primeiras linhas férreas baseou-se essencialmente em critérios de distância e em vagas estimativas de possíveis utentes. (...)*<sup>12</sup>. Apesar da excepção que constitui o plano de 1877<sup>13</sup>, elaborado pela Associação dos Engenheiros Civis Portugueses, a grande mudança só chegaria no final do século XIX, depois da crise de 1891 que enfraqueceu as companhias privadas e levou a um recentramento económico no mercado interno. O transporte ferroviário passou então a ser encarado sob uma perspectiva de serviço

---

<sup>12</sup> Maria Fernanda Alegria, *ob. cit.*, p. 250.

<sup>13</sup> Francisco Maria de Sousa Brandão, Luis Vitor Le Cocq, Manuel Raimundo Valadas, Manuel Afonso de Espregueira, Pedro Inácio Lopes, Joaquim Pires de Sousa Gomes, João Pedro Tavares Trigueiros, João Verissimo Mendes Guerreiro, “Relatório acerca do Plano da Rede Geral dos Caminhos de Ferro em Portugal” in *Revista de Obras Públicas e Minas*, n.º 102-103, Junho-Julho 1878, pp. 289-304.

público e foram nomeadas as primeiras comissões para estudar a rede ferroviária nacional.

## 2. D. JOSÉ DE SALAMANCA E A CONCESSÃO DAS LINHAS DE LESTE E NORTE

Em 1859 José de Salamanca y Mayol<sup>14</sup> era já um homem muito experiente na actividade ferroviária. Desde 1844 que se dedicava a inúmeros negócios ferroviários em Espanha, aparecendo frequentemente ligado, directa ou indirectamente, à criação de companhias e à construção de linhas de caminhos-de-ferro. A sua actividade centrava-se na obtenção de concessões ferroviárias que explorava directamente ou trespassava a sociedades financeiras. Dos seus diversos empreendimentos espanhóis destaca-se a participação na Companhia de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante. Na sequência destas operações, Salamanca desenvolvera profundas relações com algumas das principais casas financeiras francesas, como a Rothschild, a de Charles Laffitte e a de Edouard Blount. A sua actividade centrava-se bastante numa política de especulação, descrita da seguinte forma por López-Morell: (...) *en primer lugar proponía la construcción de una línea, dando muestras de suficiencia a la hora de rebajar sus pretensiones económicas; una vez conseguida la concesión y la ayuda, Salamanca solicitaba sucesivas mejoras en la adjudicación o la financiación, que intentaba justificar con realizaciones en otras líneas. De manera que nuestro personaje, pudo iniciar sucesivas obras sin apenas capital, financiándolas con las sucesivas subvenciones y ayudas que recibía para distintas líneas. (...)*<sup>15</sup>.

O investimento de José de Salamanca em Portugal pode ser encarado como um prolongamento das suas actividades em Espanha. Em Portugal existia a necessária

---

<sup>14</sup> José de Salamanca y Mayol (1811-1883) nasceu em Málaga e licenciou-se em Direito, pela Universidade de Granada. Em 1836 foi eleito deputado pela primeira vez e, onze anos depois, ocupava o cargo de ministro da Fazenda. Enredado em várias conspirações foi obrigado ao exílio em 1848, enfrentando a primeira falência. Regressou a Espanha em 1849 e foi então que se dedicou activamente ao processo de construção ferroviária no país e no estrangeiro. Em Espanha construiu várias linhas como a de Madrid a Aranjuez, a de Madrid a Zaragoza ou a de Zaragoza a Pamplona. Entreviu também nos Estados Pontifícios pela construção das linhas Roma a Ancona e a Civita Vecchia e de Roma a Nápoles. No final da década de 60 regressou à actividade política e ao cargo de deputado. Recebeu o título de marquês de Salamanca e de conde de los Llanos.

<sup>15</sup> Miguel López-Morell, *Salamanca y la construcción del ferrocarril de Aranjuez*, Aranjuez, II Congreso de História Ferroviária, 2001, p. 16, ([www.docutren.com/archivos.htm](http://www.docutren.com/archivos.htm)).

tranquilidade política e social para levar a cabo os empreendimentos pretendidos, além da natural receptividade a propostas que visassem desenvolver a circulação ferroviária. Salamanca contava também com o movimento de exportação dos capitais franceses e com o interesse destes pelo mercado português e pelos seus caminhos-de-ferro.

Em 1859 apenas estavam abertos à circulação pública 68 km e não existia qualquer companhia ferroviária constituída. A construção do troço em exploração devera-se à actividade da Companhia Central e Peninsular dos Caminhos de Ferro de Portugal, criada oficialmente no ano de 1853. Esta Companhia foi a primeira empresa ferroviária criada em Portugal e resultou da iniciativa de um conjunto de homens de negócios ingleses, encabeçados por John David Barri, John Owens, James Kitson, Charles Waring e Thomas Rumball, sendo representada por Hardy Hislop. Por contrato provisório de 10 de Agosto de 1852<sup>16</sup>, a Companhia Central e Peninsular recebeu do Governo a concessão provisória da linha de Leste, no seu percurso entre Lisboa e Santarém, contrato aprovado e convertido em lei a 18 de Agosto de 1853<sup>17</sup>. Diversas incongruências emergiram desde o momento da constituição da Companhia. Em primeiro lugar, o conjunto de acções lançadas em Portugal, que correspondia a um terço do capital social definido pelos *Estatutos*, não encontrou interessados pelo que o Governo foi obrigado a adquirir-lo sob pena da falência precoce da sociedade. Por outro lado, os empreiteiros Shaw & Warings eram detentores de outro terço do capital, o que criava uma situação particularmente irregular e influenciava negativamente o processo de construção. As relações entre a Companhia e os empreiteiros rapidamente se deterioraram pelo que, no mês de Setembro de 1855, o Estado foi obrigado a tomar conta da construção. Em 9 de Julho de 1857<sup>18</sup> era decretada a rescisão do contrato e o Estado ficava a cargo com pesados encargos, desde o reembolso aos accionistas, o pagamento das somas exigidas pelos empreiteiros, a conclusão das obras e a compra do material circulante. Magda Pinheiro calcula estas despesas em 4 460 677\$000 réis<sup>19</sup>.

Em meados do ano de 1859, pouco tempo depois do fracasso da iniciativa de Morton Petto<sup>20</sup>, D. José de Salamanca propôs que lhe fosse concedida a construção e

---

<sup>16</sup> Gaspar Fino, *Legislação e Disposições Regulamentares sobre Caminhos de Ferro*, vol. 1, Lisboa, Imprensa Nacional, 1883, pp. 15-16.

<sup>17</sup> *Idem, ob. cit.*, pp. 25-37.

<sup>18</sup> *Idem, ob. cit.*, pp. 62-63.

<sup>19</sup> Magda Pinheiro, *ob. cit.*, p. 393.

<sup>20</sup> O governo tinha realizado um contrato de concessão da linha de Leste, até Santarém, e da linha do Norte, com Morton Petto em 28 de Agosto de 1857. Para que as suas prerrogativas tivessem execução o concessionário tinha de constituir uma companhia ferroviária. Na sequência do falhanço da constituição de uma nova companhia, o contrato foi rescindido a 6 de Junho de 1859.

exploração de um caminho-de-ferro de Lisboa à fronteira espanhola e de um caminho-de-ferro que ligasse a capital ao Porto, proposta acolhida favoravelmente pelas autoridades portuguesas. A 30 de Julho do mesmo ano foi assinado um contrato provisório entre o Governo português e D. José de Salamanca e foi publicado um decreto que estabeleceu a abertura do concurso público para a concessão das linhas em questão. O principal critério definido para a escolha do concessionário dizia respeito à soma da subvenção quilométrica a atribuir pelo Governo, ou seja, teria preferência o candidato que exigisse menor subvenção. Na ausência de concorrentes a concessão seria atribuída a D. José de Salamanca, segundo as determinações do contrato provisório<sup>21</sup>.

Não apareceram novos candidatos a esta concessão pelo que Salamanca ficou como o vencedor do concurso público. O contrato definitivo data de 14 de Setembro de 1859. Este determinava que o concessionário construiria a linha de Leste, entre Lisboa e a fronteira, na zona de Badajoz, seguindo parte do percurso já executado, e a linha do Norte que se iniciaria em Ponte de Pedra, na linha de Leste, e teria o seu *terminus* na cidade do Porto. O concessionário estava ainda obrigado a fornecer todo o material fixo e circulante da linha, a instalar o telégrafo eléctrico e a construir uma estação central em Lisboa, na zona do Cais dos Soldados. As linhas seriam construídas para uma via, com a bitola ibérica de 1,67 m<sup>22</sup>. Em compensação dos encargos que o concessionário tomava sobre si o Governo concedia-lhe a exploração das linhas durante 99 anos e a concessão de um subsídio de 4 500 libras esterlinas por quilómetro para a linha de Leste e de 5 400 libras para a linha do Norte. Este subsídio seria pago em três prestações, a primeira quando terminassem os movimentos de terras, a segunda quando fosse assente a via e a terceira depois da entrega à exploração. O Governo entregou ao concessionário a secção de Lisboa a Ponte de Asseca, mediante uma quantia de 612 000 libras. Para além de todas estas cláusulas favoráveis, o contrato também salvaguardava a futura companhia de qualquer concorrência mediante a proibição da concessão de qualquer linha paralela às concessionadas, numa distância inferior a 40 km. Concedeu ainda a isenção de qualquer contribuição predial ou municipal nos primeiros 20 anos de exploração, com excepção do imposto de trânsito, a isenção alfandegária para os produtos importados e o usufruto dos terrenos do Estado. A Companhia teria a obrigação de transportar tropas e material de guerra a metade do preço e a permitir o

---

<sup>21</sup> Gaspar Fino, *ob. cit.*, pp. 66-67.

<sup>22</sup> A secção em exploração da linha de Leste fora construída com a bitola europeia, ou seja, com uma largura de via de 1,44 metros.

transporte do correio assim como a utilização do telégrafo eléctrico pelas autoridades sempre que necessário, sem qualquer custo. Para além das 40 000 libras esterlinas de caução já depositadas, o concessionário deveria depositar mais 20 000 antes de começar as obras. Os prazos para a conclusão das obras eram fixados em 3 anos para a linha de Leste e em 5 para a do Norte. O seu não cumprimento poderia resultar numa rescisão unilateral do contrato. O Governo tinha ainda a obrigação de fiscalizar as obras e a exploração das linhas<sup>23</sup>.

A lei que aprovou este contrato só seria publicada oito meses depois, em 5 de Maio de 1860<sup>24</sup>. Este diploma legislativo seguia na generalidade o contrato de 14 de Setembro de 1859, apresentando algumas alterações no trajecto da linha de Leste, obrigando-a a passar próximo da praça de Elvas, e no prazo de construção das linhas, estipulando que o trajecto da linha do Norte até à margem do Douro teria de ficar concluído em 3 anos e que a travessia do rio deveria estar pronta um ano depois.

### **3. CRIAÇÃO DA COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES**

Na sequência da concessão das linhas de Leste e Norte, D. José de Salamanca apressou-se a criar as condições necessárias para constituir uma companhia ferroviária à qual trespassasse os direitos adquiridos. Em 15 de Dezembro de 1859 fez a escritura pública dos *Estatutos* da companhia<sup>25</sup>, aprovados por decreto de 22 de Dezembro do mesmo ano<sup>26</sup>.

De acordo com este documento orgânico era criada uma sociedade anónima que recebia o nome de Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, com um capital social de 35 milhões de francos, representados por 70 000 acções de 500 francos cada uma. A sua sede social era em Lisboa e a sua duração ficava fixada em 99 anos. Esta tinha como fins principais a exploração da linha de Leste e da linha do Norte. Era-lhe também reconhecida a possibilidade de explorar todas as linhas que lhe fossem

---

<sup>23</sup> *Idem, ob. cit.*, pp. 82-96.

<sup>24</sup> *Idem, ob. cit.*, pp. 98-100.

<sup>25</sup> Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, *Estatutos*, Lisboa, Typ. da Sociedade Typographica Franco-Portugeza, 1860.

<sup>26</sup> Gaspar Fino, *ob. cit.*, pp. 97.

concedidas posteriormente. Os accionistas tinham direito a um juro de 6% sobre o capital pago e a um dividendo anual, quando se verificasse lucro sobre o produto líquido de exploração.

José de Salamanca trespassava-lhe todos os direitos e obrigações acordados a 14 de Setembro de 1859, ficando como empreiteiro da Companhia<sup>27</sup>. A construção das duas linhas foi acordada em 132 350 francos por quilómetro, para além da subvenção governamental garantida. Salamanca ficava encarregue da construção, do fornecimento de todo o material fixo e circulante, da construção das estações, oficinas, obras de arte, e tudo o que fosse necessário. O pagamento era-lhe feito mensalmente, mediante a retenção de um décimo como garantia de boa construção. Durante o período da construção o empreiteiro ficava encarregue da exploração de todas as secções concluídas, mediante o pagamento de um juro de 2% sobre o capital pago das acções. A Companhia só tomava posse de cada secção depois da fiscalização e autorização governamental para a abertura à circulação pública.

Os *Estatutos* definiam ainda as atribuições dos diferentes órgãos directores da Companhia Real. A administração ficava a cargo de um órgão colectivo, o Conselho de Administração, composto por 17 membros, dos quais pelo menos 9 deveriam ser portugueses e espanhóis<sup>28</sup>. Junto deste Conselho tinha assento um representante do Governo, com voto meramente consultivo, apelidado de Comissário Régio. Reconheciam também a faculdade de criação de uma delegação do Conselho na cidade de Paris, constituída pelos administradores que residissem em França e em Inglaterra. Para exercer o cargo de administrador cada indivíduo devia possuir 100 acções da Companhia, que depositaria como caução durante todo o período em que ocupasse esse cargo. Receberia um vencimento mensal e tinha direito a uma percentagem do lucro anual da Companhia. Segundo o artigo 20.º, José de Salamanca tinha o privilégio de nomear os membros do primeiro Conselho de Administração, mediante aprovação governamental. O Conselho seria renovado anualmente na quinta parte dos seus membros. Os poderes atribuídos a este órgão colegial eram bastante amplos, sendo descritos no artigo 26.º. De entre estes destaca-se a possibilidade de elaborar convenções destinadas à aquisição ou alienação de linhas ou bens da Companhia, a negociação de acordos com outras sociedades anónimas, o investimento dos fundos de

---

<sup>27</sup> Artigo 6.º, Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, *ibidem*.

<sup>28</sup> Os *Estatutos* fixavam o número de 20 administradores como o limite máximo para a constituição do Conselho de Administração.

reserva, a definição e alteração de tarifas, a regulação da exploração com o Governo, a obtenção de capitais através da realização de empréstimos, o estudo e a proposta para expansão da rede interna e a nomeação da direcção da Companhia.

A direcção dos serviços da Companhia ficava a cargo de um Director Geral, que tinha assento no Conselho de Administração com um voto consultivo. Este era um cargo essencialmente técnico, competindo-lhe a execução das resoluções do Conselho.

Por fim, resta referir a organização do órgão que se destinava a representar os accionistas, a Assembleia Geral. Esta era constituída apenas pelos 50 maiores accionistas, com mais de 50 acções, que fizessem o depósito exigido no anúncio de convocação. Cada grupo de 50 acções dava direito a 1 voto e cada accionista não poderia reunir mais de 20 votos. Mesmo com uma afluência limitada, a Assembleia funcionava como representante da totalidade dos accionistas. A Assembleia Geral deveria reunir-se ordinariamente uma vez por ano, mas poderia ser convocada extraordinariamente sempre que fosse necessário. Tinha poder de deliberação sempre que reunisse pelos menos 40 accionistas, que representassem a décima parte da totalidade do capital acções. A sua presidência era honorífica e ficava a cargo do Governador Civil de Lisboa ou de outro qualquer delegado do Governo. Em princípio a Assembleia resolveria apenas as questões apresentadas pelo Conselho de Administração e examinaria o relatório e contas anuais da Companhia. Ocupava-se ainda de outras questões administrativas como a distribuição dos lucros ou a nomeação de administradores. As suas deliberações tinham um carácter obrigatório para todos os accionistas.

A criação da Companhia Real foi ratificada pela Assembleia Geral de 11 de Maio de 1860, a primeira Assembleia Geral a ter lugar. Esta reunião que se reuniu extraordinariamente em Paris elegeu o primeiro Conselho de Administração da Companhia, proposto por Salamanca. O Governo português reconheceu as suas resoluções por decreto de 20 de Junho de 1860<sup>29</sup>. Os indivíduos eleitos foram os seguintes: duque de Saldanha, visconde de Paiva, Fortunato Chamiço Júnior<sup>30</sup>, D. José de Salamanca y Mayol, D. Alejandro Llorente, D. José de la Fuente, Juan Gomez Roldan, D. Tomás Retortillo, D. Joaquim de la Gandara, D. José de Zaragoza, Chatelus,

---

<sup>29</sup> *Idem, Actas do Conselho de Administração, 1860-1866*, vol. 1, sessão de 12 de Julho de 1860.

<sup>30</sup> Fortunato Chamiço Júnior foi um importante capitalista português, estabelecido em Lisboa mas originário da cidade do Porto. Filho de Fortunato de Oliveira Chamiço, em 1843 fundou a Casa Chamiço & C.<sup>a</sup>, que deu origem ao Banco Totta. Esteve ainda ligado à fundação do Banco Nacional Ultramarino e foi um sócio importante da Companhia União Mercantil. Casou com D. Ana de Freitas Guimarães. Em 1878 notabilizou-se pela aquisição do Palácio Ratton, em Lisboa.

Edouard Dalloz, Lichtlin<sup>31</sup>, Paul Daru, Joseph de la Bouillierie<sup>32</sup>, Edouard Blount, Gustave Delahante<sup>33</sup>. Destes 17 membros apenas três eram portugueses. Os restantes eram, na sua maioria, de nacionalidade espanhola ou francesa, e estavam ligados ao sector financeiro e a diversas companhias ferroviárias nesses países. Como representante do Governo foi nomeado António Augusto de Melo Archer<sup>34</sup>. Já o cargo de Director da Companhia só foi preenchido em 1865, na sequência da preparação da transferência da exploração das linhas de Leste e Norte da Empresa construtora para a Companhia, sendo nomeado o engenheiro Goudchaux<sup>35</sup>.

Relativamente às questões financeiras é importante referir que logo a 21 de Junho de 1860 o Governo português autorizou a abertura da bolsa de Lisboa às acções da Companhia Real<sup>36</sup>. Como banqueiro da Companhia em Lisboa foi nomeado Juan Gómez Roldan, banqueiro nessa cidade há algum tempo, sendo também gerente e sócio da casa financeira espanhola de Juan Rodriguez Blanco, a qual desenvolveria interessantes relações com a Companhia<sup>37</sup>. Com a criação do Banco Nacional Ultramarino, em 1864, este passou a assegurar grande parte das operações financeiras da Companhia Real na praça de Lisboa. Em Paris, funções semelhantes eram exercidas pela Société Générale de Crédit Industriel et Commercial, à qual estavam ligados grande parte dos administradores franceses da Companhia Real. Para além de banqueiro da Companhia, o Crédit Industriel et Commercial encarregar-se-ia do fornecimento de grande parte do capital que a Companhia usufruiria nesta primeira fase da sua vida.

A fase inicial da sua actividade foi, desta forma, marcada pela dependência face a José de Salamanca e aos interesses da Empresa Construtora das linhas de Leste e Norte. Só a partir de Dezembro de 1864, momento em que se prepara a transferência

---

<sup>31</sup> Lichtlin (?-1872), foi vice-Presidente do Conselho de Administração da Société Générale de Crédit Industriel et Commercial.

<sup>32</sup> Joseph de la Bouillierie esteve ligado à Société Générale de Crédit Industriel et Commercial, à Sociedade Madrid a Cáceres e Portugal e ocupou cargos importantes no governo francês, como o de ministro do Comércio.

<sup>33</sup> *Idem*, *Registo dos Membros do Conselho de Administração*, s.d.

<sup>34</sup> Dá-se conta da nomeação de Melo Archer na sessão de 12 de Julho de 1860. Melo Archer manteve-se no cargo de comissário régio praticamente até à sua morte, em 1878. Por decreto de 16 de Janeiro de 1878 foi substituído por Luís António Nogueira. *Idem*, *Actas do Conselho de Administração, 1860-1880*, vols. 1 a 6. António Augusto de Melo Archer (?-1878) licenciou-se em Direito pela Universidade de Coimbra. Desde 1835 que ocupou diversos cargos nos serviços centrais, primeiro no Ministério da Guerra e depois no das Obras Públicas, Comércio e Indústria. Foi deputado durante um curto período, logo após a Regeneração. José Miguel Sardica, “ARCHER, António Augusto de Melo” in *Dicionário Biográfico Parlamentar, 1834-1910*, vol. I, Lisboa, Assembleia da República, ICS, 2004, pp. 213-214.

<sup>35</sup> Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, *Actas do Conselho de Administração, 1860-1866*, vol. 1, sessão de 15 de Maio de 1865.

<sup>36</sup> *Idem*, *ob. cit.*, sessão de 12 de Julho de 1860.

<sup>37</sup> *Idem*, *ob. cit.*, sessão de 21 de Julho de 1864.

das linhas para a Companhia<sup>38</sup>, é que esta última ganha alguma autonomia, principalmente no longo processo de liquidação das despesas, que se arrastou durante mais de 10 anos. Um primeiro sinal desta autonomia transpareceu com a decisão de recorrer ao árbitro estatutário, Paulin Talabot<sup>39</sup>, para definir o modo por que se faria a liquidação das contas e analisar as despesas efectivas de construção. O seu relatório foi apresentado em 28 de Abril de 1865 e deu algumas pistas interessantes sobre o processo de construção das linhas, destacando algumas deficiências principalmente na linha de Norte. Determinou o pagamento de uma soma de 5 091 593,62 francos ao empreiteiro<sup>40</sup>.

Um outro elemento central na vida da jovem Companhia tem a ver com as relações que esta estabeleceu com o poder central. A Companhia Real era importante para o Governo no sentido em que era a primeira empresa ferroviária a ser bem sucedida, proporcionando o arranque definitivo da rede ferroviária portuguesa. Além destes factores ainda lhe proporcionava vantagens no acesso ao crédito externo e lhe permitia aumentar as receitas através do imposto de trânsito. Por outro lado, o Governo tinha uma importância vital para a Companhia. Criou as condições propícias à atracção do investimento estrangeiro e deu diversos privilégios à construção, nomeadamente pela concessão de subsídios e pela isenção de taxas e impostos. Cabia-lhe também a regulamentação da actividade e a salvaguarda dos benefícios da Companhia face à previsível concorrência de outros grupos capitalistas. Não obstante estas profundas interdependências entre ambos, as suas relações foram frequentemente difíceis e conflituosas. Desde a negociação das tarifas à aprovação dos regulamentos de polícia e exploração ferroviárias, todos eram objectos de acesas discussões. Nas fases de expansão e maior pujança económica da Companhia a sua capacidade de pressão sobre o poder político era enorme, dificilmente seriam aprovadas medidas com as quais não concordasse. Por outro lado, nos momentos de desaceleração económica e de maior fragilidade financeira esta pressão atenuava-se, mas não desaparecia, dando espaço para que o poder central pudesse intervir mais activamente nos negócios internos da primeira.

A título de exemplo, pode indicar-se a controvérsia que se gerou em torno das tarifas a aplicar na secção de Lisboa a Santarém. A Companhia Real pretendeu elevar as

---

<sup>38</sup> A Companhia Real inicia a exploração directa das linhas de Leste e Norte em 25 de Junho de 1865. *Idem, ob. cit.*, sessão de 19 de Junho de 1865.

<sup>39</sup> Segundo o artigo 6.º dos *Estatutos*. *Idem, Estatutos*, Lisboa, Typ. da Sociedade Typografica Franco-Portuguesa, 1860.

<sup>40</sup> *Idem, Actas do Conselho de Administração, 1860-1866*, vol. 1, sessão de 29 de Maio de 1865.

tarifas praticadas, aproximando-as das francesas, ao que Governo levantou diversas reservas. No entanto, pouco tempo depois, autorizou a aplicação de conjunto de tarifas bastante mais elevadas nas linhas do Sul e Sueste, o que foi bastante mal visto pela administração da Companhia Real e originou uma reacção feroz desta última<sup>41</sup>, acabando por conseguir algumas cedências por parte do Governo. Numa outra conjuntura, como a do ano de 1866, a contestação à nomeação de uma comissão de inquérito para fazer uma auditoria às contas da Companhia, decretada a 12 de Julho do mesmo ano, foi bastante mais regrada, apesar do conteúdo do relatório final: (...) *La commission révèle encore la constitution périliclitante du capital, actions, les intérêts payés aux actionnaires par la compagnie et par l'entrepreneur, les pourcentages reçus par le conseil d'administration et les fondateurs. Le recours conséquent à l'émission excessive d'obligations et les bénéfices obtenus par le CIC [Crédit Industriel et Commercial] malgré les rares services rendus, furent aussi mentionnés.*

*D'après la commission la plupart des exigences de l'entrepreneur avait été satisfaite à la fin de la construction sans que la compagnie eût fait valoir ses intérêts ni se fût battue pour l'application intégrale de la sentence de Paulin Talabot. La compagnie avançait les capitaux à l'entrepreneur avec un taux d'intérêt de 3% alors qu'elle payait des intérêts plus élevés. (...)*<sup>42</sup>.

#### 4. PERÍODO DE DEFINIÇÃO DAS ESTRUTURAS

Os primeiros anos de vida da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses assistiram à construção de um conjunto de estruturas com um impacto duradouro na organização e definição das políticas de exploração internas. Todas as estruturas identificadas resultaram das determinações, directas ou indirectas, dos documentos genésicos da Companhia, o contrato de 14 de Setembro de 1859 e os *Estatutos* de Dezembro de 1859.

Em primeiro lugar identifica-se um Conselho de Administração pouco dinâmico e realmente subordinado ao primitivo concessionário, D. José de Salamanca. Este Conselho devia renovar-se anualmente, na proporção de um quinto por proposta à

---

<sup>41</sup> *Idem, ob. cit.*, sessões de 3, 13 e 25 de Agosto de 1860.

<sup>42</sup> Magda Pinheiro, *ob. cit.*, p. 472.

Assembleia Geral<sup>43</sup>. Ora nessas reuniões reelegiam-se quase sempre os membros sorteados para saírem do Conselho ou então substituíam-se por indivíduos nomeados pelo mesmo Conselho. Além disto, era um Conselho dominado por estrangeiros, principalmente espanhóis e franceses, em que os portugueses apareciam mais com uma função de dar credibilidade e prestígio do que de exercer efectivamente qualquer função administrativa<sup>44</sup>. Era, principalmente, em conjunturas de recessão económica que a nomeação de indivíduos distintos e de elevada posição, de nacionalidade portuguesa, se realizava. A título de exemplo destacamos a nomeação de António Maria de Fontes Pereira de Melo e de Eduardo Pinto de Soveral, para Administradores da Companhia Real, em 1871. Em 1869 tinha já sido nomeado António de Serpa Pimentel<sup>45</sup>. A presença dos irmãos Fortunato Chamiço Júnior e Francisco de Oliveira Chamiço<sup>46</sup>, membros do Conselho desde o primeiro momento, parece não se coadunar com a situação descrita. Os irmãos Chamiço eram grandes capitalistas portugueses, originários da cidade do Porto, ligados à criação de dois bancos importantíssimos para a história financeira portuguesa, o Banco Nacional Ultramarino e o Banco Totta. A sua acção nos negócios da Companhia foi muito activa, assistindo os restantes membros nas diversas negociações levadas a cabo e funcionando como intermediários privilegiados nas relações entre a Companhia e o Governo português.

Entre 1860 e 1883 ocuparam o cargo de administradores 39 indivíduos, sendo que o Conselho de Administração era composto por 20 elementos. Se tivermos em consideração que 27% destes administradores foram substituídos por terem falecido poderemos ter uma melhor perspectiva da pouca mobilidade deste órgão<sup>47</sup>.

---

<sup>43</sup> De acordo com o artigo 20.º dos *Estatutos* de 1859. Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, *Estatutos*, Lisboa, Typ. da Sociedade Typografica Franco-Portugueza, 1860.

<sup>44</sup> Dos 39 indivíduos que constituíram o Conselho, entre 1860 e 1883, 16 eram espanhóis, 12 eram franceses, 9 eram portugueses, 1 era irlandês e 1 era turco. A constituição do Conselho de Administração é apresentada no Anexo 1.

<sup>45</sup> António de Serpa Pimentel foi nomeado Administrador na Assembleia de 3 de Dezembro de 1869. Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, *Registo dos Membros do Conselho de Administração*, s.d. Fontes Pereira de Melo foi nomeado na sessão do Conselho de Administração de 8 de Setembro de 1871 e Eduardo Pinto de Soveral na sessão de 18 de Setembro do mesmo ano. Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, *Actas do Conselho de Administração, 1870-1872*, vol. 3, sessões de 8 e 18 de Setembro de 1871.

<sup>46</sup> Francisco de Oliveira Chamiço (1820?-1888) era filho de Fortunato de Oliveira Chamiço, negociante da praça do Porto e irmão de Fortunato Chamiço Júnior. Foi educado em Inglaterra e colaborou na Casa Chamiço & C.<sup>a</sup>. Foi membro da direcção da Associação Comercial Portuense e esteve ligado à fundação da Companhia Utilidade Pública, do Banco Nacional Ultramarino, do qual foi administrador, e do Palácio de Cristal. Foi deputado em várias legislaturas. A sua actividade como membro da Sociedade de Geografia ganhou algum relevo. Casou com D. Claudina de Freitas Guimarães.

<sup>47</sup> *Idem*, *Registo dos Membros do Conselho de Administração*, s.d.

Outra característica essencial da primeira fase de vida da Companhia é a constituição de uma Assembleia Geral pouco democrática, dependente do Conselho de Administração e dos interesses dos grandes accionistas.

Segundo os artigos 31.º e 32.º dos *Estatutos* a Assembleia Geral representava a totalidade dos accionistas, apesar de ser composta apenas pelos 50 maiores accionistas com mais de 50 acções. Isto significava que apenas tinham assento na reunião os indivíduos que tivessem realizado um investimento mínimo de 4 500\$000 réis ou 25 000 francos<sup>48</sup>, excluindo a maioria da massa accionista composta por pequenos investidores. A realização das assembleias em Lisboa afastava grande parte dos elementos que tinham possibilidade de tomar assento na reunião, uma vez que a maioria dos accionistas residia em França. Assim, delegavam os seus votos nos accionistas residentes em Portugal, que eram ao mesmo tempo os membros do Conselho de Administração da Companhia Real. Numa conjuntura desta natureza dificilmente as resoluções da Assembleia seriam diferentes das propostas feitas pelo Conselho. As Assembleias Gerais acabam por assumir um carácter mais simbólico que real na ratificação das decisões dos órgãos centrais da Companhia.

O carácter restrito na participação do capital social nas reuniões das Assembleias Gerais destaca-se ao observarmos as listas de presenças das reuniões. No período balizado entre 1876 a 1883, do qual possuímos as listas de presenças nas Assembleias Gerais ordinárias, verifica-se que as reuniões foram compostas em média por 8 elementos, representantes de cerca de 8 588 acções ou de 12% do total do capital social. Mesmo com uma constituição limitada, o peso dos diferentes indivíduos na reunião era muito díspar, como se pode comprovar pela tabela seguinte:

**Tabela 1** - Accionistas presentes nas reuniões das Assembleias Gerais ordinárias da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portugueses, entre 1876 e 1883.

Ano	Accionista	Total de Acções	Total de Votos	Percentagem de Votos
1876	Fortunato Chamiço Júnior	2 000	30	19,7
	Francisco de Oliveira Chamiço	300	6	4
	Osborne Jacques de Sampaio <sup>49</sup>	1 380	26	17,1
	Carlos Ferreira dos Santos Silva	1 900	38	25
	António Pereira de Carvalho	100	2	1,3

<sup>48</sup> Quantia calculada sobre o preço nominal de 90\$000 réis ou 500 francos por acção. O custo real das 50 acções seria inferior às somas avançadas.

<sup>49</sup> Osborne Jacques de Sampaio era de nacionalidade francesa mas estabeleceu uma casa bancária em Lisboa. Desde 1860 que pertencia à Administração da Companhia Real, primeiro como secretário do Conselho, posteriormente como Administrador da mesma Companhia e como Administrador Delegado.

	Visconde de Ribeiro da Silva	300	6	4
	Manuel Afonso de Espregueira	840	16	10,5
	D. José Iglesias	1 415	28	18,4
	<b>Total</b>	<b>8 235</b>	<b>152</b>	<b>100</b>
1877	Fortunato Chamiço Júnior	4 136	62	29,7
	Francisco de Oliveira Chamiço	1 413	28	13,3
	Osborne Jacques de Sampaio	1 678	33	15,8
	Carlos Ferreira dos Santos Silva	200	4	1,9
	António Pereira de Carvalho	700	14	6,7
	Visconde de Ribeiro da Silva	2 301	46	22
	Manuel Afonso de Espregueira	340	6	2,9
	Eduardo Pinto de Soveral	657	13	6,2
	Frederico Biester	50	1	0,5
	Pedro Rebelo Carneiro	90	1	0,5
	Manuel Rodrigues Lima	50	1	0,5
	<b>Total</b>	<b>11 615</b>	<b>209</b>	<b>100</b>
1878	Fortunato Chamiço Júnior	2 213	44	23,7
	Francisco de Oliveira Chamiço	300	6	3,2
	Osborne Jacques de Sampaio	2 101	42	22,6
	Carlos Ferreira dos Santos Silva	500	10	5,4
	António Pereira de Carvalho	1 078	21	11,3
	Visconde de Ribeiro da Silva	2 311	46	24,7
	Manuel Afonso de Espregueira	200	4	2,2
	Eduardo Pinto de Soveral	657	13	6,9
<b>Total</b>	<b>9 360</b>	<b>186</b>	<b>100</b>	
1879	Fortunato Chamiço Júnior	5 100	22	28,2
	Francisco de Oliveira Chamiço	300	6	7,7
	Osborne Jacques de Sampaio	600	12	15,4
	Carlos Ferreira dos Santos Silva	300	6	7,7
	António Pereira de Carvalho	700	14	17,9
	Visconde de Ribeiro da Silva	721	14	17,9
	Manuel Afonso de Espregueira	92	1	1,3
	Pedro Rebelo Carneiro	100	2	2,6
	Frederico Biester	50	1	1,3
	<b>Total</b>	<b>7 963</b>	<b>78</b>	<b>100</b>
1880	Fortunato Chamiço Júnior	2 896	53	28,2
	Francisco de Oliveira Chamiço	1 600	32	17
	Osborne Jacques de Sampaio	2 500	48	25,6
	Carlos Ferreira dos Santos Silva	2 564	50	26,6
	António Pereira de Carvalho	170	3	1,6
	Frederico Biester	50	1	0,5
	Manuel Rodrigues de Lima	50	1	0,5
<b>Total</b>	<b>9 830</b>	<b>188</b>	<b>100</b>	
1881	Fortunato Chamiço Júnior	2 096	41	26,1
	Francisco de Oliveira Chamiço	300	6	3,8
	Osborne Jacques de Sampaio	1 500	28	17,8
	Carlos Ferreira dos Santos Silva	1 904	37	23,6
	António Pereira de Carvalho	800	16	10,2
	Frederico Biester	1 150	21	13,4
	Manuel Afonso de Espregueira	300	6	3,8
	Tomás da Silva Brandão	100	2	1,3
<b>Total</b>	<b>8 150</b>	<b>157</b>	<b>100</b>	
1882	Fortunato Chamiço Júnior	2 424	48	31,6
	Francisco de Oliveira Chamiço	200	4	2,6
	Osborne Jacques de Sampaio	1 400	28	18,4
	Carlos Ferreira dos Santos Silva	400	8	5,3
	António Pereira de Carvalho	2 700	54	35,5

	Frederico Biester	500	10	6,6
	<b>Total</b>	<b>7 624</b>	<b>152</b>	<b>100</b>
<b>1883</b>	Fortunato Chamiço Júnior	1 500	30	25,6
	Francisco de Oliveira Chamiço	1 095	21	17,9
	Abecassis e Irmão	150	3	2,6
	Carlos Ferreira dos Santos Silva	2 085	41	35
	António Pereira de Carvalho	600	12	10,3
	Visconde de Ribeiro da Silva	500	10	8,6
	<b>Total</b>	<b>5 930</b>	<b>117</b>	<b>100</b>

Fonte: Serviço de Documentação e Arquivo Fotográfico da C.P., Fundo Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, Subfundo Comité de Paris, Secção Correspondência Geral e Contabilidade, Série Assembleias Gerais, Caixa 1.

Ao analisar a tabela anterior é possível constatar que mesmo com uma constituição tão reduzida, o poder decisório estava comumente nas mãos de dois ou três accionistas, representantes dos grandes detentores de capital<sup>50</sup>. Dos anos analisados destacam-se largamente os nomes de Fortunato Chamiço Júnior, de Carlos Ferreira dos Santos Silva<sup>51</sup> e do visconde de Ribeiro da Silva<sup>52</sup> como os grandes decisores das reuniões realizadas.

Por fim, a última característica para a qual gostaríamos de chamar a atenção é a da importação sistemática de capital, face quer ao desinteresse do capital nacional em investir nesta área quer à escassez de rendimentos produzidos pelo caminho-de-ferro na sua fase inicial.

Neste sentido, o sucesso da Companhia Real deveu-se, em grande medida, à forte base financeira construída por José de Salamanca. Para os negócios portugueses Salamanca contou com o apoio de grandes capitalistas europeus, na sua maioria estabelecidos na praça parisiense, que proporcionaram os fundos necessários ao arranque do empreendimento e o financiaram nos momentos de aperto financeiro. A Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses tornou-se num verdadeiro colosso no contexto económico português não tanto pelas suas concretizações internas mas pelas relações externas que mantinha, que permitiam manter aberta uma via para canalização dos capitais internacionais para o mercado português.

<sup>50</sup> A lista dos accionistas que realizaram depósitos para participar nas Assembleias Gerais assim como o número de votos que cada um delegou nos seus representantes em Lisboa aparece discriminada no Anexo 2.

<sup>51</sup> Carlos Ferreira dos Santos Silva (1828-1885), filho de João Ferreira dos Santos Silva, barão de Santos, desenvolveu uma dinâmica actividade financeira e comercial. Esteve ligado ao negócio dos tabacos e foi um dos sócios fundadores da Casa Fonseca, Santos e Viana, juntamente com Francisco Isidoro Viana e com os irmãos Fonseca. Foi membro da Câmara do Comércio de Lisboa.

<sup>52</sup> Libânio Ribeiro da Silva (1824-1895), 1.º conde e 1.º visconde de Ribeiro da Silva, foi um importante negociante da praça de Lisboa.

Os capitais que financiaram a Companhia provinham maioritariamente de França. A criação da Companhia coincidiu com uma fase de expansão do investimento francês no exterior, particularmente em países da Europa mediterrânica que iniciavam tardiamente o grande empreendimento da construção ferroviária, como era o caso de Espanha<sup>53</sup>. O movimento de exportação de capital estava intimamente associado à política externa francesa e à intensificação do seu peso político na Europa continental. Neste sentido importa relembrar o peso que o governo francês tinha nos movimentos da bolsa de Paris, passando pelas suas mãos a decisão de cotar ou não os diferentes títulos. O interesse do investimento francês em Portugal é explicado pela aspiração em controlar a rede ferroviária do Sudoeste europeu, pela oportunidade de penetração num novo mercado até ao momento dominado totalmente pela Inglaterra e, por fim, pelo interesse no incremento dos empréstimos ao Estado português.

Apesar da identificação da fonte de exportação de capital não é possível, como refere António Lopes Vieira, determinar a sua origem. Na realidade, muito do capital proveniente de França e aplicado na construção ferroviária portuguesa, poderia resultar de uma aliança anglo-francesa materializada nas casas bancárias desta última nação. Neste contexto Lopes Vieira destaca o carácter internacional do capital<sup>54</sup>. (...) *Consequentemente, é difícil diferenciar os investimentos franceses dos ingleses e parece mais apropriado dizer que o capital estrangeiro era, sobretudo, resultado de associações financeiras anglo-francesas através de bancos de investimento que, em contrapartida, compartilhavam finalidades mútuas e mais ambiciosas, tanto em Portugal como em Espanha. (...)*<sup>55</sup>.

No complexo processo de financiamento das companhias ferroviárias não é possível esquecer o papel do Estado, no sentido em que criou as condições necessárias para a atracção desse mesmo capital estrangeiro, que não se podia encontrar no País, e garantiu a rentabilidade dos investimentos. É difícil contabilizar a verdadeira dimensão desse auxílio, no entanto, a sua importância é essencial. Como refere Magda Pinheiro, a autora que deu grande ênfase a este financiamento, (...) *L'Etat joua sans aucun doute, un rôle central dans l'importation de capitaux étrangers au Portugal durant cette*

---

<sup>53</sup> A grande explosão do investimento francês neste país ocorreu em 1855. Depois de 1860 este investimento regrediu devido à instabilidade política da década e à difícil conjuntura económica, o que resultou no afastamento dos títulos espanhóis da bolsa parisiense. O mercado português, mais tranquilo, aparecia como uma excelente alternativa.

<sup>54</sup> António Lopes Vieira, *The role of Britain and France in the Finance of the Portuguese Railways, 1850-1890*, Leicester, 1983, pp. 174-175.

<sup>55</sup> *Idem*, "A política da especulação – uma introdução aos investimentos britânicos e franceses nos caminhos-de-ferro portugueses" in *Análise Social*, vol. XXIV (101-102), 1988, pp. 742.

*période. Du point de vue des pays exportateurs ce phénomène s'explique facilement par la rentabilité et la sécurité que recherchaient les fournisseurs de fonds. (...)*<sup>56</sup>.

Em suma, a análise do financiamento da Companhia Real permite-nos encontrar uma tendência para um movimento contínuo de importação de capital, fornecido por grupos financeiros franceses encabeçados pela Société Général de Crédit Industriel et Commercial e pelas casas financeiras Blount e Camondo. Associado a este movimento encontramos a justificação do peso crescente de uma delegação administrativa da Companhia no estrangeiro, o Comité de Paris. Iniciando a sua actividade como um órgão subsidiário do Conselho de Lisboa, a proximidade com o grande capital francês levou ao aumento progressivo de competências, à emergência de um tipo de administração bicéfala e, progressivamente, à deslocação do centro de poder de Lisboa para Paris.

## **5. AS OPÇÕES DE EXPLORAÇÃO**

### **5.1. A OPÇÃO INTERNACIONAL**

Entre 1859 e 1884 não existiu qualquer plano de conjunto para a rede ferroviária portuguesa, pelo que a construção das linhas e ramais foi sendo feita de acordo com objectivos específicos, respondendo a necessidades particulares. No entanto, é possível encontrar uma tendência comum na expansão da rede ferroviária portuguesa, seguida tanto pelo Estado como pelas companhias privadas: o crescimento das vias férreas em direcção à fronteira espanhola.

Os caminhos-de-ferro eram encarados como elementos centrais para a integração do País no contexto europeu e ibérico. A redução da distância entre Portugal e a Europa continental permitiria atenuar o carácter periférico do País, mediante a promoção das excelentes potencialidades do porto de Lisboa. (...) *L'Intelligentsia portugaise de la deuxième moitié du XIXème siècle, nourrie para l'économie politique libérale et par une merveilleuse adhésion au progrès technologique-progrès si palpable dans le chemin de fer-croyait que celui-ci procurerait au pays les conditions d'une meilleure*

---

<sup>56</sup> Magda Pinheiro, *ob. cit.*, pp. 267-268.

*intégration internationale. L'illusion n'existe qu'à posteriori et n'était pas restreinte à une poignée d'hommes politiques prétentieux et incultes. Cette idée même était partagée par des étrangers et rapportée dans des livres et des articles sur le Portugal écrits à cette époque. (...)*<sup>57</sup>. Acreditava-se verdadeiramente que (...) *Os caminhos-de-ferro deviam assegurar a Lisboa o lugar que geograficamente (naturalmente) lhe devia caber. (...)*<sup>58</sup>. Inconscientemente sonhava-se com a recuperação da posição internacional perdida com a independência do Brasil.

A preferência pelo desenvolvimento das ligações internacionais criou constrangimentos importantes na estruturação da rede ferroviária portuguesa, de entre os quais consideramos essenciais a adopção da bitola ibérica, de 1,67 metros, e da secundarização dos trajectos que poderiam ter potencializado a integração do mercado interno, cuja construção só se iniciou no momento posterior a 1884 para o caso específico da Companhia Real. A prioridade dada às ligações internacionais, associada ao tardio desenvolvimento deste meio de transporte em Portugal, significou a subordinação das suas linhas aos eixos ferroviários já construídos em Espanha, o que decerto não terá contribuído positivamente para uma eficaz rentabilização das vias construídas<sup>59</sup>.

## 5.2. A CONSTRUÇÃO DAS LINHAS DE LESTE E NORTE

Em 1859, tanto a linha de Leste como a do Norte, não correspondiam a projectos novos e inéditos. A discussão em torno destas vias decorria desde 1844, data da primeira proposta para a introdução da viação acelerada no País. A importância e a necessidade da construção das duas linhas eram incontestáveis e essenciais. Na realidade, a construção destas linhas férreas vinha duplicar duas vias de circulação tradicionais no território português, a primeira das quais tinha o Tejo como via nas

---

<sup>57</sup> *Idem, ob. cit.*, p. 31.

<sup>58</sup> *Idem*, “Portugal e Espanha: Integração e ruptura. Os caminhos-de-ferro (1850-1890)” in *Ler História*, n.º 11, 1987, p. 48.

<sup>59</sup> Maria Fernanda Alegria, *O desenvolvimento da rede ferroviária portuguesa e as relações com Espanha no século XIX*, Relatório n.º 5, Linha de Acção n.º 6, Lisboa, Centro de Estudos Geográficos / Instituto Nacional de Investigação Científica, 1983, p. 6.

deslocações entre o litoral e o interior e a segunda era realizada através da navegação por cabotagem<sup>60</sup>.

O primeiro troço da linha de Leste, o único em exploração no ano de 1859<sup>61</sup>, tinha sido concedido à Companhia Central e Peninsular dos Caminhos de Ferro Portugueses por carta de lei de 18 de Agosto de 1853<sup>62</sup>. As dificuldades que, desde o início, rodearam a Companhia Central Peninsular, acrescidas pelo conflito entre esta e os empreiteiros Shaw & Warings, levaram o Governo português, detentor de um terço das acções da Companhia, a tomar conta da construção e a rescindir o contrato com a Companhia, por decreto de 9 de Julho de 1857<sup>63</sup>. Este troço iria constituir a primeira parte da linha de Leste, proposta por José de Salamanca, cujo preço ficou fixado em 612 000 libras esterlinas<sup>64</sup>.

Os trabalhos da linha de Leste prosseguiram a bom ritmo desde a concessão a José de Salamanca. A linha de Leste foi dividida em cinco secções, cujos trabalhos se iniciaram simultaneamente. Para além de construir o restante trajecto de Ponte de Asseca à fronteira, junto a Elvas, o empreiteiro foi também encarregue de alterar a bitola da secção em exploração e de construir a estação central de Lisboa, no Cais dos Soldados, a futura estação de Santa Apolónia. O prazo acordado para a abertura à exploração da linha foi cumprido. Em 31 de Maio de 1863 inaugurava-se a circulação entre Lisboa e a fronteira.

Sendo a linha de Leste uma linha de carácter internacional, o seu grande problema resultava desta mesma natureza. No momento em que terminaram as obras de construção ainda a linha de Badajoz à fronteira não tinha sido construída pela companhia espanhola. As ambições portuguesas de construção de uma grande linha internacional bloquearam no facto da rede espanhola se desenvolver segundo uma lógica radial, que privilegiava a ligação de Madrid aos principais portos mediterrânicos e atlânticos, e também a França, mas não à fronteira portuguesa<sup>65</sup>. Não era possível

---

<sup>60</sup> Desde 1821 que a ligação entre Lisboa e o Porto era assegurada por um barco a vapor, o que comprova a importância do tráfego entre as duas principais cidades do reino.

<sup>61</sup> Entre Lisboa e Ponte de Asseca, com uma extensão aproximada de 68 km.

<sup>62</sup> O contrato provisório de concessão foi acordado em 10 de Agosto de 1852 mas a carta de lei que o aprovou só foi publicada em 18 de Agosto de 1853. Amílcar de Barros Queirós, *Os primeiros Caminhos de Ferro de Portugal, as linhas férreas do Leste e do Norte*, Aveiro, Coimbra Editora, 1976, pp. 13-20.

<sup>63</sup> *Idem, ob. cit.*, pp. 20-26.

<sup>64</sup> Artigo 31.º do contrato de 14 de Setembro de 1859. Gaspar Fino, *ob. cit.*, pp. 82-96.

<sup>65</sup> No Anexo 3 inclui-se um mapa dos caminhos-de-ferro na Península Ibérica onde se pode observar as diferentes lógicas de desenvolvimento das redes portuguesa e espanhola. O carácter radial da rede espanhola pretendia afirmar a capitalidade de Madrid, assim como a sua centralidade no território, ligando-a com diversos pontos na costa, que funcionariam como portos exportadores, isto num mercado

chegar à Europa continental sem passar por Espanha pelo que os portugueses tiveram que esperar que as suas linhas chegassem à fronteira portuguesa. Esta realidade implicava um rude golpe para defensores da lógica internacional da expansão ferroviária, mas estava longe de os derrotar.

Depois da linha de Badajoz chegar à fronteira outro problema se colocava, o da exploração dos 5 km entre Badajoz e Elvas. As negociações entre a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses e a Companhia de Ciudad Real a Badajoz iniciaram-se em Fevereiro de 1864<sup>66</sup>. Estabeleceu-se então um acordo que definia que a Companhia portuguesa se encarregaria da exploração da secção entre Elvas e Badajoz, acordo que começou a vigorar no ano de 1867<sup>67</sup>. As dificuldades financeiras do final da década conjuntamente com a aprovação de um novo regulamento aduaneiro espanhol, em 15 de Abril de 1869, de carácter marcadamente proteccionista, tornam a exploração deste troço muito difícil e levam ao seu abandono em Agosto de 1870<sup>68</sup>.

A linha de Leste não teve os rendimentos previstos no início da construção. Não obstante, trouxe grandes benefícios. Em primeiro lugar, aproximou Lisboa de Madrid, sendo a única via internacional até à inauguração do ramal de Cáceres. Contribuiu para promover a circulação de mercadorias entre Portugal e Espanha e entre o interior e o litoral, aumentou a mobilidade da população e serviu de ponto de partida para outras linhas como a do Norte ou a da Beira Baixa.

Quando em 1844 Benjamim de Oliveira propôs construir um caminho-de-ferro em Portugal, pretendia que este ligasse as cidades de Lisboa e do Porto. Na década seguinte o projecto de ligação ferroviária das duas principais cidades portuguesas foi sendo relegado para segundo plano devido à crença da urgência de construção de ligações internacionais.

Só com a concessão a D. José de Salamanca a linha do Norte passou a ser encarada como um eixo base na futura rede ferroviária portuguesa. As perspectivas de tráfego eram bastante animadoras. Esperava-se um bom fluxo de passageiros em virtude desta linha ligar importantes centros urbanos, nomeadamente Lisboa a Coimbra e ao Porto. Para além disso, o seu traçado localizava-se numa zona relativamente dinâmica

---

ideal. A opção por este modelo de desenvolvimento teve excelentes resultados para Madrid, pois favoreceu o seu desenvolvimento urbano e político. Em termos económicos, por outro lado, foi pouco interessante, deixando áreas de extrema importância produtiva desligadas da rede central.

<sup>66</sup> Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, *Actas do Conselho de Administração, 1860-1866*, vol. 1, sessão de 29 de Fevereiro de 1864.

<sup>67</sup> *Idem, Actas do Conselho de Administração, 1866-1870*, vol. 2, sessão de 11 de Março de 1867.

<sup>68</sup> *Idem, Actas do Conselho de Administração, 1870-1872*, vol. 3, sessão de 12 de Agosto de 1870.

em termos económicos, nomeadamente na actividade vinícola, responsável por uma importante porção das exportações portuguesas, o que também abria boas perspectivas ao tráfego de mercadorias.

A linha do Norte iniciava-se em Lisboa usufruindo do troço comum com a linha de Leste até Ponte de Pedra. Daí, partia em direcção ao Norte, até Vila Nova de Gaia, atravessando o rio Douro até ao Porto. O aproveitamento de troços comuns para diferentes linhas resultava da necessidade de reduzir as despesas com a construção e tornou-se uma característica comum da rede ferroviária portuguesa, dando origem a uma rede de carácter arborescente.

Como já foi referido, as obras da linha do Norte iniciaram-se ao mesmo tempo que as da linha do Leste. A linha foi dividida em cinco secções cuja construção também se efectuou simultaneamente. Quatro anos depois do início dos trabalhos de construção, em 1864, a ligação entre Lisboa e Vila Nova da Gaia estava concluída. No entanto, iniciava-se a difícil questão da construção da 5.<sup>a</sup> secção da linha, que implicava a construção de uma travessia do Douro. A empresa construtora das linhas de Leste e Norte descartou-se deste difícil empreendimento, não cumprindo as determinações exigidas pelo contrato.

A discussão em torno da aprovação do projecto para a travessia do rio Douro arrastou-se durante décadas. O Governo e a Companhia não chegavam a acordo sobre o melhor projecto para a conclusão da linha do Norte e, para além disso, a partir de 1866 a Companhia entrou numa grave crise que não lhe permitiu dispor dos fundos necessários para iniciar quaisquer trabalhos de construção.

A 5.<sup>a</sup> secção da linha do Norte permaneceu num estado de indefinição até aos primeiros anos da década de 70. Finalmente, em 1872 é nomeado o engenheiro Pedro Inácio Lopes<sup>69</sup> para proceder a novos estudos sobre o melhor percurso a adoptar para a travessia do Douro<sup>70</sup>. Enquanto se procediam aos estudos, encetavam-se negociações com o Governo com vista à obtenção de um subsídio extraordinário para auxiliar a Companhia com as despesas que viria ter com a conclusão da linha. Estas negociações arrastaram-se até 1875. Nesse ano, aprovou-se um contrato que estipulou a conclusão

---

<sup>69</sup> Pedro Inácio Lopes (1840-1900), licenciou-se em Matemática e Filosofia pela Universidade de Coimbra e estudou Engenharia na Escola de Pontes e Calçadas de Paris, como pensionista do Estado. Foi encarregue do estudo de diversas linhas férreas, muitas vezes em colaboração com o engenheiro Francisco Maria de Sousa Brandão (1818-1892). Em 1872 entrou ao serviço da Companhia Real, no seio da qual ocuparia diversos cargos importantes. Foi também inspector das Obras Públicas, responsável pela direcção dos estudos da rede de estradas municipais e distritais e director dos Caminhos-de-ferro do Sul e Sueste, na década de 90 do século XIX.

<sup>70</sup> *Idem, Actas do Conselho de Administração, 1872-1875*, vol. 4, sessão de 6 de Junho de 1872.

das obras de construção da 5.<sup>a</sup> secção em 2 anos e meio, mediante o depósito de uma caução de 225 000\$000 réis, com as vantagens da isenção do imposto de trânsito sobre as mercadorias de pequena velocidade por um período de 36 anos, nas linhas de Leste e Norte, e pela desobrigação da construção do ramal de Valadares. Estas vantagens implicavam a suspensão do pagamento da subvenção governamental acordada para os quilómetros que faltavam concluir<sup>71</sup>. A nova proposta foi aprovada pela Câmara dos Deputados a 29 de Janeiro de 1875 e foi oficializada pela lei de 26 de Fevereiro de 1875<sup>72</sup>. O contrato foi assinado no Ministério das Obras Públicas a 6 de Março do mesmo ano<sup>73</sup>.

Entretanto, conseguiu-se chegar a acordo com o empreiteiro da linha. As condições do acordo de 1875 entre D. José de Salamanca e a Companhia foram onerosas para esta última mas foram necessárias como forma de desbloquear o processo de construção. A Companhia Real encarregava-se da construção da 5.<sup>a</sup> secção, desonerando o antigo empreiteiro das obrigações com este empreendimento. Em compensação este cedia à Companhia metade da caução de 555 555,55 francos restituída pelo Governo português, todos os terrenos e obras entre a estação de Vila Nova de Gaia e a margem esquerda do Douro e as 1 710 obrigações depositadas nos cofres desta<sup>74</sup>. As contas entre ambos são definitivamente liquidadas pelas escrituras públicas de 1 de Fevereiro de 1876.

O Projecto do Seminário, preparado por Pedro Inácio Lopes, foi aprovado por portaria de 6 de Março de 1875<sup>75</sup>. Propunha que se atravessasse a serra do Pilar por meio de um túnel, descendo depois a linha em direcção ao rio, que atravessava por meio de um viaduto de 302 metros. A estação terminal do Porto ficaria localizada na baixa de Gondim. A extensão deste percurso era de 4,301 km<sup>76</sup>. Para a construção da ponte sobre o rio Douro escolheu-se a casa Eiffel<sup>77</sup>. Esta última comprometia-se a concluir o

---

<sup>71</sup> *Idem, ob. cit.*, sessão de 15 de Fevereiro de 1875.

<sup>72</sup> Gaspar Fino, *ob. cit.*, pp. 258-259.

<sup>73</sup> *Idem, ob. cit.*, pp. 259-260.

<sup>74</sup> Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, *Actas do Conselho de Administração, 1875-1877*, vol. 5, sessão de 27 de Agosto de 1875.

<sup>75</sup> *Idem, Actas do Conselho de Administração, 1872-1875*, vol. 4, sessão de 17 de Março de 1875.

<sup>76</sup> Pedro Inácio Lopes, “Comparação dos projectos apresentados para a conclusão da 5.<sup>a</sup> secção do caminho de ferro do Norte” in *Revista de Obras Públicas e Minas*, n.º 71, Novembro de 1875, pp. 417-439.

<sup>77</sup> Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, *Actas do Conselho de Administração, 1875-1877*, vol. 5, sessão de 28 de Junho de 1875.

empreendimento num prazo de 20 meses e o preço da ponte era fixado em 1 284 000 francos<sup>78</sup>.

A construção da 5.<sup>a</sup> secção ficou concluída em Novembro de 1877, com a inauguração da ponte sobre o Douro que recebeu o nome de ponte de Maria Pia<sup>79</sup>. A dificuldade do traçado e das obras de arte a realizar, como o controverso túnel da serra do Pilar, tornaram-no numa das obras mais dispendiosas executadas pela Companhia Real. No final do mês de Janeiro de 1878 as despesas com esta secção atingiam já os 490 280\$548 réis<sup>80</sup>.

Apesar de todas as dificuldades que rodearam a conclusão da linha do Norte a ligação à cidade do Porto era essencial para aproveitar ao máximo as potencialidades do percurso em questão. Sem esta ligação o transporte marítimo entre Lisboa e o Porto teria sempre vantagem face ao ferroviário, o que consistiria num rude golpe às aspirações da Companhia Real. Progressivamente, a linha do Norte tornar-se-ia a linha mais lucrativa e mais dinâmica de toda a rede explorada pela Companhia Real.

### 5.3. O RAMAL DE CÁCERES E OS INVESTIMENTOS ESPANHÓIS

Mais do que qualquer outra linha da rede da Companhia Real o ramal de Cáceres foi sempre objecto de acesas discussões, desde os objectivos que presidiram à sua construção à viabilidade económica do trajecto explorado.

A construção do ramal de Cáceres visava dois objectivos principais: em primeiro lugar assegurar que o trânsito de fosfatos não saía do domínio da Companhia Real e se continuava a dirigir para o porto de Lisboa, em virtude do perigo que constituía a previsível construção de um ramal entre Cáceres e Mérida, pela Companhia de Ciudad Real a Badajoz<sup>81</sup>. Desde a abertura ao trânsito internacional da linha de Leste que se verificava uma significativa circulação de minérios, provenientes da província da Andaluzia com destino ao porto de Lisboa, onde os fosfatos ocupavam um lugar destacado<sup>82</sup>. Em segundo lugar, esta nova linha pretendia também assegurar a

---

<sup>78</sup> *Idem, ob. cit.*, sessão de 9 de Julho de 1875.

<sup>79</sup> A inauguração da ponte de Maria Pia realizou-se a 4 de Novembro de 1877.

<sup>80</sup> *Idem, Actas do Conselho de Administração, 1877-1880*, vol. 6, sessão de 4 de Fevereiro de 1878.

<sup>81</sup> Preocupação manifesta na Sessão de 28 de Setembro de 1876 do Conselho de Administração, *Idem, Actas do Conselho 1875-1877*, vol. 5.

<sup>82</sup> Apesar de não nos ser possível quantificar as toneladas transportadas, o seu peso é visível na abundância de contratos assinados entre a Companhia Real e diversas companhias espanholas, acordando

construção de uma ligação internacional que reduzisse substancialmente a distância entre Lisboa e Madrid. As perspectivas eram animadoras: *O Senhor Gandara dá conta do estado das minas de Cáceres, que acaba de visitar, e cujo futuro, segundo os Relatórios de homens técnicos, pode considerar-se como assegurado, devendo fornecer à Companhia portuguesa, transportes consideráveis, que ela está ameaçada de perder se um dia os fosfatos tomassem a direcção de Sevilha por falta de uma comunicação directa com Lisboa. (...)* <sup>83</sup>.

A intenção da Companhia portuguesa ganhou um novo fôlego em meados do ano de 1876, altura em que o governo espanhol fez a concessão da linha de Cáceres à fronteira de Portugal a Antonio Elviro y Rosado, pela lei de 7 de Julho de 1876. No mesmo mês o Governo português recebeu uma proposta para a concessão de um caminho-de-ferro de via reduzida, partindo da linha de Leste até à fronteira de Espanha, de Eduardo Teixeira de Sampaio. O interesse de agentes estrangeiros à Companhia Real levou-a a oficializar as suas pretensões sobre o ramal em questão, no início de Agosto de 1876<sup>84</sup>, apesar do pedido oficial só ter sido feito no ano seguinte<sup>85</sup>.

A concessão do ramal de Cáceres foi oficializada por decreto de 19 de Abril de 1877<sup>86</sup>. De acordo com este diploma a Companhia era autorizada a construir um ramal que partisse da linha de Leste, na zona do Crato, e se dirigisse à fronteira de Espanha. O ramal seria construído sem qualquer subvenção governamental, apesar de estar sujeito às mesmas obrigações que as restantes linhas para a sua abertura ao trânsito público, nomeadamente à fiscalização por uma comissão de engenheiros do Governo. O prazo de conclusão foi fixado em 2 anos e meio, com a particularidade de este não estar sujeito ao artigo 34.º dos *Estatutos*, pelo que o Governo reservava a faculdade de conceder ou construir outra linha numa distância inferior a 40 km. Face a este novo investimento a Companhia sentiu necessidade de emitir mais 90 000 obrigações, de 500 francos cada uma, com um juro de 3%<sup>87</sup>.

---

tarifas especiais de transporte. Uma das principais companhias ligada ao transporte de fosfatos, na década de sessenta, foi a Valga & C.<sup>a</sup>.

<sup>83</sup> *Idem, ob. cit.*, sessão de 12 de Abril de 1877.

<sup>84</sup> Através de um ofício do Director da Companhia, Manuel Afonso de Espregueira, ao Director da Fiscalização das linhas férreas de Leste e Norte, datado de 3 de Agosto de 1876. *Idem, ob. cit.*.

<sup>85</sup> *Idem, ob. cit.*, sessão de 23 de Fevereiro de 1877.

<sup>86</sup> Pedro Dinis, *Compilação de diversos documentos relativos à Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes*, Vol. VI, Lisboa, Imprensa Nacional, 1919, pp. 97-100.

<sup>87</sup> Autorização para a emissão destas obrigações foi dada pela portaria de 29 de Agosto de 1877. *Idem, ob. cit.*, pp. 112-113.

As pretensões portuguesas ficaram mais próximas do seu objectivo depois da publicação do decreto real de 27 de Junho de 1877, através do qual o governo espanhol fez a concessão da linha de Cáceres a Malpartida de Plasencia a José Sanchez y Pascual<sup>88</sup>.

Os trabalhos de construção do ramal de Cáceres iniciaram-se em 1878, depois da publicação da portaria de 25 de Maio de 1878<sup>89</sup>, que aprovava o projecto da Companhia. A empreitada foi atribuída a Lucas Baron y C.<sup>a</sup> e a fiscalização das obras a Pedro Inácio Lopes<sup>90</sup>. Entre 1878 e 1881, período em que decorreram os trabalhos de construção, estima-se que os custos de construção dos 72 km do ramal ascendam a uma quantia de 1 582 135\$379 réis.

A exploração iniciou-se logo no ano de 1880, primeiro com a circulação provisória de mercadorias e depois com a inauguração oficial realizada em 6 de Junho de 1880<sup>91</sup>. No entanto, uma construção dispendiosa sem subvenção estatal e o carácter especializado do tráfego que esperava, depressa fizeram antever a sua reduzida viabilidade económica. O ramal de Cáceres foi inaugurado numa conjuntura em que a produção das minas de Cáceres já tendia a decrescer e em que emergiam novos mercados de minerais com preços bastante mais competitivos.

A oficialização da concessão do ramal de Cáceres em Portugal permitiu que a Companhia começasse a negociar com os seus futuros parceiros espanhóis. Por isso mesmo, logo em 21 de Junho de 1877<sup>92</sup>, celebrou-se um contrato com a Sociedade Geral de Fosfatos de Cáceres onde se estipulava que a linha a construir em Espanha deveria partir das minas de fosfatos e se acordava o carácter exclusivo do transporte dos fosfatos para exportação, pela rede da Companhia Real, por um período de 25 anos. A cifra mínima anual que a Sociedade Geral de Fosfatos de Cáceres se comprometia a expedir era de 50 000 toneladas, transportadas a um preço de 26 francos por tonelada, o que fazia esperar um rendimento mínimo de 1 300 000 francos anuais.

---

<sup>88</sup> Em alguma documentação também é referido como José Sanchir y Pascual.

<sup>89</sup> Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, *Actas do Conselho 1877-1880*, vol. 6, sessão de 31 de Maio de 1878.

<sup>90</sup> *Idem, ob. cit.*, sessão de 22 de Junho de 1878.

<sup>91</sup> A circulação provisória de mercadorias foi autorizada por portaria de 7 de Fevereiro de 1880 e a abertura oficial à circulação pública foi autorizada por portaria de 24 de Maio do mesmo ano. Pedro Dinis, *ob. cit.*, p. 287.

<sup>92</sup> Contrato celebrado em Paris em 21 de Junho de 1877 entre Edmond Joubert, Presidente do Conselho de Administração da Sociedade Geral dos Fosfatos de Cáceres e Joaquim de la Gandara, representante da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes e dos concessionários da linha de Cáceres à fronteira portuguesa. Este contrato só entraria em vigor com a abertura à circulação pública de linha de Cáceres à fronteira. *Idem, ob. cit.*, pp. 105-108.

A necessidade de assegurar a efectiva construção das linhas de Cáceres à fronteira portuguesa e de Cáceres a Malpartida de Plasencia, levou à primeira intervenção externa da Companhia Real e à consequente internacionalização da sua actividade.

Neste sentido, em Julho de 1877, assinou um contrato<sup>93</sup> com os dois concessionários das linhas espanholas em questão, que estipulava o trespasse das duas concessões a uma sociedade anónima, a constituir, com um capital social de 3 000 000 francos e com sede em Cáceres. A nova companhia tinha um prazo de dois anos para construir a linha de Cáceres à fronteira, que funcionaria como prolongamento do ramal de Cáceres. Por seu lado, a Companhia portuguesa comprometia-se a completar a insuficiência de capitais da companhia espanhola, durante a fase da construção, por meio da emissão de obrigações. Garantia, também, um juro de 5% anual sobre o capital-acções desta. Por último, estipulava-se que a exploração da linha Cáceres à fronteira portuguesa ficava a cargo da Companhia Real, através da modalidade de empreitada, durante o tempo que durasse a concessão das linhas de Leste e do Norte em Portugal<sup>94</sup>. Em troca dos compromissos assumidos, a Companhia portuguesa receberia obrigações da companhia espanhola, com o valor nominal das quantias dispendidas, e tinha a possibilidade de participar nos seus lucros, quando estes ultrapassassem os 9 000 francos por quilómetro.

A nova sociedade foi constituída com a designação de Sociedade anónima dos Caminhos de Ferro de Cáceres a Malpartida de Plasencia e à fronteira Portuguesa<sup>95</sup>.

No ano de 1880 verificou-se a esperada fusão da Sociedade de Cáceres a Malpartida e à fronteira com a Companhia do Tejo, que explorava a linha de Madrid a Malpartida de Plasencia. Decidiu-se manter as convenções de 1877 até à abertura à circulação pública da linha de Cáceres a Malpartida de Plasencia, prevista para o segundo semestre de 1881<sup>96</sup>. Nesta nova conjuntura, a Companhia Real libertava-se do encargo de assegurar o juro de 5% sobre o capital-acções e deixava a exploração da

---

<sup>93</sup> Contrato assinado em Paris a 21 de Julho de 1877 entre Joaquim de la Gandara e Luis de Cuadra, representantes da Companhia Real, e Antonio Elviro y Rosado e José Sanchez y Pascual. Contrato transcrito na sessão do Conselho de Administração de 28 de Julho de 1877. Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, *Actas do Conselho 1875-1877*, vol. 5.

<sup>94</sup> O caderno de encargos da exploração por empreitada estipulava que a Companhia Real ficava encarregue do fornecimento de todo o material circulante necessário e da conservação da via. Os serviços definidos para a linha de Cáceres eram o de movimento, tráfego e telégrafo; material e tracção e armazéns; conservação e vigilância da via; contabilidade, fiscalização e estatística. *Idem, ibidem*.

<sup>95</sup> Informação transmitida na sessão de 4 de Fevereiro de 1878 do Conselho de Administração. *Idem, Actas do Conselho 1877-1880*, vol. 6.

<sup>96</sup> *Idem, Actas do Conselho 1880-1881*, vol. 7, sessão de 12 de Julho de 1880.

linha de Cáceres à companhia espanhola. No entanto, acabou por adquirir novas competências pelo compromisso de garantia de um rendimento bruto mínimo sobre a totalidade da linha de Madrid à fronteira portuguesa<sup>97</sup>.

Retomaram-se então as negociações para o estabelecimento de novas convenções. O novo contrato foi assinado em 14 de Novembro de 1880<sup>98</sup>, confirmando as premissas indicadas anteriormente. A linha de Madrid à fronteira foi encarada como um prolongamento da linha de Lisboa à fronteira, pelo que a Companhia Real ficou encarregue de assegurar um produto anual de 11 000 francos por quilómetro à companhia espanhola, durante os três primeiros anos da exploração, soma que depois se elevaria aos 12 000 francos. Em compensação beneficiaria de 15% dos lucros, logo que o produto de exploração por quilómetro ascendesse aos 15 000 francos.

A linha de Cáceres à fronteira foi aberta à circulação pública a 10 de Janeiro de 1881 e foi entregue à Sociedade dos Caminhos de ferro de Madrid a Cáceres e Portugal<sup>99</sup> em 30 de Setembro do mesmo ano<sup>100</sup>. A 20 de Outubro inaugurava-se a ligação directa entre Lisboa e Madrid. Rapidamente surgiram problemas com a exploração da linha, demonstrando o seu carácter deficitário. Antes do fim desse mesmo ano e para além de todos os encargos assumidos pelo contrato de Novembro, a Companhia Real foi obrigada a ocupar-se da exploração por empreitada dos 9 km entre a fronteira e Valência de Alcântara<sup>101</sup>.

Os grandes críticos do negócio de Cáceres eram, na sua maioria, accionistas da Companhia Real, descontentes com a administração da Companhia, por considerarem que os grandes motivos que presidiam a essa administração eram o benefício individual dos membros do Conselho de Administração. Não é possível contestar os objectivos enunciados inicialmente para justificar a construção do ramal de Cáceres e a intervenção nas companhias espanholas, até porque nos anos de 1876-1877 não se podia prever a crise da década seguinte e os fosfatos eram encarados como um negócio lucrativo. Neste sentido, é interessante verificar a opinião insuspeita de Francisco Sousa Brandão: *O caminho-de-ferro de Cáceres, pedido e obtido pela Companhia do Caminho de Ferro de Leste, tem por fim principal trazer a um ponto favorável da linha todo o movimento*

---

<sup>97</sup> A linha de Madrid à fronteira portuguesa tinha uma extensão de 430 Km.

<sup>98</sup> Contrato assinado por Edmond Joubert e Mathieu Bodet, como representantes da Companhia Real, e por Abraham de Camondo e Le François, como representantes da Companhia de Cáceres. Foi aprovado pela Assembleia Geral extraordinária de 21 de Dezembro de 1880. Pedro Dinis, *ob. cit.*, pp. 320-325.

<sup>99</sup> Companhia legalmente constituída em Dezembro de 1880.

<sup>100</sup> Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, *ob. cit.*, sessão de 30 de Setembro de 1881.

<sup>101</sup> *Idem, Actas do Conselho 1881-1883*, vol. 8, sessão de 14 de Dezembro de 1881.

da cidade e província de Cáceres, para que não tome outra direcção e outro porto de mar, e principalmente pela abundante tonelagem de fosfato de cal que há nas cercanias daquela capital de província.<sup>102</sup>

Apesar disto, é bastante credível que os interesses particulares de alguns elementos do Conselho tivessem influenciado as decisões sobre este assunto. Na realidade, os concessionários primitivos das linhas de Cáceres à fronteira, e de Cáceres a Malpartida, eram agentes de Segismundo Moret y Prendergast<sup>103</sup>, um dos principais accionistas da Sociedade de Fosfatos de Cáceres, que entraria para o Conselho de Administração da Companhia Real a 1 de Março de 1882<sup>104</sup>. Por sua vez, o contrato entre a Companhia e a Sociedade Geral dos Fosfatos, de 21 de Junho de 1877, foi assinado entre Joaquim de la Gandara e Edmond Joubert, Presidente do Conselho de Administração da mesma Sociedade, que também entraria para o Conselho de Administração da Companhia Real a 21 de Outubro de 1879<sup>105</sup>. No ano seguinte, Joubert seria um dos representantes da Companhia nas negociações do contrato com a Sociedade de Cáceres a Malpartida e à fronteira, que tinha como representante Abraham de Camondo<sup>106</sup>, também ele membro do Conselho da Companhia Real desde 21 de Outubro de 1879<sup>107</sup>. A presença dos mesmos elementos nos diferentes Conselhos de Administração das sociedades referidas denuncia uma promiscuidade das relações entre as entidades em presença, que se puderam repercutir negativamente nas negociações levadas a cabo.

Em 1884, Émile Paton, um accionista da Companhia, retratava estes negócios da seguinte forma: (...) *Autrement dit, les fondateurs [Sociedade de Cáceres] avaient toutes les actions, capital et apport, ou à peu près. / Si, à la même époque, nous regardons la composition du Comité de Paris et du Conseil d'administration des Chemins Portugais, nous y retrouvons presque tous ces noms. / Qu'avait-il été attribué*

---

<sup>102</sup> Francisco Maria de Sousa Brandão, “Caminho de ferro da Beira Baixa e ramal para Cáceres” in *Revista de Obras Públicas e Minas*, n.º 94, Outubro de 1877, p. 398.

<sup>103</sup> Segismundo Moret y Prendergast (1833-1913), foi um activo homem de negócios e político espanhol, que se destacou no negócio dos Fosfatos em Cáceres e pela actividade de deputado e de ministro.

<sup>104</sup> Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, *Registo dos Membros do Conselho de Administração*, s.d.

<sup>105</sup> *Idem, ibidem.*

<sup>106</sup> Béhor Abraham de Camondo (1829-1886), conde de Camondo por morte do seu avô Abraham Solomon de Camondo (1781-1873). Grande financeiro instalado em Paris. Judeu de origem turca com interesses nos negócios ferroviários em França, Espanha e Portugal. Liderou a Casa Camondo & C.<sup>a</sup>. Foi um dos grandes accionistas da Companhia Real juntamente com seu irmão Nissim de Camondo (1830-1887), também banqueiro na praça de Paris, com seu filho Isaac de Camondo (1851-1911) e seu genro Léon Alfassa (1849-1920).

<sup>107</sup> *Idem, ibidem.*

*à la Compagnie des Chemins Portugais dans cet apport? - Zéro - Et cependant qui avait construit la ligne? La Compagnie des Chemins Portugais et ses obligations. (...)*<sup>108</sup>.

Apesar de todas as dúvidas que rodearam este negócio, é importante destacar o papel da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses na constituição e exploração da rede da Sociedade de Madrid a Cáceres e a Portugal, que se transformaria numa das maiores redes de Espanha.

#### **5.4. AS VÁRIAS FASES DA EXPLORAÇÃO**

O período de 1860 a 1884 apesar de se caracterizar por uma relativa estabilidade económica conheceu algumas flutuações interessantes, resultantes da evolução da própria Companhia e da influência da conjuntura portuguesa.

A primeira fase da vida da Companhia Real, entre 1860 e 1865, foi marcada pela preponderância da empresa construtora das linhas de Leste e Norte. De facto, era Salamanca quem comandava os seus destinos, com a anência de um Conselho de Administração dependente e submisso. A empresa construtora iniciou a sua actividade logo no ano de 1860, impondo uma nova dinâmica às obras, bem característica da actividade ferroviária de José de Salamanca, mas pouco comum em Portugal. A construção foi iniciada rapidamente e em força, atacando as diferentes secções das linhas simultaneamente por forma a cumprir os prazos estipulados nos contratos com o Governo português. Depois das dificuldades que presidiram à construção dos 68 km que estavam em exploração no ano de 1860 a enorme actividade dos trabalhos suscitava um novo ânimo e fazia acreditar que Portugal finalmente entrara no processo de desenvolvimento ferroviário.

A construção das linhas de Leste e Norte abriu novos horizontes ao panorama económico e social português. Em primeiro lugar, permitiu afastar o pessimismo que se instalara com a falência da Companhia Central e Peninsular sobre as potencialidades da viação acelerada. Além disso, trouxe ao País um conjunto de técnicos e empreiteiros estrangeiros, maioritariamente de nacionalidade francesa, que estimulou o intercâmbio científico entre Portugal e França e abriu uma nova tendência de importação de técnicas

---

<sup>108</sup> Émile Paton, *La fortune publique, Études Populaires, 3eme, La Compagnie Royale des Chemins de fer Portugais*, Paris, E. Dentu, Libraire-Éditeur, 1884.

e mão-de-obra especializada deste último país, com impactos essenciais nas diferentes áreas das obras públicas, sobretudo nos caminhos-de-ferro e no sector portuário<sup>109</sup>.

Os impactos sociais da construção das linhas foram importantes. O número de trabalhadores empregues atingiu uma dimensão nova e implicou uma deslocação de mão-de-obra interessante. De acordo com alguns testemunhos coevos, a mobilização de operários para as obras da Companhia Real teve efeitos nefastos sobre a agricultura, afastando a reserva de mão-de-obra disponível e elevando os salários dos que ficavam. Na tabela seguinte pode ter-se uma ideia mais nítida do número de trabalhadores empregues nas obras em questão:

**Tabela 2** – Média mensal dos trabalhadores empregues nos trabalhos de construção das linhas de Leste e Norte, entre 1861 e 1864.

	<b>1861</b>	<b>1862</b>	<b>1863</b>	<b>1864</b>
<b>Janeiro</b>	7 673	23 874	29 968	6 821
<b>Fevereiro</b>	10 136	23 418	34 826	6 958
<b>Março</b>	15 917	21 417	32 341	6 158
<b>Abril</b>	14 569	27 288	31 564	6 149
<b>Mai</b>	13 900	29 888	28 340	6 369
<b>Junho</b>	14 542	27 076	21 711	5 933
<b>Julho</b>	20 697	37 097	19 108	
<b>Agosto</b>	20 754	41 851	18 181	
<b>Setembro</b>	17 563	36 646	14 279	
<b>Outubro</b>	23 463	35 583	11 581	
<b>Novembro</b>	20 082	33 308	10 131	
<b>Dezembro</b>	24 595	29 211	8 369	
<b>Média Anual</b>	<b>16 991</b>	<b>30 555</b>	<b>21 700</b>	<b>6 398<sup>110</sup></b>

Fonte: Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, *Actas do Conselho de Administração, 1860-1866*, vol. 1.

Por seu lado, o Conselho de Administração dedicou-se à gestão financeira da Companhia, sobretudo à obtenção dos recursos necessários para a construção das linhas. Para além dos suprimentos mensais ao empreiteiro a Companhia tinha ainda de assegurar o pagamento das subvenções governamentais, mediante o posterior reembolso das quantias adiantadas. Os encargos financeiros assumidos foram bastante pesados. A

<sup>109</sup> É este o caso de Gustave Eiffel, de Edmond Bartissol ou Hildevert Hersent, técnicos de renome internacional que irão desenvolver uma actividade importante em Portugal. Esta questão é abordada por Dominique Barjot no artigo «Les Entrepreneurs Français de Travaux Publics et l'Équipement du Portugal: Une contribution multiforme (Milieu du XIX Siècle – Milieu des Années 1970)» in *Ler História*, n.º 26, 1994, pp. 93-116.

<sup>110</sup> Média relativa apenas ao primeiro semestre do ano de 1864. Não temos dados para o segundo semestre.

necessidade da obtenção de grandes quantidades de capital e os reduzidos rendimentos levaram a administração a recorrer ao expediente da emissão de obrigações<sup>111</sup>.

A primeira emissão de obrigações decorreu em Novembro de 1860<sup>112</sup>. Foram emitidas 60 000 obrigações, com um valor nominal de 500 francos e com um juro de 3%, ao preço unitário de 230 francos. Este negócio deveria ser levado a cabo em Paris, mediante a obtenção da autorização para a sua cotação na bolsa de valores<sup>113</sup>. Para poder emitir obrigações a Companhia devia pedir autorização governamental, regra que não foi cumprida nestas primeiras emissões e que gerou grande desconforto junto das autoridades políticas. Apenas em 1862, quando se preparava a emissão de um novo conjunto de 25 000 obrigações, se pediu autorização ao Governo, ao que este acedeu por um ofício do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, datado de 29 de Novembro de 1862<sup>114</sup>.

Este foi um expediente financeiro frequente entre 1860 e 1865. Neste cinco anos a Companhia emitiu um total de 310 000 obrigações, que corresponderam a um capital nominal de 155 000 000 francos. Desta soma apenas deve ter usufruído de pouco mais de metade, em virtude do preço a que foram negociadas as obrigações. De qualquer forma, os compromissos assumidos com esta enorme emissão de obrigações revelariam-se bastante pesados. O próprio Governo começou a levantar obstáculos a esta emissão sistemática de obrigações, considerando-a uma operação perigosa para as finanças da Companhia e para o próprio crédito externo português. Na sequência da portaria de 3 de Março de 1864<sup>115</sup>, que autorizava a emissão de novas obrigações, o Conselho recebeu uma carta do Comissário Régio informando a Companhia que não seria autorizada mais nenhuma emissão<sup>116</sup>. A esta ameaça o Administrador Delegado respondeu da seguinte forma: (...) *uma recusa de emissão de obrigações seria um acto injustificável, não de esperar da ilustração e lealdade do Governo de Sua Majestade, logo que ele reconheça a justiça que nos cabe e a errónea apreciação dada por ele aos direitos que à*

---

<sup>111</sup> A emissão de obrigações correspondia à contracção de empréstimos a curto prazo, que não permitiam aos obrigatários participar da gestão da Companhia mas que lhe garantiam rendimentos fixos, pela obrigatoriedade de pagamento de uma quantia fixa anual.

<sup>112</sup> Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, *Actas do Conselho de Administração, 1860-1866*, vol. 1, sessão de 24 de Novembro de 1860.

<sup>113</sup> Autorização concedida em Maio de 1861. *Idem, ob. cit.*, sessão de 31 de Maio de 1861.

<sup>114</sup> *Idem, ob. cit.*, sessão de 29 de Novembro de 1862.

<sup>115</sup> Pedro Dinis, *Compilação de diversos documentos relativos à Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes*, vol. III, Lisboa, Imprensa Nacional, 1916, pp. 366-367.

<sup>116</sup> Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, *ob. cit.*, sessão de 16 de Março de 1864.

*companhia foram garantidos pelos seus estatutos para levar a cabo a empresa de que ela está incumbida.*

*Outro proceder da parte do Governo obrigar-nos-ia a parar no momento mesmo de entrar na posse das nossas linhas e acarretaria a ruína dos nossos accionistas.*

*Recusar-nos a autorização da emissão de obrigações seria forçosamente exigir a emissão de novas acções; (...)*<sup>117</sup>.

Em 1865 a Companhia Real tomou posse da secção de Lisboa a Santarém e das secções construídas pela empresa construtora. O início da exploração coincidiu com a emergência de uma crise financeira de longa duração no seio da Companhia, logo a partir de 1866. Os encargos resultantes das sucessivas emissões de obrigações, o início da exploração das linhas e a insuficiência de rendimentos, culminaram na impossibilidade de pagar o *coupon* de Julho de 1866<sup>118</sup>. A própria conjuntura económica portuguesa enfrentava um momento de recessão provocada pela diminuição das remessas dos emigrantes, devido à guerra entre o Brasil e o Paraguai, e ao aumento do preço dos bens alimentares.

A degradação dos resultados financeiros coincide com uma maior aproximação ao poder político. Ao mesmo tempo que buscava a mão protectora do Estado, a administração responsabilizava-o por diferentes dificuldades na exploração, das quais ganha destaque a contestação à falta de construção de estradas de ligação entre as estações do caminho-de-ferro e as povoações circundantes. Numa representação ao ministro das Obras Públicas, Joaquim Tomás Lobo de Ávila, em 23 de Agosto de 1869, afirmava-se: (...) *Padeceu e padece a Companhia as consequências inevitáveis da negligência havida na construção das estradas ordinárias. Abriu-se toda a linha à circulação e achou-se privada até de comunicação com os povoados mais próximos, uma boa parte das suas Estações – facto único na história da viação europeia – e que a justiça pedia que não recaísse com todo o rigor da improdutividade no tráfego sobre os desgraçados accionistas e obrigatários da Companhia que haviam confiado os seus capitais a fomentar a prosperidade de um País no qual teriam direito a esperar que se tivessem seguido os mais triviais preceitos de economia pública.*

*E ainda hoje, seis anos depois da abertura das linhas férreas à circulação é a falta de estradas a causa principal ao pouco rendimento que tem a Companhia. (...) Por outro lado é indisputável que o melhoramento que em consequência do auxílio do*

---

<sup>117</sup> Ofício enviado ao Comissário Régio a 1 de Abril de 1864. Pedro Dinis, *ob. cit.*, pp. 394-395.

<sup>118</sup> Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, *ob. cit.*, sessão de 19 de Junho de 1866.

*Estado possam vir a ter os Títulos da Companhia reflectirá importantemente sobre o crédito do País, e portanto sobre os seus fundos públicos cuja cotação na Bolsa de Paris deve forçosamente seguir-se ao aumento de valor que possam ter as obrigações da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses que na sua actual extraordinária depreciação repelem os capitais que aliás procurariam útil emprego nos fundos portugueses. (...) Com um fim simultaneamente equitativo e financeiro acaba o Governo de S. M. F. de obter do Parlamento uma autorização ampla para atender às representações da Companhia Inglesa dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste. Mas pode o Conselho de Administração depois do que acaba de expor duvidar por um momento da benevolência do mesmo Governo em relação à mais importante Companhia que tem havido neste País, aquela que presta à Civilização ao progresso e à prosperidade de Portugal notável serviço e cujos interessados até hoje têm tido por infeliz compensação unicamente desgosto, pobreza e vitupério. Por equidade como por imediato alcance financeiro é duplamente merecedor da atenção dos Poderes públicos o avultado capital francês empregado nesta grande Empresa, e nenhuma outra poderá equipará-la na proporção dos benefícios que da sua sustentação podem derivar-se para o País. (...)*<sup>119</sup>.

A crise de 1866 marca o início do endividamento da Companhia junto de entidades bancárias portuguesas e estrangeiras, fazendo face às despesas correntes através do agravamento da sua dívida flutuante. Os juros por que estas operações eram acordadas eram elevadíssimos<sup>120</sup>. Nesse mesmo ano o Banco Nacional Ultramarino concede-lhe um empréstimo de 20 000 francos e o Crédit Industriel et Commercial um de 1 900 000 francos<sup>121</sup>. O Conselho de Administração tentou, por diversas vezes, obter empréstimos junto do Governo mas este não agiu de modo favorável aos interesses da Companhia.

Internamente foram adoptadas um conjunto de medidas com o objectivo de reduzir as despesas de exploração e de melhorar a sua eficácia. Assim sendo, Joaquim de la Gandara é nomeado para o cargo de Administrador Delegado do Comité de Paris. A partir do momento em que ocupa o cargo, compreende a necessidade de reformar a direcção da Companhia para tentar atenuar os efeitos prolongados da crise. Neste

---

<sup>119</sup> *Idem, Actas do Conselho de Administração, 1866-1870*, vol. 2, sessão de 27 de Agosto de 1869.

<sup>120</sup> A título de exemplo destacamos a abertura de um crédito, no ano de 1868, pelo Crédit Industriel et Commercial, negociado com um juro de 7%. *Idem, ob. cit.*, sessão de 13 de Abril de 1868.

<sup>121</sup> *Idem, Actas do Conselho de Administração, 1860-1866*, vol. 1, sessão de 31 de Julho e 29 de Novembro de 1866.

sentido, resolve nomear S. Le François para o cargo de Director e Ladame para o de Engenheiro em Chefe dos serviços de caminho-de-ferro, dois homens com reconhecidas competências na exploração ferroviária<sup>122</sup>. Para o exercício dos cargos foram-lhes oferecidas condições excepcionais, como a possibilidade de usufruir de 5% da receita líquida da Companhia, assim que esta excedesse os 5 000 francos por quilómetro. À nomeação de novas chefias seguiu-se a reorganização dos serviços, destinada a reduzir os encargos com a mão-de-obra e com despesas acessórias. Mais do que quaisquer outras medidas encetadas posteriormente, os resultados destas reformas foram bastante perversos. Efectivamente reduziram-se as despesas e iniciou-se uma nova fase de expansão, no entanto, estas implicaram o despedimento de muitos funcionários e grandes restrições nos serviços mais dispendiosos, mas que eram ao mesmo tempo os mais importantes, como era o caso do serviço da via ou o serviço de material, resultando no aumento no número de acidentes, na degradação do material fixo, circulante e da própria superestrutura e na redução no número de comboios diários<sup>123</sup>. A nova política de *economias* implicou também a redução do vencimento dos administradores em 15%<sup>124</sup>, a redução do vencimento do pessoal da Secretaria, na cobrança de vários empréstimos realizados, incluindo 13 contos de réis devidos pela Casa Real<sup>125</sup>, a supressão do serviço de pequena conservação, concentrando todos os serviços relacionados com o material nas oficinas gerais, e a supressão de alguns direitos dos trabalhadores, como era o caso do subsídio de doença<sup>126</sup>.

Estas circunstâncias criaram um clima tenso entre a administração e os empregados e entre a Companhia e a fiscalização do Governo. Como resultado da degradação do serviço prestado, no final do ano de 1871 ocorreu um incidente grave entre Le François, director geral da Companhia, e Joaquim Nunes de Aguiar, director da Fiscalização pelo Governo<sup>127</sup>, com enormes repercussões na imprensa e na opinião

---

<sup>122</sup> *Idem, Actas do Conselho de Administração, 1866-1870*, vol. 2, sessão de 15 de Julho de 1870.

<sup>123</sup> *Idem, ibidem*.

<sup>124</sup> Os vencimentos dos membros do Conselho de Administração tinham já sido reduzidos para metade no início da crise. Em 1870 são novamente reduzidos na proporção de 15%, o que é elucidativo do estado financeiro da empresa. *Idem, Actas do Conselho de Administração, 1870-1872*, vol. 3, sessão de 12 de Agosto de 1870.

<sup>125</sup> *Idem, ob. cit.*, sessão de 16 de Dezembro de 1870.

<sup>126</sup> *Idem, ob. cit.*, sessão de 27 de Setembro de 1870.

<sup>127</sup> Joaquim Nunes de Aguiar (?-1872) era licenciado em Engenharia Civil. Ocupou as funções de fiscal do Governo nas obras de construção da 1.ª secção da linha de Leste. A partir do ano de 1858 assumiu a direcção das Obras Públicas dos distritos do Porto, Braga e Viana do Castelo, ocupando também o cargo de director geral da linha de Leste. Dirigiu as obras para o abastecimento de água a Lisboa, integrou a Companhia das Águas e, em 1870, foi nomeado director da fiscalização do Governo das linhas de Leste e Norte da Companhia Real.

pública, marcando uma vaga nacionalista contra a actividade da Companhia Real. A discussão surgira na sequência da interdição da circulação na ponte do Tejo, pois esta encontrava-se em risco de ruína. Uma troca acesa de palavras entre Le François e Joaquim Nunes de Aguiar terminou em confrontação física. Este gesto foi encarado pela opinião pública como símbolo do desrespeito e desprezo que a administração estrangeira da Companhia tinha pelo Governo e pelo País. Como resultado deste incidente Le François e Ladame seriam afastados dos cargos que exerciam<sup>128</sup>, ainda em Dezembro de 1871, e o Conselho nomeou Manuel Afonso de Espregueira para ocupar o cargo de Director da Companhia<sup>129</sup>, o primeiro português a ocupar um cargo desta natureza.

Desde o ano de 1866 que se verificara a emergência dos defensores do nacionalismo económico que consideravam que cabia ao Estado a construção e exploração da rede ferroviária portuguesa. O episódio de 1871 contribuiu para intensificar o antagonismo das hostes nacionalistas contra a administração da principal companhia ferroviária portuguesa. A Companhia Real respondeu adoptando uma política de apaziguamento chamando para cargos importantes alguns portugueses destacados, como foi o caso de Manuel Afonso de Espregueira ou o de Carlos Ferreira dos Santos Silva<sup>130</sup>.

O ano de 1871 marcou uma viragem na evolução da Companhia na medida em que se começaram a atenuar os efeitos da crise e se iniciou a recuperação económica. O acordo com os portadores de obrigações era, nesta nova fase, uma medida urgente. Desde 1866 que estava suspenso o pagamento dos *coupons* semestrais das obrigações pelo que diversos obrigacionistas, maioritariamente franceses, haviam recorrido aos tribunais para reclamar as quantias devidas, o que criava o risco de sequestro sobre os bens da Companhia ou a condenação ao pagamento de pesadas indemnizações. A partir de 1873 são elaborados diversos projectos de acordo mas nenhum é aprovado. Na sequência da falência das tentativas de entendimento com os obrigacionistas decide-se

---

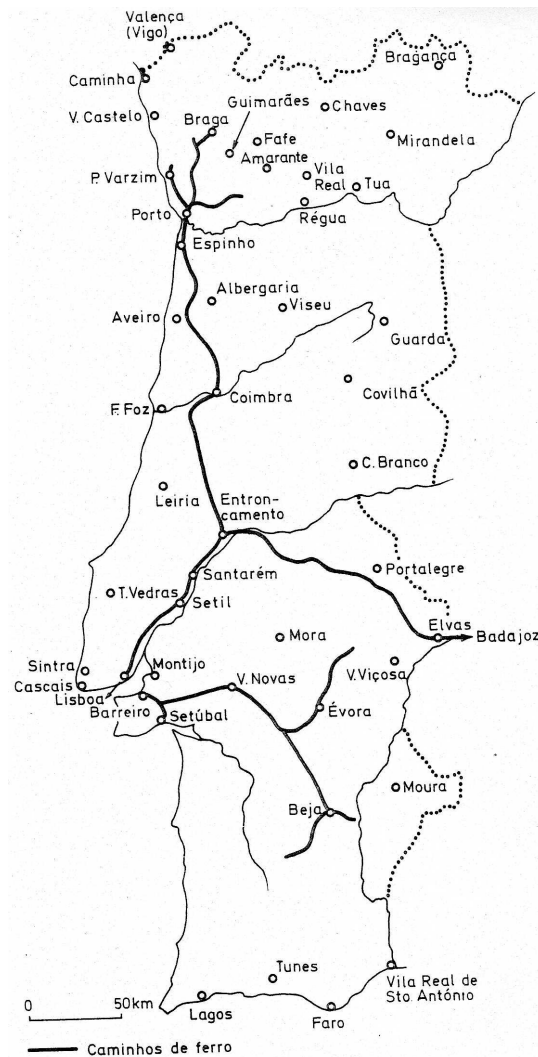
<sup>128</sup> A 9 de Dezembro de 1871 o Conselho concede uma licença de dois meses a Le François, seguido por Ladame em 29 do mesmo mês. A sua demissão é decidida na sessão de 25 de Janeiro de 1872. *Idem, ob. cit.*

<sup>129</sup> Manuel Afonso de Espregueira tomou posse do cargo em 7 de Fevereiro de 1872. *Idem, ob. cit.*, sessão de 9 de Fevereiro de 1872. Manuel Afonso de Espregueira (1835-1917) cursou Matemática na Universidade de Coimbra, ingressando posteriormente na Escola do Exército. Formou-se em Engenharia pela Escola de Pontes e Calçadas de Paris. Foi director das Obras do Mondego, da barra da Figueira da Foz, elaborou estudos sobre o porto de Leixões e a barra do Douro. Foi ainda inspector de Obras Públicas e deputado.

<sup>130</sup> Carlos Ferreira dos Santos Silva foi eleito administrador da Companhia Real em 15 de Fevereiro de 1875. *Idem, Registo dos Membros do Conselho de Administração, s.d.*

resolver a questão do atraso no pagamento dos *coupons* mediante a contracção de um empréstimo de 14 milhões de francos junto ao Crédit Industriel et Commercial. A operação foi negociada pelo Comité de Paris e assinada em 31 de Julho de 1875<sup>131</sup>.

**Figura 1** – Linhas de caminho-de-ferro abertas à circulação até 1876.



Fonte: Maria Fernanda Alegria, *A organização dos transportes em Portugal (1850-1910). As vias e o tráfego*, Memórias do Centro de Estudos Geográficos n.º 12, Lisboa, INIC-UL, 1990, p. 240.

Em 1878 foi já possível distribuir um dividendo de 10 francos por acção aos accionistas. Desde este ano até 1882 garante-se a distribuição regular do dividendo, que

<sup>131</sup> O empréstimo teria a duração máxima de 2 anos e um juro de 6%. Como caução o banco recebia 47 255 obrigações da Companhia e os excedentes das receitas, ficando salvaguardadas as somas destinadas à conclusão da 5.ª secção da linha do Norte. *Idem, Actas do Conselho de Administração, 1875-1877*, vol. 5, sessão de 27 de Agosto de 1875.

atingiu as quantias mais elevadas no exercício de 1880 e 1881, através da distribuição de 30 francos por acção<sup>132</sup>. A regularização da situação financeira permite normalizar os vencimentos dos Administradores da Companhia que haviam sido reduzidos na sequência da crise de 1866 a 1870<sup>133</sup>.

Na nova conjuntura de expansão balizada entre 1871 e 1881, a Companhia Real decidiu aplicar os fundos disponíveis em adiantamentos ao Governo, negócio considerado bastante lucrativo e seguro. De acordo com as estimativas elaboradas foram adiantados ao Estado português, nestes 10 anos, mais de 1 812 000\$000 réis<sup>134</sup>. Estas quantias eram adiantadas mediante um juro elevado, situado entre os 4,75% e os 7%, tendo carácter de um empréstimo a curto prazo.

A conjuntura favorável assistiu ao retomar da actividade de construção de novas linhas. Neste sentido, impulsionou-se a conclusão da linha do Norte e a construção da emblemática ponte sobre o Douro. Construiu-se o ramal de Cáceres sem qualquer subvenção governamental e assistiu-se à internacionalização da actividade ferroviária da Companhia.

A partir de 1882, apesar de nesse ano ainda se distribuir um dividendo de 20 francos, parece sentir-se uma nova desaceleração económica. Reiniciou-se o recurso sistemático à contracção de empréstimos, desta vez feitos preferencialmente junto da Sociedade de Madrid a Cáceres e a Portugal. Entre 1882 e os primeiros meses de 1884 esta última adiantou 3 200 000 francos à companhia portuguesa. Foram tomadas outras medidas de contenção e obtenção de novos capitais, como a venda de 5 000 obrigações da Sociedade de Madrid a Cáceres e a Portugal<sup>135</sup> que a Companhia Real tinha em carteira, a transferência do imposto da contribuição industrial sobre os trabalhadores para a Caixa de Socorros e Reformas<sup>136</sup> e a emissão de 125 000 obrigações de 3%<sup>137</sup>. Em Novembro de 1883, Augustin Pestel, na altura Administrador Delegado do Comité de Paris, propunha a criação do cargo de Inspector técnico da Companhia com funções de supervisão nas linhas exploradas em Portugal e responsável pela regulação dos

---

<sup>132</sup> O dividendo distribuído relativo ao produto da exploração de 1877 foi de 10 francos, no ano de 1878 este ascendeu a 20 francos, em 1879 foi novamente de 10 francos, em 1880 e 1881 foi de 30 francos e em 1882 de 20 francos. *Idem, Actas do Conselho de Administração, 1877-1889*, vols. 6-9.

<sup>133</sup> *Idem, Actas do Conselho de Administração, 1877-1880*, vol. 6, sessão de 11 de Julho de 1879.

<sup>134</sup> *Idem, Actas do Conselho de Administração, 1870-1881*, vols. 3-8.

<sup>135</sup> *Idem, Actas do Conselho de Administração, 1881-1883*, vol. 8, sessão de 15 de Novembro de 1882.

<sup>136</sup> *Idem, Actas do Conselho de Administração, 1883-1884*, vol. 9, sessão de 10 de Novembro de 1883.

<sup>137</sup> *Idem, ob. cit.*, sessão de 29 de Novembro de 1883.

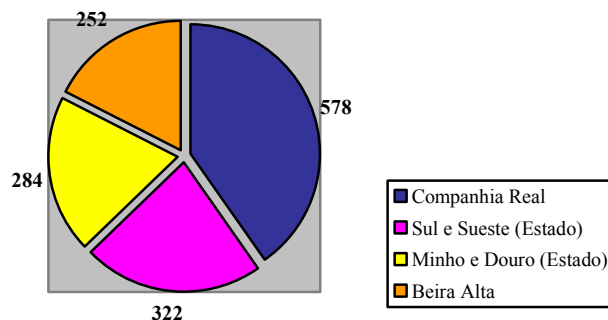
serviços combinados com a Sociedade de Madrid a Cáceres e Portugal<sup>138</sup>, proposta que parecia não ser bem encarada pelo Director da Companhia.

Em meados do ano seguinte, no mês de Junho de 1884, a situação agudizou-se, sobretudo em termos institucionais. No espaço de três dias demitiram-se do Conselho de Administração Fortunato Chamiço Júnior e Francisco de Oliveira Chamiço, assim como Manuel Afonso de Espregueira do cargo de Director e Pedro Inácio Lopes do de engenheiro adjunto dos serviços de construção. A Direcção passou a ser assegurada pelo Administrador Delegado, Osborne Jacques de Sampaio, coadjuvado por uma comissão composta pelos chefes dos serviços da Companhia<sup>139</sup>.

A primeira fase da vida da Companhia Real terminou, desta forma, numa conjuntura de crise económica e institucional. Mesmo com a degradação das relações com o Governo e restantes órgãos do poder central, face ao crescente peso das correntes nacionalistas, a situação da empresa era encarada de forma muito preocupante pela importância que esta adquiriu no contexto nacional.

Em 1884 a Companhia explorava uma rede de 578 km, a segunda maior em Portugal, logo depois dos Caminhos-de-ferro do Minho e Douro e do Sul e Sueste, a cargo do Estado, com uma extensão de 606 km. A segunda posição na extensão da rede não lhe retirava a hegemonia no sector ferroviário português. Neste sentido, deve destacar-se o facto de lhe caber a exploração dos eixos mais lucrativos e de controlar duas das principais ligações internacionais do País, como se pode comprovar nas figuras apresentadas. De facto, no caso do ramal de Cáceres, a Companhia Real controlava as ligações directas entre Lisboa e Madrid, pelas relações que mantinha com a Sociedade de Madrid a Cáceres e Portugal.

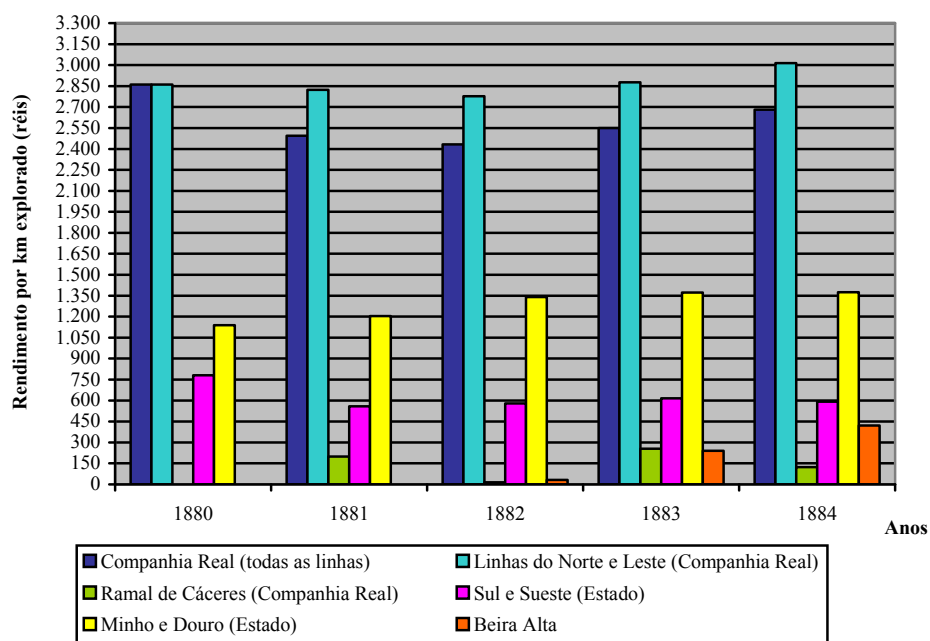
**Figura 2** – Rede ferroviária portuguesa em 1884 (em km).



<sup>138</sup> *Idem, ob. cit.*, sessão de 10 de Novembro de 1883.

<sup>139</sup> *Idem, ob. cit.*, sessão de 14 de Junho de 1884.

**Figura 3** – Resultados de exploração das companhias ferroviárias portuguesas entre 1880 e 1884 (média do produto líquido anual por cada quilómetro explorado).



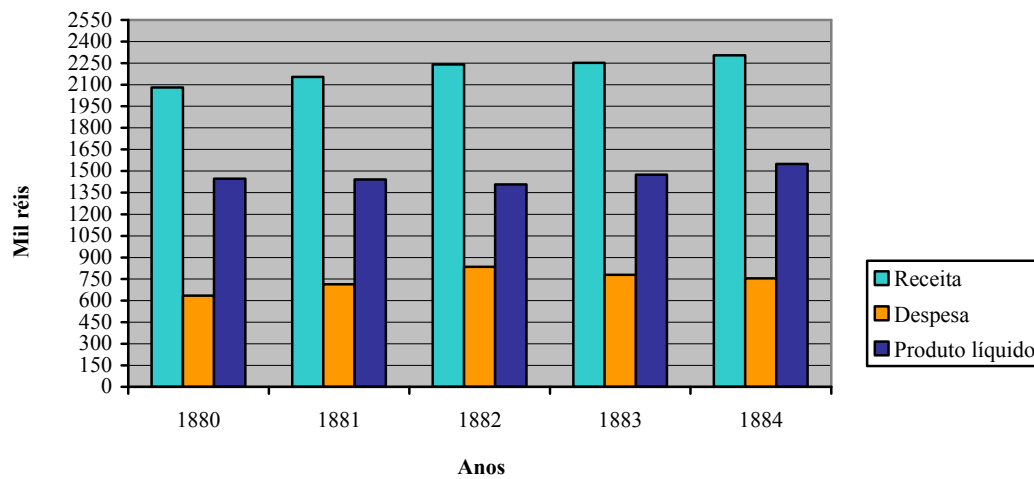
Fonte: Ministério das Obras Publicas, Commercio e Industria, *Anuario Estatistico de Portugal*, 1884, Lisboa, Imprensa Nacional, 1886.

Apesar das dificuldades económicas e do endividamento externo os resultados da exploração eram bastante satisfatórios, atingindo o produto líquido de 1 549 117\$741 réis em 1884. Importa ressaltar que os dados apresentados apenas dizem respeito aos resultados da exploração em Portugal, não fazendo menção às despesas de construção nem aos gastos com a rede da Sociedade de Madrid a Cáceres e Portugal. Se compararmos os resultados da Companhia Real com o produto líquido das outras redes existentes, tem-se uma noção exacta da diferença económica e institucional dos vários agentes em presença. Para o mesmo ano económico, os Caminhos-de-ferro do Minho e Douro tiveram um produto líquido de 390 146\$573 réis, enquanto que o dos Caminhos-de-ferro do Sul e Sueste foi de 190 947\$278 réis, e o da Companhia da Beira Alta foi de 106 489\$486 réis.

Não existem dados que permitam contabilizar o tráfego individual da linha de Leste ou da linha do Norte, mas os resultados da exploração conjunta destas são verdadeiramente esmagadores se tivermos em consideração os resultados de outras linhas, principalmente os do ramal de Cáceres, cuja tendência foi para a diminuição das

receitas, o que permite concluir que, no contexto da rede nacional, a exploração deste ramal susteve o ritmo do crescimento dos rendimentos da Companhia.

**Figura 4** – Resultados de exploração da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses entre 1880 e 1884.



Fonte: Ministério das Obras Publicas, Commercio e Industria, *Anuario Estatistico de Portugal*, 1884, Lisboa, Imprensa Nacional, 1886.

## II. 1884 a 1891

Uma empresa é um organismo dinâmico, com interacções importantes com a realidade que a rodeia e com a qual se relaciona. Neste sentido, pode considerar-se que a mudança que se verificou a 13 de Setembro de 1884 resultou de um processo de maturação e esgotamento de um conjunto de estruturas definidas na fase anterior, que desaparecem ou se transformam.

A emergência de um nacionalismo económico e o desenvolvimento da alta finança nacional, aliados a uma tendência de fechamento das economias europeias, resultaram numa modificação da organização interna da Companhia Real, com impactos interessantes nas opções estratégicas e no relacionamento com os diferentes poderes em presença.

### 1. AS RUPTURAS

#### 1.1. ASSEMBLEIA GERAL EXTRAORDINÁRIA DE 13 DE SETEMBRO DE 1884

A conjuntura que antecedeu os acontecimentos de 13 de Setembro de 1884 demonstrou ser pouco propícia às actividades da Companhia, sendo marcada por relações tensas entre a empresa e o poder político. Tornava-se cada vez mais difícil aceitar que a principal Companhia ferroviária portuguesa fosse administrada por estrangeiros que não residiam no País, tomando decisões sem conhecer a realidade na qual essas decisões tinham impacto efectivo. Apesar de os resultados de exploração não serem desastrosos<sup>140</sup> as opções tomadas eram cada vez mais criticadas, principalmente a da intervenção directa em Espanha na Sociedade Madrid a Cáceres e Portugal. A demissão de um conjunto de indivíduos portugueses da administração e dos órgãos directivos da Companhia, em Junho do mesmo ano, agravou a contestação pública e fragilizou definitivamente a administração estrangeira. Não obstante, o golpe final seria

---

<sup>140</sup> Os resultados de exploração do ano de 1884 permitiram a atribuição de um dividendo de 10 francos por acção. *Idem, Actas do Conselho de Administração, Dezembro de 1884 a Março de 1885*, vol. 1, sessão de 15 de Dezembro de 1884.

desferido na sequência concessão da linha da Beira Baixa, pela recusa do Conselho de Administração em satisfazer as imposições governamentais sem as quais esta concessão não teria efeito.

Em 15 de Novembro de 1883 tinha já sido assinado um contrato provisório de concessão desta linha entre a Companhia e o Governo, mas a modificação de uma cláusula que não fazia parte da lei que autorizava a concessão, tornava indispensável a sua aprovação pela Câmara dos Deputados. O contrato provisório foi apresentado à Câmara a 13 de Fevereiro<sup>141</sup> e discutido a 13 de Maio de 1884. O contrato em si não suscitou grande debate, mas a situação foi aproveitada pelos críticos da Companhia para obterem o apoio da Câmara para impor uma transformação ao modelo administrativo da empresa, como condição essencial para a obtenção da concessão da Beira Baixa. Este movimento foi encabeçado por Mariano de Carvalho<sup>142</sup>, justificando a sua proposta da seguinte forma:

*(...) Mas discutindo-se esta proposta, aproveito a ocasião favorável para que se entre em caminho novo e mais prudente a respeito da gerência e admissão das companhias de caminhos-de-ferro em Portugal. (...) Sr. presidente, em Portugal tolera-se que nas redes principais de caminhos-de-ferro, as direcções sejam na sua maioria estrangeiras. (...) em Portugal vai ser concedida uma rede de perto de 1 000 quilómetros de caminho-de-ferro à Companhia Real dos Caminhos de Ferro, que tem uma direcção, que na sua maioria é estrangeira. (...) Portanto tenho a honra de mandar para a mesa o seguinte aditamento ao projecto: (...) Em caso nenhum se modificam as condições financeiras e técnicas do projecto. Mas em relação aos caminhos-de-ferro que vão ser construídos, estabelece o princípio salutar não só de que o Governo nos contratos e estatutos terá seguras garantias de fiscalização, como também que nunca em Portugal possam ser explorados caminhos-de-ferro sem que a maioria das direcções sejam portuguesas. (...)*<sup>143</sup>.

---

<sup>141</sup> *Diario da Camara dos Senhores Deputados da Nação Portuguesa*, sessão de 13 de Fevereiro de 1884, Proposta de lei n.º 12-A apresentada pelo Ministro das Obras Públicas, Comércio e Indústria.

<sup>142</sup> Mariano Cirilo de Carvalho (1836-1905), frequentou os cursos de Matemática e Farmácia na Escola Politécnica. Teve grande visibilidade enquanto jornalista no *Diário Popular*. Na verdade, foi neste órgão que Mariano de Carvalho iniciou a sua campanha contra a administração estrangeira da Companhia Real. Membro do Partido Progressista, foi deputado e integrou muitos governos, ficando associado a alguns escândalos financeiros. Paulo Jorge Fernandes, *O poder oculto: biografia política de Mariano Cirilo de Carvalho*, Lisboa, FCSH – UNL, 2007 (policopiado).

<sup>143</sup> *Diario da Camara dos Senhores Deputados da Nação Portuguesa*, sessão de 13 de Maio de 1884, p. 1565.

Para a concretização destes objectivos, Mariano de Carvalho propunha a aprovação de aditamentos ao contrato provisório da Beira Baixa: (...) *A concessão da linha da Beira Baixa à Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses não se tornará efectiva sem que a mesma Companhia, no prazo de três meses, contados da publicação desta lei concorde em modificar, com aprovação do Governo, os seus estatutos (...)*<sup>144</sup>.

As propostas apresentadas por Mariano de Carvalho foram aprovadas e posteriormente materializadas na lei de 26 de Maio de 1884<sup>145</sup>, que determinava que a concessão da linha da Beira Baixa só seria válida se a Companhia Real concordasse em modificar os seus *Estatutos* e nomeasse um novo Conselho de Administração composto, na sua maioria, por portugueses ou cidadãos estrangeiros residentes em Portugal.

Na sequência destas resoluções governamentais o Conselho decidiu convocar uma Assembleia geral extraordinária para 28 de Agosto. Os depósitos de acções para participação na reunião decorreram normalmente, no entanto, na lista de presenças, assinada antes da reunião, apenas constavam nove accionistas, representando um total de 4 040 acções, obrigando ao adiamento desta Assembleia para 13 de Setembro. Ora esta situação foi bastante irregular. Não se conhecem os factos que levaram a que apenas nove accionistas estivessem presentes para a Assembleia quando os depósitos decorreram sem problemas. A verdade é que o adiamento da Assembleia estava previsto pelo artigo 38.º dos *Estatutos*. Este estipulava que se na primeira Assembleia não se reunisse o número legal de accionistas se fizesse uma segunda convocação, com intervalo de 15 dias. Nesta segunda Assembleia todas as deliberações seriam válidas quaisquer que fossem os accionistas presentes<sup>146</sup>, o que era bastante favorável aos interesses dos defensores da alteração dos *Estatutos* e da linha da Beira Baixa.

Até ao momento do adiamento da Assembleia, o Conselho não se manifestara sobre as disposições do Governo. No entanto, na sessão de 10 de Setembro de 1884, ocorreu uma longa discussão sobre o assunto em que o Conselho de Administração recusou as exigências governamentais, considerando-as atentatórias aos direitos da Companhia. Um dos mais críticos das exigências para a concessão da linha da Beira

---

<sup>144</sup> *Idem*, sessão de 13 de Maio de 1884, p. 1566.

<sup>145</sup> Gaspar Fino, *Legislação e Disposições Regulamentares sobre Caminhos de Ferro*, vol. 2, Lisboa, Typ. Eduardo Roza, 1888, pp. 63-64.

<sup>146</sup> Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, *Estatutos*, Lisboa, Typ. da Sociedade Typographica Franco-Portugueza, 1860.

Baixa foi Carlos Zeferino Pinto Coelho<sup>147</sup>: *Para fazer a linha, é, antes que tudo, necessário dinheiro. Onde encontrá-lo? Em Portugal? Decerto que não. (...) Se se tratasse, somente, de impor a condição de serem portugueses os administradores e residentes em Portugal, (...) Mas a cláusula novamente imposta não se limita a isso. Ela quer que não só os estatutos se alterem para que sejam portugueses os administradores, mas também de modo que a fiscalização do Governo se torne eficaz. Ora, com os estatutos actuais, entende o Governo que tem o direito de nomear um Comissário Régio que examine toda a nossa correspondência, que conte o nosso dinheiro em Caixa, que intervenha em todos os nossos actos de administração; que tem o direito de abrir uma devassa pública sobre a nossa gerência externa (...) e porque não se contenta com isto, quer a reforma dos estatutos para tornar eficaz a sua fiscalização. Onde chegará esta exigência e onde parará ela? Não se sabe. (...) Na sua opinião é direito da Companhia organizar-se como lhe convém; o direito do Governo resume-se em fiscalizar a execução do contrato. (...)*<sup>148</sup>. A única voz que discordava da maioria era a de António Maria de Fontes Pereira de Melo Ganhado<sup>149</sup>, que referia timidamente (...) *que, desde que a Companhia apresentou uma proposta sinal é de que julgou o negócio, sobre o qual versava bom; que se a emenda é um transtorno para o capital, não o é por tal razão para a Companhia. (...)*<sup>150</sup>. Para o Conselho a aceitação destas modificações só se justificava se trouxessem grandes vantagens à Companhia, o que não aconteceria.

É possível que as transformações levadas a cabo na Assembleia Geral extraordinária de Setembro de 1884 tivessem sido pensadas no seio de um grupo de capitalistas portugueses encabeçados pelo Banco Lusitano<sup>151</sup> e pela Sociedade Geral Agrícola e Financeira de Portugal. Em 29 de Agosto desse ano, o Conselho recebeu

---

<sup>147</sup> Carlos Zeferino Pinto Coelho (1819-1893), era licenciado em Direito por Coimbra. Ocupou cargos importantes na Companhia das Águas de Lisboa, no Banco de Portugal e na Companhia de Crédito Predial. Foi também deputado.

<sup>148</sup> *Idem, Actas do Conselho de Administração, Junho a Dezembro de 1884*, vol. 10, sessão de 10 de Setembro de 1884, pp. 80-81.

<sup>149</sup> António Maria de Fontes Pereira de Melo Ganhado (1849-1906), 2.º marquês de Fontes Pereira de Melo. Filho de D. Henriqueta de Fontes Pereira de Melo e de Vicente Rodrigues Ganhado, era sobrinho de António Maria de Fontes Pereira de Melo. Bacharel em Matemática e Filosofia pela Universidade de Coimbra, seguiu depois a carreira militar. Foi deputado por diversas vezes e administrador da Companhia de Moçambique.

<sup>150</sup> *Idem, ibidem.*

<sup>151</sup> Neste sentido é muito importante ter em consideração que a maioria dos grandes accionistas do Banco Lusitano, no ano de 1884, acabaram por entrar para a administração da Companhia Real no período em análise, como foi o caso de Adrião de Seixas, Mem Rodrigues de Vasconcelos, João Pedro Diogo Patroni Júnior, Henrique de Moser, Fernando Pereira Palha, Eduardo Hofacker de Moser, conde da Foz, Carlos Marcelo dos Santos, António Vito dos Reis e Sousa, visconde de Macieira e Mariano de Carvalho. Banco Lusitano, *Lista dos accionistas em 31 de Dezembro de 1884*, s.l., s.e., 1884.

uma proposta destinada à aceitação da concessão da Beira Baixa e de todas as exigências inerentes, nomeadamente a reforma dos *Estatutos*, subscrita por M. Cortês e Carlos Marcelo dos Santos, como directores do Banco Lusitano, Francisco Van Zeller<sup>152</sup> e conde da Foz<sup>153</sup>, como directores da Sociedade Geral Agrícola e Financeira de Portugal, por Mariano de Carvalho, Fernando Pereira Palha, Frederico Biester, Carlos Maria Eugénio de Almeida<sup>154</sup>, E. Carvalho Silva, Henrique Jorge Moser<sup>155</sup> e Adrião de Seixas<sup>156</sup>.

Na reunião da Assembleia Geral, em 13 de Setembro, estiveram, pela primeira vez, representados em maioria os accionistas portugueses. Claro que isto se deveu, em grande medida, à recusa do Presidente da Assembleia, o Governador Civil substituto de Lisboa, Eduardo José Segurado, em aceitar as procurações dos accionistas franceses, na sua maioria simples cartas pessoais aos seus representantes. A verdade é que a representação sempre se fizera nesses moldes e nunca fora contestada. Das resoluções tomadas destacam-se a revogação do mandato do Conselho de Administração e a nomeação de um novo Conselho, a aceitação da proposta de concessão da linha da Beira Baixa e a aprovação da modificação dos *Estatutos*. Os accionistas elegeram 22 administradores, entre indivíduos que já tinham ocupado o cargo e novos membros. Desses, 12 eram portugueses<sup>157</sup> e 10 eram estrangeiros<sup>158</sup>, tendo tomado posse do cargo apenas 13 administradores. O novo Conselho tomou posse em 15 de Setembro<sup>159</sup>. Charles Cottard e Edmond Bartissol ficaram encarregues de tomar posse dos bens e

---

<sup>152</sup> Francisco Van Zeller (1835-1918) foi deputado pelo Partido Progressista.

<sup>153</sup> Tristão Guedes Correia de Queiroz (1849-1917), 2.º conde e 1.º marquês da Foz.

<sup>154</sup> Carlos Maria Eugénio de Almeida (1846-1914) era licenciado em Agronomia. Da sua actividade pública destaca-se o facto de ter sido deputado e Provedor da Casa Pia.

<sup>155</sup> Henrique Jorge Moser (1857-1923), 2.º conde de Moser, era filho de Eduardo de Moser (1816-1893), um importante homem de negócios ligado à fundação da Companhia Utilidade Pública e do Banco Mercantil. Henrique Moser foi banqueiro da praça de Lisboa, para além de ter estado ligado ao desenvolvimento do Monte Estoril.

<sup>156</sup> Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, *Actas do Conselho de Administração, Junho a Dezembro de 1884*, vol. 10, sessão de 10 de Setembro de 1884, pp. 80-81.

<sup>157</sup> Os Administradores portugueses eleitos foram: Fortunato Chamiço Júnior (toma posse); Francisco de Oliveira Chamiço, que ocupa interinamente o cargo de Administrador Delegado; Miguel Osório Cabral de Castro (toma posse); António Maria de Fontes Pereira de Melo Ganhado, como Director interino; Carlos Ferreira dos Santos Silva (recusa); Francisco Van Zeller (toma posse); visconde de Macieira, ocupa a Presidência; Fernando Pereira Palha, como Administrador Delegado interino; Mariano de Carvalho (toma posse); Henrique Jorge Moser (toma posse); Ernesto Driesel Schroeter (toma posse); conde da Foz, como Administrador Delegado interino.

<sup>158</sup> Os Administradores estrangeiros eleitos foram: conde Ernest Armand (recusa); Jean Baptiste Jaureguibury (recusa); Paul Le Roy Beaulieu; Alfred Le Play; Charles Cottard (toma posse); Edmond Bartissol (toma posse); Mathieu Bodet (recusa); Joseph de la Bouillierie (recusa); Joaquim de la Gandara (recusa); Segismundo Moret y Prendergast (recusa).

<sup>159</sup> A este respeito é interessante ler a descrição do *Journal des économistes* sobre os acontecimentos da Assembleia de 13 de Setembro, apresentada no Anexo 5.

documentos do antigo Comité de Paris<sup>160</sup> e de constituir a nova Delegação de Paris da Companhia.

O Conselho eleito pela Assembleia Geral decide cortar todos os laços com o Comité transacto, o que criou uma situação complexa para os negócios da Companhia face ao poder dos administradores afastados e à dependência desta para com a praça financeira parisiense. A intervenção de Cottard e Bartissol em Paris e a recusa dos membros do anterior Comité em entregar os documentos e bens em sua posse, por não reconhecerem legitimidade à nova administração, criaram uma situação em que foi necessário recorrer à justiça francesa e à intervenção de um *séquestre*<sup>161</sup>. O cargo de *séquestre* foi exercido por Hue, que realizou um inventário geral dos bens em posse do Comité de Paris e um relatório muito interessante, que revelaram factos desconhecidos sobre a actividade da empresa em França. Na análise destes documentos encontram-se algumas situações de aplicações financeiras irregulares, ausência de depósitos estatutários de administradores e, mais importante, a notícia sobre a constituição de um sindicato informal entre Henry Burnay<sup>162</sup>, Abraham de Camondo, Edmond Joubert e o marquês de Guadalmina<sup>163</sup>, que parece não ser conhecido em Lisboa, permitindo considerar a linha de Lisboa a Sintra e Torres como posse da Companhia<sup>164</sup>. Ao analisar o inventário do *séquestre*, os administradores Cottard e Bartissol concluíram que as actividades do Comité de Paris (...) *sont plutôt celles d'une Banque que celles d'une Compagnie de chemins de fer. (...)* <sup>165</sup>.

Uma das primeiras preocupações do Conselho saído da Assembleia de Setembro de 1884 foi a convocação de uma nova Assembleia Geral extraordinária onde se

---

<sup>160</sup> *Idem, ob. cit.*, sessão de 16 de Setembro de 1884.

<sup>161</sup> O cargo de *séquestre* era desempenhado por um magistrado, nomeado por um tribunal, com o fim de inventariar e administrar provisoriamente os bens e valores de empresas em litígio, por um período determinado, até à resolução do conflito. No caso específico de que nos ocupamos, o cargo de *séquestre* foi exercido por Louis Wilfrid Hue, por nomeação do Presidente do Tribunal do Sena, que estava a arbitrar as dissensões entre a Companhia Real e o Comité de Paris. Hue foi nomeado para o cargo em Outubro de 1884, por um período de três meses, e estava habilitado a cuidar dos bens da Companhia em França, a levantar valores, numerário ou bens de diferentes instituições e a fazer os pagamentos necessários. Coube-lhe ainda a realização de um inventário dos bens da Companhia e de um relatório. *Idem, Actas do Conselho de Administração, Dezembro de 1884 a Março de 1885*, vol. 1, sessão de 15 de Dezembro de 1884.

<sup>162</sup> Henry Burnay (1837-1909), 1.º conde de Burnay. Teve uma actividade muito diversificada desde a banca à indústria e à política. Grande accionista do Banco Nacional Ultramarino, fez fortuna no negócio dos tabacos, liderou o Sindicato Portuense, esteve ligado à Companhia União Fabril, foi dono do *Jornal do Comércio*, além de ter participado na política como deputado. Teve uma activa intervenção enquanto banqueiro do Estado português nos momentos de maior aperto financeiro.

<sup>163</sup> D. Luiz de Cuadra (filho), marquês de Guadalmina.

<sup>164</sup> *Idem, Actas do Conselho de Administração, Junho a Dezembro de 1884*, vol. 10, sessão de 27 de Novembro de 1884.

<sup>165</sup> *Idem, ibidem.*

discutisse a situação financeira da empresa e as opções levadas a cabo pela antiga administração e se regulassem todas as questões pendentes suscitadas durante esta fase especial. Para isso diversas medidas foram tomadas, inclusive a constituição de uma comissão para realização de uma sindicância interna.

De facto, as resoluções da Assembleia de Setembro vão progressivamente sendo aceites. O grande marco neste processo foi o reconhecimento governamental expresso na portaria de 15 de Outubro de 1884: (...) *considerando que não é ao Governo, mas a uma assembleia geral de accionistas que pode competir a revogação ou confirmação dos actos praticados no seio de uma Companhia pelos agentes dela ou pelos accionistas em geral, sem prejuízo de quaisquer direitos, sofridos pelo Estado, ou por terceiros; Considerando que o Governo é incompetente para validar ou invalidar os referidos actos, pois que, se tal fizesse, exorbitaria das suas legais atribuições; Considerando que aos queixosos está aberto o recurso aos tribunais, recurso de que aliás já começaram a usar; sendo esta mais uma razão para que o Governo se abstenha de intervir, a fim de guardar neste assunto a mais completa imparcialidade (...)*<sup>166</sup>. A partir deste momento, o comissário régio interino, Viriato Luís Nogueira, passou a assistir às reuniões como lhe competia. Por decreto da mesma data, o Governo nomeou ainda uma comissão de inquérito aos actos da Companhia, desde o ano de 1866, constituída por João Crisóstomo de Abreu e Sousa, visconde de S. Januário, Henrique Barros Gomes, José Maria Borges, Luís Frederico de Bivar da Costa, Jaime Larcher, João Joaquim de Melo e Joaquim Pires de Sousa Gomes. Esta decisão foi justificada da seguinte forma, *Sendo de interesse geral manter o crédito das Companhias, e tendo-se ultimamente levantado dúvidas acerca de alguns factos que se dizem menos regulares, ocorridos na gerência da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses que prendem intimamente com o bem do Estado e por igual com os interesses dos accionistas, dúvidas que muito importa esclarecer para que se restabeleça com prontidão a confiança que sempre deve existir nas empresas de tão grande importância e utilidade pública. (...)*<sup>167</sup>. O reconhecimento pelo poder político implicava uma espécie de validação pública dos actos da Assembleia de 13 de Setembro pela próxima Assembleia Geral, convocada para 28 de Março.

Em suma, consideramos essencial o papel da Assembleia de Setembro de 1884 como marco de ruptura numa estrutura que dominava a Companhia desde o momento

---

<sup>166</sup> *Idem, ob. cit.*, sessão de 17 de Outubro de 1884.

<sup>167</sup> *Idem, ob. cit.*, sessão de 21 de Outubro de 1884.

da sua fundação. Pela primeira vez assistiu-se a uma acção concertada dos accionistas portugueses, que recorreram aos únicos instrumentos disponíveis para aplicar um forte abanão ao *status quo* que dominara a Companhia durante décadas. Claro que, na prática, os efeitos desta parecem ter sido mais simbólicos que reais, uma vez que apesar da administração passar a ser assegurada por portugueses o capital necessário continuava a vir do estrangeiro.

## 1.2. ASSEMBLEIA GERAL EXTRAORDINÁRIA DE 28-30 DE MARÇO DE 1885

Esta Assembleia foi preparada com muito cuidado, por diversos factores. Em primeiro lugar era necessário evitar qualquer tipo de acusações de irregularidades, colocando, dessa forma, em causa, a credibilidade e validade da Assembleia. Neste sentido Henrique Jorge Moser foi enviado para Londres para supervisionar o depósito de acções na casa Glyn Mills Carié & C.<sup>a</sup>, e Fernando Palha para Paris para supervisionar o mesmo depósito no Crédit Foncier<sup>168</sup>. Também não se pode esquecer o seu carácter decisivo para a ratificação das decisões da Assembleia anterior. Visava, por fim, sanar as divergências no seio dos seus principais accionistas, promovendo uma conciliação entre os dois grupos em disputa.

Com efeito, a 14 de Março de 1885 foram enviadas ao Conselho propostas distintas de dois grupos de accionistas reclamando a urgência da resolução da disputa. A primeira destas propostas era subscrita por importantes indivíduos da banca internacional, muitos dos quais possuíam a maior porção das acções da Companhia Real, como era o caso de Nissim de Camondo, Abraham de Camondo, Isaac de Camondo, Nissim Léon ou Jacques Alfassa<sup>169</sup>. A outra proposta era assinada pelo grupo português constituído pelo visconde de Macieira<sup>170</sup>, Mark Serny e Carlos Marcelo dos Santos, como directores do Banco Lusitano, pelo conde da Foz e Schindler, como directores da Sociedade Geral Agrícola e Financeira, por Manuel José da Silva,

---

<sup>168</sup> *Idem*, *Actas do Conselho de Administração, Dezembro de 1884 a Março de 1885*, vol. 1, sessão de 5 de Fevereiro de 1885.

<sup>169</sup> Deste grupo faziam ainda parte Eugène Roussel, André Velay, Pierre Mathieu Bodet, Albert Chabert, George Danyan, François Adrien Bavelier, Henry Blount, Jacques Stern, Adrien Claude Benard e A. Ellisen.

<sup>170</sup> Henrique Eugénio Macieira (1830-1888), 1.º visconde e 1.º conde de Macieira. Foi um importante negociante que ocupou cargos na direcção do Banco Lusitano, da Companhia Aliança Fabril e da Companhia portuguesa de minas de Gondarem. Foi presidente da Assembleia Geral da Companhia Minerva de Ciudad Real, das minas Portuguesas de Huelva, das minas de Placensuella, da Companhia de Crédito Portuguesa, das águas termais da Amieira, entre outras.

Frederico Biester, José Iglesias, conde de Cabral<sup>171</sup>, Carlos Maria Eugénio de Almeida e Mariano de Carvalho.

Na reunião da Assembleia resolveu-se nomear um novo Conselho de Administração, composto por 30 elementos. Este Conselho alargado, que seguia de perto o exemplo espanhol, pretendia ser um símbolo da unidade e prosperidade da Companhia Real. Dos novos administradores, 16 eram portugueses e 14 eram estrangeiros, maioritariamente franceses e espanhóis<sup>172</sup>. O cargo de Presidente do Conselho de Administração seria exercido por João de Andrade Corvo<sup>173</sup>, os de Vice-Presidentes por Mariano de Carvalho e António Pereira de Carvalho, o de Administrador Delegado por António Maria de Fontes Pereira de Melo Ganhado e o de Director da Exploração por Pedro Inácio Lopes. Na Delegação de Paris o cargo de Administrador Delegado em Paris caberia a Augustin Pestel.

O peso que os administradores estrangeiros readquiriram na administração impôs a permanência de delegações da Companhia no estrangeiro. Para além da Delegação de Paris foi criada uma Delegação informal em Madrid, que reunia os 5 administradores espanhóis<sup>174</sup>.

Como principais resoluções desta reunião destacamos a ratificação da construção da linha da Beira Baixa, a autorização para modificação dos *Estatutos* e a resolução do negócio da linha de Lisboa a Sintra e Torres.

A Assembleia de Março teve a virtude de sanar as divergências entre os accionistas da Companhia e a sua administração, o que limitava profundamente a sua acção, lançou, ainda, a Companhia num processo de reforma que teria importantes efeitos na sua organização interna, aspecto que analisaremos seguidamente.

---

<sup>171</sup> Eduardo Augusto da Silva Cabral (1828-1910), 2.º conde de Cabral, era filho de José Bernardo da Silva Cabral (1801-1869). Era licenciado em Direito e ocupou o cargo de deputado várias vezes.

<sup>172</sup> Administradores eleitos pela Assembleia Geral de 28-30 de Março de 1885: Fortunato Chamiço Júnior, Francisco de Oliveira Chamiço, Carlos Ferreira dos Santos Silva, António Pereira de Carvalho, António Maria de Fontes Pereira de Melo Ganhado, Carlos Zeferino Pinto Coelho, conde de Macieira, Henrique Jorge Moser, Fernando Pereira Palha, conde da Foz, Mariano de Carvalho, Abraham Bensaúde, António José Gomes Neto, João de Andrade Corvo, Mem Rodrigues de Vasconcelos, Carlos Maria Eugénio de Almeida, Joseph de la Bouillerie, Gustave Delahante, Osborne Jacques de Sampaio, Pierre Mathieu Bodet, Edmond Joubert, A. Pestel, Joaquim de la Gandara, Alejandro Llorente, marquês de Guadalmina, Segismundo Moret y Prendergast, Fernando de Salamanca, E. Blount, Abraham de Camondo, Adolfo de Lima Mayer. *Idem, Registo dos membros do Conselho de Administração*, s.d.

<sup>173</sup> João de Andrade Corvo (1824-1890). Frequentou a Escola Politécnica, a Escola do Exército e a Escola Médica. Foi escritor, professor e político. Foi deputado por diversas vezes e ocupou diferentes cargos nos executivos da segunda metade do século XIX.

<sup>174</sup> *Idem, Actas do Conselho de Administração, Abril a Novembro de 1885*, vol. 1-A, sessão de 2 de Abril de 1885.

### 1.3. UM NOVO MODELO ORGANIZATIVO?

A escritura de reforma dos *Estatutos* foi assinada em 25 de Junho de 1885, por António Maria de Fontes Pereira de Melo Ganhado. Com o novo documento orgânico, a Companhia mantinha a denominação de Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, artigo 2.º,<sup>175</sup> e o capital social de 35 000 000 de francos, representado por 70 000 acções, artigo 5.º. A administração ficava a cabo de um Conselho composto por 30 membros, a maioria dos quais de nacionalidade portuguesa ou domiciliados em Portugal, artigo 11.º. O Conselho via reconhecido um conjunto bastante amplo de poderes que lhe permitia regular as relações externas e internas da Companhia, dispor dos seus bens e gerir os recursos financeiros de acordo com as necessidades da exploração, artigo 19.º. Os *Estatutos* reconheciam a existência do Comité de Paris, como conselho que reuniria os administradores residentes no estrangeiro. As suas atribuições eram similares ao Conselho de Lisboa, mas o número reduzido de administradores tornava-o dependente das decisões da maioria em Lisboa, *Le Comité de Paris représentera exclusivement la Compagnie pour toutes les affaires qu'elle aura en France, en se conformant aux résolutions prises par le Conseil d'administration.*, artigo 20.º<sup>176</sup>. Os *Estatutos* determinavam a criação de um Conselho Fiscal, artigo 26.º, composto por nove membros, que deveriam possuir pelo menos 50 acções da companhia, que serviriam de caução durante o exercício das suas funções. Relativamente à reunião das assembleias gerais, os *Estatutos* determinavam alterações substanciais. Esta seria composta por todos os accionistas que possuíssem 25 acções ou mais, artigo 30.º. Os accionistas tinham a possibilidade de delegar o seu voto em representantes mediante um documento reconhecido por notário, artigo 31.º. Cada lote de 25 acções dava direito a um voto na assembleia. O limite máximo de votos que cada accionista podia ter era 40, independente do total de acções em sua posse, artigo 38.º. Nesta reunião deliberar-se-ia sobre todo o tipo de questões propostas pelo Conselho de Administração ou pelo Conselho Fiscal. Também lhe poderiam ser apresentadas propostas de accionistas individuais, mediante a subscrição de pelo menos 10 accionistas, artigo 40.º.

Apesar dos resultados positivos da Assembleia de Março, o processo de reconquista da confiança dos administradores estrangeiros eleitos foi lento. Dois meses

---

<sup>175</sup> Compagnie Royale des Chemins de fer Portugais, *Statuts*, Paris, Imprimerie Chaix, 1885.

<sup>176</sup> *Idem, ob. cit.*, pp. 10-11.

depois da Assembleia Geral, ainda a Delegação de Paris não tinha reunido uma única vez, o que exigiu do Conselho medidas enérgicas para regularizar definitivamente a situação. Neste sentido Mariano de Carvalho, Henrique Jorge Moser e o conde da Foz foram enviados a Paris. *Quando chegaram a (...) Paris no fim de Abril ainda o Comité não se tinha constituído. Assim os primeiros 15 dias da sua estada naquela cidade foram consumidos em conferências para a constituição do Comité e em troca de ideias a respeito do contrato de Cáceres (...)*<sup>177</sup>.

Um dos aspectos que marca o período em análise é a activa intervenção destes três homens na administração, gestão e orientação das políticas internas e externas da Companhia Real. A sua presença no Conselho de Administração foi constante entre 1884 e 1891, assim como a sua intervenção nos grandes negócios da Companhia, sobretudo nos de carácter financeiro. O seu peso nas Assembleias Gerais também foi bastante grande, pois concentraram um conjunto interessante de acções e apareceram como representantes de grandes accionistas.

Em Agosto de 1885 reuniu-se nova Assembleia Geral, elegendo um novo Conselho de Administração, do qual faziam parte a generalidade dos Administradores eleitos em Março, empossado a 5 de Agosto<sup>178</sup>.

As mudanças realizadas no ano de 1885 não alteraram o facto da Companhia ter um modelo administrativo de tipo bicéfalo. No entanto, contribuíram para o seu enfraquecimento e foram essenciais para que o centro decisório passasse de Paris para Lisboa. Apesar da sobrevivência da Delegação de Paris e do peso dos agentes aí representados, as decisões emanavam do Conselho em Lisboa. O problema residiu na incapacidade desse Conselho gerir as suas novas prerrogativas com as aspirações da Delegação em Paris, ou seja, a partir do momento em que adquiriu o poder efectivo sobre a administração da Companhia Real, o Conselho não se preocupou em seguir os

---

<sup>177</sup> Segundo o Relatório da viagem destes três administradores a Paris, apresentado ao Conselho de Administração do dia 18 de Junho de 1885. Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, *Actas do Conselho de Administração, Abril a Novembro de 1885*, vol. 1-A, sessão de 18 de Junho de 1885.

<sup>178</sup> Membros do Conselho de Administração eleitos pela Assembleia de 5 de Agosto de 1885: António José Gomes Neto, António Maria de Fontes Pereira de Melo Ganhado, Carlos Maria Eugénio de Almeida, conde de Cabral, Ernesto Driesel Schoter, Fernando Pereira Palha, Fortunato Chamiço Júnior, Francisco Van Zeller, Henrique Jorge Moser, Mariano de Carvalho, Mem Rodrigues de Vasconcelos, Abraham Bensaúde, Adolfo de Lima Mayer, António Pereira de Carvalho, conde da Foz, Francisco de Oliveira Chamiço, João de Andrade Corvo, Miguel Osório Cabral de Castro, visconde de Macieira, Aristide Denfert Rochereau, Albert Le Play, Charles Goguel, Ernest Ruffer, F. Youle, Paul Bertin, Edmond Joubert, E. Blount, Pierre Mathieu Bodet, Joseph de la Bouillierie, A. Pestel. Os últimos cinco recusam o cargo e são substituído respectivamente por Michel Ephrussi, Henri Durrieu (Presidente do Crédit Industriel et Commercial), Albert Dehaynin, Léon Thelie e Sigismond Lilienthal. *Idem, Registo dos membros do Conselho de Administração*, s.d.

requisitos estatutários que lhe exigiam que consultasse a Delegação de Paris sobre os negócios a realizar. Muitas vezes, as decisões tomadas em Lisboa nem sequer eram transmitidas para Paris, cujas funções acabaram por ficar limitadas às de uma mera delegação financeira que acordava a emissão de obrigações e se encarregava das encomendas para a exploração. O acontecimento que marcou a ruptura definitiva entre o Conselho de Administração e a Delegação de Paris foi a decisão de emprestar 10 milhões de francos ao Governo português, sobre o qual a Delegação não foi consultada, considerando-o um grande erro estratégico. Posteriormente, o conde da Foz consideraria que a ruptura se deveu à decisão de aumentar o capital social. Apesar destas considerações, deve-se olhar para a decisão como o resultado de um conjunto de pequenos desentendimentos, que se foram acumulando desde o ano de 1885. Em Julho de 1887 a Delegação de Paris apresentava a sua demissão colectiva: *Considerant que le Comité de Paris n'a connaissance des affaires qu'après qu'elles sont irrévocablement engagées et qu'il ne saurait dans ces conditions, rendre des services en rapport avec la dépense qu'il impose à la Compagnie, Les membres soussignés donnent leur démission collective. (...)*<sup>179</sup>. A decisão foi recebida com tranquilidade pelo Conselho de Administração. Para este, o modelo administrativo que a Delegação de Paris representava já não era eficaz nem necessário. Esta posição está bem patente nas declarações do conde da Foz na sessão de 3 de Agosto de 1887:

*Nestas circunstâncias a situação da Delegação de Paris tinha necessariamente de tornar-se precária e insustentável, porque as causas que determinaram a sua criação foram pouco a pouco desaparecendo, até que de todo caducaram. (...) nas circunstâncias actuais esta instituição longe de ser profícua aos interesses da Companhia, não só seria inútil, mas poderia em muitos casos volver-se em estorvo pouco propício ao desenvolvimento da prosperidade da Companhia.*<sup>180</sup>.

O Conselho resolveu convocar uma Assembleia Geral extraordinária para 10 de Setembro de 1887 e encarregou Denfert Rochereau<sup>181</sup> de assegurar o expediente em Paris até à adopção de uma nova resolução.

Da reunião desta Assembleia destacou-se, a decisão de alterar novamente a lei orgânica da Companhia Real. A Assembleia Geral aprovou a proposta feita pelo Conselho, justificada pela necessidade urgente de aumentar o capital social. Sobre o

---

<sup>179</sup> *Idem, Actas do Conselho de Administração, Junho a Novembro de 1887*, vol. 5, sessão de 3 de Agosto de 1887.

<sup>180</sup> *Idem, ibidem.*

<sup>181</sup> Denfert Rochereau foi Director do Comptoir de l'Escompte.

modelo de representação externa da Companhia, a Assembleia decidiu criar delegações financeiras nos locais em se faziam as operações de maior dimensão, resolvendo, ainda, que se suprissem as vagas no Conselho de Administração, resultantes da demissão da Delegação de Paris, e autorizou a conversão das obrigações de 3% em obrigações de 4% e 4,5%.

Os novos *Estatutos* previam o aumento do capital social da Companhia Real para os 50 000 000 francos, representados por 100 000 acções de 90\$000 réis ou 500 francos cada uma, artigo 5.º. Esta medida era necessária em virtude da dimensão que a emissão de obrigações atingira, criando uma enorme desproporção entre o capital-acções e o capital-obrigações existente, resultando na redução do crédito externo da Companhia. Além desta alteração, o Conselho de Administração era reduzido para 25 membros, na maioria de nacionalidade portuguesa e domiciliados em Portugal, autorizando também a criação de delegações financeiras, artigo 11.º: (...) *Le Conseil est autorisé à nommer des délégations ou commissions financières sur les places où les intérêts de la Compagnie le conseillent, (...)*<sup>182</sup>. A constituição do Conselho Fiscal aumentou para 10 membros, artigo 25.º, e a Assembleia Geral passou a ser constituída pelos 100 maiores accionistas, artigo 29.º. Cada lote de 50 acções dava direito a um voto, não podendo cada accionista concentrar mais de 20 votos, independentemente do número de acções que possuísse, artigo 37.º. Por fim, importa destacar o reforço das prerrogativas do Conselho de Administração, bem patentes no artigo 19.º.

A organização das delegações financeiras da Companhia ficou a cargo do conde da Foz e de Henrique Jorge Moser. Foram criadas duas delegações, uma em Paris e outra em Berlim. De acordo com a nova organização dos serviços, competia à Delegação Financeira de Paris fiscalizar as obrigações emitidas em França e os diversos títulos da Sociedade Madrid a Cáceres e Portugal, cuidar das encomendas realizadas pelo Conselho de Administração e dar seguimento a todas as suas determinações naquele país. O serviço do tráfego internacional continuaria a funcionar em Paris, mas de forma independente da Delegação Financeira. Os escritórios ficavam sob a direcção do *fondé de pouvoirs*, cargo para o qual foi nomeado Denfert Rochereau. Para além deste faziam também parte da Delegação dos directores do Crédit Lyonnais, do Crédit Industriel et Commercial e da Casa Ephrussi & C.<sup>a</sup>. A Delegação Financeira de Berlim

---

<sup>182</sup> Compagnie Royale des Chemins de Fer Portugais, *Rapport du Conseil d'Administration et Avis du Conseil de Surveillance à l'Assemblée générale extraordinaire du 10 septembre 1887*, Paris, Imprimerie Chaix, 1887, p. 14.

tinha como atribuição principal a fiscalização da emissão das obrigações, sendo constituída pelos directores do Bank für Handel & Industrie e pelas casas financeiras Mendeljsohn & C.<sup>a</sup> e Robert Warschaner & C.<sup>a</sup><sup>183</sup>.

A necessidade de nomeação de novos administradores levou o Conselho de Administração da Companhia Real a conceder ao Banco Lusitano a faculdade de nomear dois representantes para terem assento na administração da Companhia, em jeito de compensação dos serviços prestados pelo Banco na fase transitória. Assim sendo, são nomeados Constantino José Viana e Guilherme da Silva Guimarães como administradores. Para além destes, ingressaram também no Conselho João Lobo de Santiago Gouvêa e Manuel José da Silva, antigos membros do Conselho Fiscal<sup>184</sup>.

Em 1890, por proposta do Administrador Delegado, António Maria de Fontes Pereira de Melo Ganhado, iniciou-se uma reforma do sistema de administração<sup>185</sup>. O novo sistema determinava a constituição de uma Comissão Executiva, composta por 9 administradores<sup>186</sup>, que iria substituir o cargo de Administrador Delegado e absorver as suas competências. Esta Comissão funcionaria segundo o modelo das comissões dos bancos. Todos os dias ficariam de serviço dois administradores, membros da Comissão Executiva, que auxiliavam o Director nas suas atribuições e cuidavam dos interesses da empresa. A Comissão reunia semanalmente e devia prestar contas da sua actividade ao Conselho de Administração. Esta alteração pretendia tornar a administração mais eficaz, repartindo as atribuições de um cargo essencial mas terrivelmente sobrecarregado para ser exercido por um só indivíduo.

Relativamente aos serviços de exploração da Companhia, os dados de que dispomos não são tão completos como os que possuímos para a administração.

A exploração encontrava-se, como seria de esperar, submetida aos interesses da administração. O Director da exploração era um cargo predominantemente técnico,

---

<sup>183</sup> A organização das delegações financeiras é bem sintetizada num relatório de Denfert Rochereau, de 8 de Outubro de 1887, intitulado *Rapport à Monsieur le Marquis da Foz sur les modifications à intriduire dans les services de la Compagnie à Paris*. Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, *Actas do Conselho de Administração, Junho a Novembro de 1887*, vol. 5, sessão de 13 de Outubro de 1887.

<sup>184</sup> *Idem*, ob. cit., sessão de 20 de Outubro de 1887.

<sup>185</sup> *Idem*, *Actas do Conselho de Administração, Abril a Outubro de 1890*, vol. 12, sessão de 11 de Outubro de 1890.

<sup>186</sup> Foram nomeados para a Comissão Executiva Francisco Van Zeller, que ocupava o cargo de Presidente, António Maria de Fontes Pereira de Melo Ganhado, Henrique Jorge Moser, Guilherme da Silva Guimarães, António Vito dos Reis e Sousa, marquês da Foz, Mariano de Carvalho, Mem Rodrigues de Vasconcelos, como substituto, e António Pereira de Carvalho, nas mesmas condições do anterior. O Secretário Geral da Companhia, António de Sousa e Vasconcelos, também devia assistir às reuniões da Comissão.

totalmente subordinado às disposições do Conselho de Administração, ocupado pelo engenheiro Pedro Inácio Lopes desde 2 de Abril de 1885<sup>187</sup>.

No período em análise não se verificaram grandes alterações no serviço de exploração, com excepção da reforma de Abril de 1885 e de algumas modificações introduzidas com a crise de 1890-1891. Foram levadas a cabo diversas alterações, com carácter pontual, que visavam essencialmente melhorar a eficácia da exploração de uma rede que crescia rapidamente, obtendo o máximo de *economias* possíveis. A reforma de Abril de 1885<sup>188</sup> determinou a divisão do serviço da exploração em duas secções, a da construção e a da exploração. A primeira seria liderada pelo engenheiro em chefe da construção<sup>189</sup>, dependente do Administrador Delegado, e a segunda pelo próprio Director. A contabilidade geral continuava a funcionar como um grande serviço, não sofrendo qualquer alteração com esta nova organização dos serviços internos da Companhia. Em última análise também esta medida contribuiu para aumentar o poder e a centralidade do Conselho de Administração, porque o engenheiro em chefe reportava ao Administrador Delegado, a quem também o Director tinha de prestar contas, antes de se apresentar perante o Conselho. Em 1890, na sequência da reforma da administração referida anteriormente, o serviço da exploração foi reorganizado. Manuel Afonso de Espregueira, anteriormente engenheiro consultor junto do Conselho de Administração, assumiu o cargo de Director Geral da Companhia<sup>190</sup>. Passou a concentrar a direcção de todos os serviços da exploração e construção da Companhia, sendo ainda responsável pelos serviços da Sociedade Madrid a Cáceres e Portugal e da Companhia do Oeste de Espanha. Com a reorganização de 1890 o cargo de Director assistiu a um alargamento considerável das suas competências.

Em suma, se tivermos em consideração o modelo administrativo depois de 13 de Setembro de 1884 concluímos que ele não diverge grandemente do modelo seguido na fase anterior. Apesar disso sofreu diversas alterações impostas pela nova administração e pelas novas opções estratégicas. De facto, acentuou-se a tendência para a centralização do poder no seio do Conselho de Administração. Por outro lado, a mobilidade no

---

<sup>187</sup> *Idem, Actas do Conselho de Administração, Abril a Novembro de 1885*, vol. 1-A, sessão de 2 de Abril de 1885.

<sup>188</sup> *Idem, ob. cit.*, sessão de 30 de Abril de 1885.

<sup>189</sup> Cargo que irá ser desempenhado por Ravel.

<sup>190</sup> Por carta de 26 de Setembro de 1890 Pedro Inácio Lopes pedia a sua exoneração de Director. O Conselho não a aceita e resolve conceder-lhe uma licença ilimitada, face aos seus bons serviços, o que ele aceita. Na ausência deste, resolve-se nomear Manuel Afonso de Espregueira para ocupar o cargo de Director Geral, tomando posse a 15 de Outubro de 1890. *Idem, Actas do Conselho de Administração, Abril a Outubro de 1890*, vol. 12, sessões de 4 e 11 de Outubro de 1890.

interior do Conselho aumentou substancialmente, apesar da permanência de alguns indivíduos centrais como o conde, depois marquês, da Foz e de Henrique Jorge Moser. Também foram criadas estruturas para superintender a acção desse Conselho, nomeadamente o Conselho Fiscal, a fim de evitar que essa centralização colocasse em causa o interesse da empresa face aos interesses dos administradores. A própria Assembleia Geral também evoluiu no sentido de se abrir cada vez mais a um conjunto mais amplo de accionistas.

Não obstante, a mudança administrativa de 1884 implicou uma alteração interessante nas relações entre a empresa e o poder político. Estas deixaram de ser tumultuosas para passarem para uma fase bastante mais harmoniosa, em que ambos os parceiros tentavam responder às necessidades do outro, fosse na expansão da rede ferroviária fosse no plano da obtenção de capital externo. Decerto que a actividade política de Mariano de Carvalho contribuiu bastante para esta mudança significativa.

## **2. AS NOVAS OPÇÕES ESTRATÉGICAS**

### **2.1. A POLÍTICA INTERNA DA COMPANHIA**

Este período foi marcado por um aumento considerável do ritmo de construção de novas linhas e ramais, destinadas a uma maior integração do território nacional e à correcta articulação dos grandes eixos construídos na fase anterior.

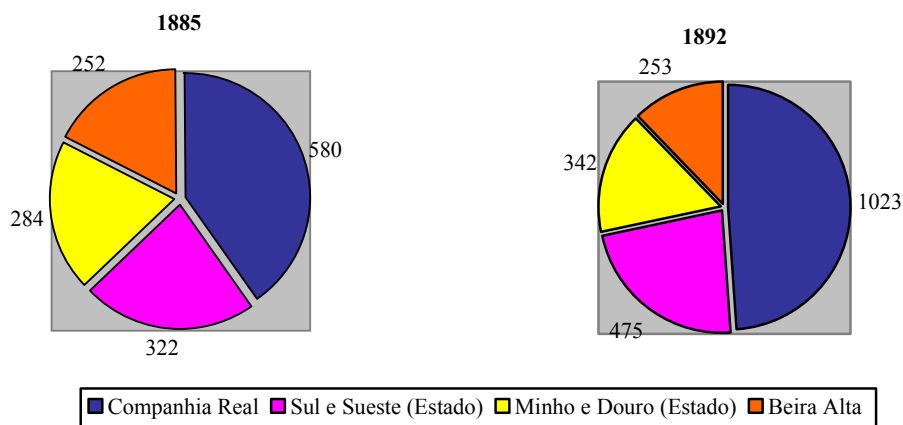
É inquestionável a alteração das opções internas da Companhia, embora deva-se salientar que a ideia do desenvolvimento do tráfego internacional, promovendo as potencialidades naturais do porto de Lisboa como porto de trânsito entre a Europa e a América, subsistiu, por vezes de forma latente, no imaginário de alguns administradores e políticos da altura. Apesar desta permanência, a política seguida tinha já uma nova direcção, privilegiando o mercado interno. A mudança de paradigma só se verificaria, efectivamente, com a crise de 1891 e a viragem proteccionista das pautas alfandegárias.

No seio desta nova política estratégica da Companhia é também possível destacar o papel central desempenhado pela cidade de Lisboa, o que acentuou o carácter arborescente da rede ferroviária portuguesa. A preocupação em interligar as diferentes



ramais de Cáceres e de Coimbra. Em 1892 a dimensão da rede controlada pela Companhia era já de 1 023 km. Num espaço de tempo muito curto a rede explorada quase que duplicou, o que permite verificar a existência de um verdadeiro *boom* ferroviário.

**Figura 6** – A rede ferroviária portuguesa de via larga em 1885 e em 1892 (em km).



### 2.1.1.1. LINHA DA BEIRA BAIXA

A linha da Beira Baixa foi uma obra com uma carga simbólica muito grande. Foi uma linha sujeita a inúmeros debates parlamentares desde meados da década de 70 e constituiu a grande justificação para o *golpe* de Setembro de 1884. A Beira Baixa desenvolveu um verdadeiro carácter nacionalista para a Companhia e para o Governo português. A sua realização tornava-se imperativa mesmo que a sua rentabilidade fosse questionável.

A Beira Baixa era uma província que sentia a falta da viação acelerada, manifesta pela frequente reclamação das suas populações. Além do mais, possuía zonas de algum interesse económico que seria desejável integrar no mercado nacional. Não obstante, a irregularidade do terreno e a proximidade da fronteira, sujeitando os diversos traçados ao parecer dos engenheiros militares, assim como a recusa em a ligar directamente a essa fronteira, criaram condicionalismos difíceis de resolver.

Segundo o contrato provisório assinado em 15 de Novembro de 1883<sup>191</sup>, entre o ministro interino das Obras Públicas, Hintze Ribeiro, e o Administrador Delegado, Osborne de Sampaio, o caminho-de-ferro da Beira Baixa saía da linha de Leste, na zona de Abrantes, e passaria por Castelo Branco, Fundão, Covilhã e Guarda, entroncando, por fim, na linha da Beira Alta. A concessão foi acordada por 99 anos, determinando a subvenção governamental através da garantia de juro de 5,5% sobre o rendimento bruto da linha. O preço de construção ficou acordado em 35 800\$000 réis por quilómetro. A atribuição da subvenção dava ao Estado a possibilidade de definir e regular as tarifas da linha. É interessante destacar duas outras cláusulas: a primeira diz respeito à obrigatoriedade de instalar o telégrafo eléctrico ao longo da linha, que seria utilizado gratuitamente pelo Governo, o que dá uma pista importante para a compreensão da influência do caminho-de-ferro no desenvolvimento dos meios de comunicação, nomeadamente do telégrafo e dos correios, em Portugal; a outra refere-se à obrigatoriedade de instalação dos portos secos necessários ao longo da linha, para carga e descarga de mercadorias, servindo convenientemente as localidades atravessadas, o que é significativo no objectivo de promover o desenvolvimento económico da região.

Os estudos e projectos da linha foram entregues ao engenheiro Augusto Fuchini<sup>192</sup> e o contrato definitivo com o Governo foi assinado a 29 de Julho de 1885<sup>193</sup>. Em 21 Novembro desse ano fez-se um contrato provisório de empreitada com um grupo de banqueiros do Porto, passando a definitivo a 1 de Fevereiro de 1886<sup>194</sup>, assinado entre o Administrador Delegado, António Maria de Fontes Pereira de Melo Ganhado, e o visconde de Barreiros, José Nogueira Pinto, Ricardo Pinto da Costa e Joaquim Lourenço Alves, como representantes da empresa construtora. Este documento estabelecia uma construção por empreitada, válida para toda a linha e suas dependências, válida por três anos, findos os quais a obra tinha de estar concluída ou os empreiteiros seriam sujeitos a uma multa de 9 000\$000 réis por cada mês de atraso. O preço de construção acordado ficou nos 29 925\$000 réis por quilómetro, preço bastante inferior ao que constava do contrato de concessão entre a Companhia e o Governo.

---

<sup>191</sup> *Diário da Camara dos Senhores Deputados da Nação Portuguesa*, Sessão de 13 de Maio de 1884, pp. 1529-1568.

<sup>192</sup> Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, *Actas do Conselho de Administração, Dezembro de 1884 a Março de 1885*, vol. 1, sessão de 5 de Fevereiro de 1885.

<sup>193</sup> Gaspar Fino, *Legislação e Disposições Regulamentares sobre caminhos de ferro*, vol. 2, Lisboa, Typ. de Eduardo Roza, 1888, pp. 111-127.

<sup>194</sup> Serviço de Documentação e Arquivo Fotográfico da C.P., Fundo Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, subfundo Comité de Paris, secção Correspondência geral e Contabilidade, série correspondência referente à linha da Beira Baixa.

Definia-se como caução a quantia de 216 000\$000 réis e o desconto de 10% das prestações mensais a pagar aos empreiteiros.

A grande dificuldade no processo de construção da linha da Beira Baixa consistiu na aprovação dos trajectos pelo Governo. O desacordo entre este e os engenheiros da Companhia e da empresa construtora foi frequente, o que criou constantes constrangimentos à construção. Findos os três anos, as obras estavam longe da sua conclusão e a empresa construtora entrou em sérias dificuldades financeiras. Face a esta nova conjuntura, a Companhia Real optou por auxiliar a empresa construtora, fazendo diversos adiantamentos financeiros por forma a não deixar parar os trabalhos. No final do ano de 1890 os adiantamentos à empresa, que não se destinavam a saldar os trabalhos realizados, já iam em 849 007\$211 réis<sup>195</sup>.

O agravamento da situação financeira da empresa provocou a divisão do Conselho de Administração: por um lado era essencial garantir os adiantamentos à empresa construtora, compreendendo que esta tinha uma viabilidade económica limitada, por forma a concluir as obras dentro dos prazos e não perder a subvenção do Governo, por outro, percebia-se que o risco desses empréstimos aumentava e que poderiam não ser suficientes para garantir a conclusão da linha e evitar a falência da empresa. Como medida de urgência, em 20 de Dezembro de 1890 acordou-se um convénio extraordinário, que previa a concessão de um empréstimo pela Companhia à empresa, em troca da responsabilização individual dos empreiteiros<sup>196</sup>. Os resultados desta medida foram inexistentes pelo que não houve outra alternativa que a de levar a cabo a liquidação formal com a empresa construtora, em Março de 1891<sup>197</sup>, encarregando-se a Companhia directamente dos trabalhos que faltavam concluir. No mês de Abril, a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses viu-se na contingência de ter de assumir os trabalhos da linha da Beira Baixa, através do engenheiro Vasconcelos Porto, num momento crítico das suas finanças.

A linha da Beira Baixa só foi concluída em 1893<sup>198</sup>, ultrapassando o prazo fixado pelo contrato de concessão e com uma enorme derrapagem financeira. Os

---

<sup>195</sup> Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, *Actas do Conselho de Administração, Outubro de 1890 a Março de 1891*, vol. 13, sessão de 4 de Dezembro de 1890.

<sup>196</sup> *Idem, ob. cit.*, sessão de 22 de Dezembro de 1890.

<sup>197</sup> *Idem, ob. cit.*, sessão de 17 de Março de 1891.

<sup>198</sup> A este respeito veja-se o Anexo 4 onde é reproduzido uma gravura de Rafael Bordalo Pinheiro sobre a inauguração da linha da Beira Baixa.

resultados de exploração também não foram positivos, obrigando o Governo a assegurar a garantia de juro logo nos primeiros momentos da exploração<sup>199</sup>.

### 2.1.2. LINHA DO OESTE

Outro dos grandes eixos construídos entre 1884 e 1891 foi a linha do Oeste. Esta linha não era encarada como uma linha única, era constituída por vários troços ferroviários distintos. A linha do Oeste corresponde à junção da linha de Lisboa a Sintra e Torres, da linha de Torres à Figueira e a Alfarelos e também do ramal de Coimbra.

A análise da linha de Lisboa a Sintra e a Torres é complexa uma vez que a sua concessão parece ter estado envolvida numa teia de acordos obscuros e ainda mal conhecidos. Esta situação parece ter resultado da crescente oposição que se fazia sentir no poder político e na opinião pública a um Conselho de Administração maioritariamente estrangeiro, que controlava um gigante económico, ao qual pertencia a generalidade da rede ferroviária portuguesa e o qual dominava as linhas férreas da capital. Conceder-lhe a exploração da linha que ligava Lisboa a Sintra e Sintra a Torres, uma zona de grande importância social e económica para a capital era subordinar o poder político às vontades do capital estrangeiro. Apesar de Henry Burnay também não ter nacionalidade portuguesa, era um homem profundamente implantado nos negócios portugueses, com relações privilegiadas com o poder político e com a banca nacional. O que parecia ser ignorado, deliberadamente ou não, era a dimensão das suas relações com a finança internacional, principalmente com a casa Camondo & C.<sup>a</sup>.

Em 7 de Maio de 1881 Burnay obteve a concessão provisória da linha de Lisboa a Sintra e Torres e ramal da Merceana do Governo. A obtenção dos fundos necessários para adquirir a concessão definitiva, que implicava um depósito de 200 000\$000 réis, só foi possível pela constituição de um sindicato informal composto pelo próprio Henry Burnay, por Abraham de Camondo, Edmond Joubert e marquês de Guadalmina. Burnay ficava com 30% da sociedade e os restantes com 70%. Esse contrato definitivo foi assinado em 10 de Julho de 1882<sup>200</sup>, determinando o ponto de partida da linha em Alcântara e definindo o prazo de construção em 3 anos.

---

<sup>199</sup> A primeira subvenção governamental à linha da Beira Baixa é definida pela portaria de 20 de Fevereiro de 1893, tendo em consideração cálculos da exploração dos anos de 1891 e 1892. Gaspar Fino, *Legislação e Disposições Regulamentares sobre caminhos de ferro*, vol. 3, Lisboa, Imprensa Nacional, 1903, pp. 180-181.

<sup>200</sup> *Idem*, *Legislação e Disposições Regulamentares sobre Caminhos de Ferro*, vol. 1, Lisboa, Imprensa Nacional, 1883, pp. 432-443.

De acordo com Abraham Camondo<sup>201</sup>, a Companhia Real era a verdadeira dona destes 70%, pois os signatários agiram unicamente no interesse desta. As despesas realizadas ou foram pagas directamente pela Companhia ou pela Casa Camondo<sup>202</sup>. A 9 de Março de 1883 Henry Burnay cedeu os seus 30% à Companhia pela soma de 400 000 francos ou 72 000\$000 réis, operação que a Companhia parece ter ratificado em 12 de Março do mesmo ano<sup>203</sup>. A análise da documentação portuguesa e o comportamento de Henry Burnay indicam que o Conselho de Administração em Lisboa não conhecia este negócio. A ratificação referida pelo *séquestre* parece ter sido feita em Paris, sem conhecimento dos administradores que se encontravam em Lisboa. A Companhia não podia reclamar publicamente os seus direitos à linha em questão, sob pena do Governo rescindir o contrato e esta perder todo o capital investido, pelo que não teve outra solução senão encetar negociações com Henry Burnay para regularizar o trespasse da concessão à Companhia.

Oficialmente, a Companhia Real decidiu intervir neste negócio por resolução da Assembleia Geral de 28-30 de Março de 1885. Neste novo contexto, com um Conselho de Administração maioritariamente português, o Governo não inviabilizaria a transferência.

As negociações para o trespasse foram bastante complexas e demoradas. A casa Burnay dificultou a obtenção de um acordo levando a cabo negociações bilaterais com a casa Camondo, só cedendo nestas últimas.

Esta situação, bastante irregular, colocava a Companhia numa posição muito singular: alguns documentos na posse do antigo Comité de Paris declaravam-na como a real concessionária da linha em questão. No entanto, esta não era uma situação legal e Burnay sabia-o, jogando muito bem com ela e comportando-se sempre como concessionário efectivo. Desde o início das negociações que o Conselho teve de assegurar grande parte das despesas de construção da linha, a cargo do engenheiro Ravel, mesmo sem ter a certeza da transferência. O contrato provisório de transferência

---

<sup>201</sup> “Inventário do *séquestre* dos bens do Comité de Paris” in Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, *Actas do Conselho de Administração, Junho a Dezembro de 1884*, vol. 10, sessão de 27 de Novembro de 1884.

<sup>202</sup> Por carta da Casa Camondo & C.<sup>a</sup>, de 21 de Abril de 1885, esta apresentava à Companhia Real a conta das despesas com a linha de Lisboa a Sintra e Torres. De acordo com este documento, o total dispendido por esta casa bancária foi de 2 714 294,66 francos, dos quais ainda faltavam saldar pela Companhia 314 294,66 francos. *Idem*, *Actas do Conselho de Administração, Abril a Novembro de 1885*, vol. 1-A, sessão de 30 de Abril de 1885.

<sup>203</sup> *Idem*, *Actas do Conselho de Administração, Junho a Dezembro de 1884*, vol. 10, sessão de 27 de Novembro de 1884.

só seria assinado em 9 de Setembro de 1885, cerca de seis meses depois do início das negociações<sup>204</sup>, sendo posteriormente reconhecido pelo Governo. Os problemas prosseguiram depois da assinatura deste contrato, sobretudo pela necessidade de assinar um acordo definitivo. A necessidade da aprovação governamental e de pagamento da contribuição de registo sobre a quantia da transferência, de 72 000\$000 réis<sup>205</sup>, impediram que se considerasse o primeiro documento como definitivo. O novo documento apenas deveria servir para confirmar as determinações do primeiro, mas, mesmo assim, não se obtém nenhum acordo. A situação chegou a um ponto tão grave que a Companhia ponderou a suspensão dos trabalhos e a instauração de um processo judicial a Henry Burnay<sup>206</sup>.

Em suma, pode considerar-se que a questão da concessão e do trespasses da linha de Lisboa a Sintra e Torres nunca foi convenientemente resolvida, apesar da legalidade reconhecida pelos advogados da Companhia e pelo próprio Governo ao contrato provisório de 1885.

Apesar dos problemas administrativos e jurídicos suscitados por esta linha, ela constituiu um importante empreendimento para a Companhia e para o País. Claro que foi uma construção que exigiu algumas intervenções delicadas, como o túnel de Alcântara, e exigiu o esforço de assentamento da segunda via, sem que se recebesse qualquer tipo de subvenção governamental, mas também permitiu chegar a uma zona importante em termos sociais e económicos. Esperando um elevado tráfego de passageiros, e ao contrário do que seria decidido para o ramal de Cascais, a Companhia decidiu aplicar tarifas com preços para passageiros superiores aos das restantes linhas em exploração<sup>207</sup>. Mas a verdade é que também não existia outro meio de transporte que pudesse competir com o caminho-de-ferro, enquanto que o ramal de Cascais corria paralelo ao Tejo. A circulação na linha inaugurou-se a 15 de Março de 1887, com a abertura provisória ao tráfego de mercadorias. A circulação de passageiros só teve início a 1 de Abril do mesmo ano<sup>208</sup>.

---

<sup>204</sup> *Idem, Actas do Conselho de Administração, Abril a Novembro de 1885*, vol. 1-A, sessão de 10 de Setembro de 1885.

<sup>205</sup> Que corresponde à quantia pela qual Henry Burnay cedeu a sua percentagem de 30% a Abraham de Camondo.

<sup>206</sup> *Idem, Actas do Conselho de Administração, Janeiro a Julho de 1886*, vol. 2, sessão de 2 de Janeiro de 1886 e 26 de Junho.

<sup>207</sup> *Idem, Actas do Conselho de Administração, Julho a Dezembro de 1886*, vol. 3, sessão de 24 de Julho de 1886.

<sup>208</sup> *Idem, Actas do Conselho de Administração, Janeiro a Junho de 1887*, vol. 4, sessão de 10 Março 1887.

O ramal da Merceana também fazia parte da concessão primitiva a Henry Burnay, mas suscitou sempre pouco interesse à direcção da Companhia. Era uma linha que deveria ter uma extensão de 10 km, partindo de Torres Vedras até ao concelho de Alenquer, no sítio da Merceana. A construção deste ramal não implicava a atribuição de qualquer subvenção governamental. Para além disso, considerava-se um erro estratégico ligar a Merceana a Torres Vedras em vez de a ligar à linha de Leste, já que esta mantinha relações económicas mais intensas com algumas povoações próximas desta linha. Esta obra acabou por nunca ser concretizada. Em 1886, num ofício da Companhia ao Governo, afirmava-se (...) *o ramal da Merceana nem seria útil para os povos, nem teria exploração razoável reduzido a servir apenas uma freguesia certamente rica mas que está muito longe de ser bastante para alimentar uma linha férrea.* (...) <sup>209</sup>.

A linha de Torres à Figueira e Alfarelos foi concedida à Companhia em 23 de Novembro de 1883<sup>210</sup>, com a vantagem de incluir a subvenção por garantia de juro. Mas, apesar do contrato ser anterior à mudança de administração da Companhia, os trabalhos só arrancaram no ano de 1885.

A empreitada de construção da linha foi entregue a Jean Baptiste Dauderni e Jean Alexis Duparchy, por contrato de 15 de Setembro de 1885. A morte precoce de um dos empreiteiros levou à sua substituição por Edmond Bartissol, formando-se uma nova sociedade, a Duparchy e Bartissol, que se encarregou de prosseguir os trabalhos acordados anteriormente<sup>211</sup>. A construção foi acordada por uma quantia de 21 864\$000 réis por quilómetro e estando a sua conclusão prevista em dois anos.

De facto as obras terminaram nos prazos estabelecidos. A portaria de 2 de Maio de 1887<sup>212</sup> autorizava a abertura à circulação pública do serviço de mercadorias e a

---

<sup>209</sup> *Idem, Actas do Conselho de Administração, Janeiro a Julho de 1886*, vol. 2, sessão de 2 de Janeiro de 1886.

<sup>210</sup> Gaspar Fino, *Legislação e Disposições Regulamentares sobre caminhos de ferro*, 2.º vol., Lisboa, Typ. de Eduardo Roza, 1888, pp. 32-48.

<sup>211</sup> Com a morte de Jean Dauderni, Edmond Bartissol procurou ocupar o seu lugar nos negócios com Duparchy, assegurando a permanência de uma sociedade encarregue de diversos empreendimentos, como as obras do porto de Leixões. Para isso, Bartissol celebrou um contrato, a 24 de Junho de 1886, com o herdeiro do falecido, Cesar Dauderni, em que este cedia todos os seus direitos ao primeiro. Depois da liquidação da primeira sociedade e da constituição da sociedade Duparchy e Bartissol a Companhia Real decidiu realizar um novo contrato com os empreiteiros, mantendo as determinações anteriores, mas legalizando o novo estado e reconhecendo Bartissol como herdeiro de Dauderni. Na sessão do Conselho de Administração de 29 de Julho de 1886 aprovou-se esta resolução. Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, *Actas do Conselho de Administração, Julho a Dezembro de 1886*, vol. 3, sessão de 29 de Julho de 1886.

<sup>212</sup> *Idem, Actas do Conselho de Administração, Janeiro a Junho de 1887*, vol. 4, sessão de 6 de Maio de 1887.

portaria de 21 de Maio do mesmo ano<sup>213</sup> autorizava a abertura à circulação pública do serviço de passageiros. Faltava apenas elaborar o projecto de ligação entre o ramal de Alfarelos e a linha de Torres à Figueira, realizado e aprovado no ano de 1889, por portaria de 1 de Junho<sup>214</sup>, sendo aberto à exploração pública provisória por portaria de 12 de Novembro de 1890<sup>215</sup>. Também aqui os rendimentos ficavam abaixo das expectativas, tendo, mais uma vez, o Governo de suportar as garantias de juro acordadas.

Uma palavra final para o ramal de Coimbra. A Companhia Real dos Caminhos de Ferro não foi a sua primeira concessionária. Este ramal foi-lhe trespassado por contrato de 23 de Novembro de 1883. A Companhia ocupou-se do processo de construção, até porque este ramal tinha direito a subvenção quilométrica, mas resolveu não levar a cabo a sua exploração, pelo que o trespassou à Companhia dos Caminhos de Ferro do Mondego<sup>216</sup>.

### 2.1.3. RAMAL DE CASCAIS E LINHA URBANA

O ramal de Cascais foi concedido à Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses por alvará régio de 9 de Abril de 1887<sup>217</sup>, na sequência de negociações levadas a cabo pelo conde da Foz. Este ramal partiria da estação de Santa Apolónia, em Lisboa, e teria o seu *terminus* na vila da Cascais. Foi da iniciativa do mesmo administrador a forma por que se faria a atribuição da empreitada do ramal. Esta seria dividida em secções e entregue a dois empreiteiros. A Hersent<sup>218</sup> caberia a secção entre o caniço de Alcântara e a Torre de Belém e à empresa Duparchy e Bartissol a construção da nova estação central de Lisboa, a secção entre esta estação, Campolide e a Torre de Belém<sup>219</sup> e entre esta e Cascais<sup>220</sup>. O contrato entre a Companhia e a empresa

---

<sup>213</sup> *Idem, ob. cit.*, sessão de 26 de Maio de 1887.

<sup>214</sup> Gaspar Fino, *Legislação e Disposições Regulamentares sobre caminhos de ferro*, 3.º vol., Lisboa, Imprensa Nacional, 1903, pp. 40-41.

<sup>215</sup> *Idem, ob. cit.*, pp. 63-64.

<sup>216</sup> Do Conselho de Administração da Companhia dos Caminhos de Ferro do Mondego faziam parte Francisco da Silveira Viana, Vitorino Vaz Júnior, Policarpo Ferreira dos Anjos e Feliciano Augusto de Abreu. O seu director era Guilherme da Silva Guimarães, por sua vez também administrador da Companhia Real e membro do Conselho de Administração do Banco Lusitano.

<sup>217</sup> *Idem, Legislação e Disposições Regulamentares sobre caminhos de ferro*, 2.º vol., Lisboa, Typ. de Eduardo Roza, 1888, pp. 180-188.

<sup>218</sup> Na altura Hersent era o concessionário da primeira secção das obras do porto de Lisboa. Neste sentido, foi o primeiro a enviar uma proposta ao governo português para construir um ramal de via estreita que ligasse Lisboa a Cascais.

<sup>219</sup> Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, *Actas do Conselho de Administração, Janeiro a Junho de 1887*, vol. 4, sessão de 20 de Abril de 1887.

Duparchy e Bartissol foi assinado em 21 de Abril de 1887, acordando uma soma de 2 800 000\$000 réis para o valor total das obras, sem incluir o valor das expropriações que ficavam a cargo da Companhia. O contrato com Hersent só foi assinado em Junho de 1887, acordando-se o valor das obras a realizar em 2 291 000\$000 réis<sup>221</sup>. O projecto definitivo do ramal de Cascais foi aprovado por portaria de 12 de Abril de 1888.

A importância deste ramal foi central para a cidade de Lisboa e para a própria Companhia. Era uma via destinada maioritariamente a um tráfego de passageiros, que permitia o ingresso regular de receitas pelo que a Companhia teve o cuidado de adoptar tarifas para passageiros mais baixas<sup>222</sup> do que as praticadas na restante rede e de iniciar, logo que foi possível, as obras de assentamento da segunda via<sup>223</sup>. Permitia, também, agilizar as deslocações no interior da própria cidade e desta com a sua periferia próxima. Em termos económicos, a decisão da construção deste ramal permitiu à Companhia aceder a um conjunto de terrenos com um elevado valor patrimonial, como eram todos aqueles que foram conquistados ao Tejo na sequência das obras de construção, que pelo contrato de concessão ficavam na posse da Companhia Real<sup>224</sup>. Um outro factor essencial relacionou-se com o impacto da chegada do caminho-de-ferro a Cascais e dos efeitos de arrastamento que este transporte teve sobre a economia e sociedade locais, nomeadamente na sua expansão urbanística.

Associadas à construção do ramal de Cascais surgiu um conjunto de obras emblemáticas da arquitectura ferroviária portuguesa e da própria cidade de Lisboa, construídas com o intuito de prestigiar e enaltecer a própria Companhia, como são o túnel e a estação do Rossio.

---

<sup>220</sup> Por esta divisão das empreitadas pelo Conselho de Administração se pode concluir que as obras do ramal de Cascais estiveram intimamente ligadas com as obras de construção da linha urbana, não sendo possível destacar as quantias atribuídas a cada uma individualmente. A linha urbana diz respeito ao trajecto entre a estação central do Rossio e o ramal de Cascais.

<sup>221</sup> Este valor corresponde ao total acordado em Junho de 1887 entre Hersent e a Companhia e à despesa extraordinária exigida pela cobertura do caneiro de Alcântara, de Dezembro do mesmo ano. *Idem, Actas do Conselho de Administração, Novembro de 1887 a Março de 1888*, vol. 6, sessão de 10 de Dezembro de 1887.

<sup>222</sup> A adopção de uma tarifa reduzida, ainda que com carácter provisório, não foi consensual. A sua aplicação partiu da insistência de administradores como Henrique Jorge Moser que acreditavam nas potencialidades dos arredores da cidade para fixar população, principalmente operária, que utilizaria o comboio para as suas deslocações diárias para a zona industrial de Lisboa. *Idem, Actas do Conselho de Administração, Julho a Novembro de 1889*, vol. 10, sessão de 22 de Agosto de 1889.

<sup>223</sup> O assentamento da segunda via no ramal de Cascais foi decidido na sessão do Conselho de Administração de 31 de Outubro de 1889. *Idem, ob. cit.*, sessão de 31 de Outubro de 1889.

<sup>224</sup> Estas disposições constavam do alvará de 9 de Abril de 1887. No entanto também se fazia referência a alguns casos específicos de terrenos que deveriam ser entregues ao governo, que perfaziam um total de 7,5 hectares. *Idem, Actas do Conselho de Administração, Novembro de 1889 a Abril de 1890*, vol. 11, sessão de 16 de Janeiro de 1890.

A estação do Rossio foi construída com o objectivo de substituir a de Santa Apolónia como estação central de Lisboa no tráfego de passageiros e mercadorias de grande velocidade. A sua fachada monumental, num estilo neomanuelino, da autoria de José Luís Monteiro, pretendia transmitir a ideia de imponência e ostentação que faltava a Santa Apolónia, criando a estação digna de receber o tráfego das diferentes linhas da Companhia e de se tornar sede do Conselho de Administração e de grande parte dos serviços da exploração<sup>225</sup>. Apesar de ter sido uma opção bastante consensual, a decisão por uma estação desta dimensão foi complicada por implicar custos acrescidos ao contrato com os empreiteiros, na ordem dos 250 000\$000 réis<sup>226</sup>.

O objectivo de tornar o Rossio na estação central da rede da Companhia Real implicava um esforço suplementar de intensificar a densidade da rede interna, através da construção de ramais que ligassem os grandes eixos entre si. Neste sentido, iniciam-se estudos para a construção de um ramal de ligação entre o de Cascais e a linha de Lisboa a Sintra e Torres Vedras, a cargo do engenheiro Cândido Xavier Cordeiro<sup>227</sup>.

As obras não ficaram concluídas nos prazos definidos. Na realidade, o ramal de Cascais só ficou concluído em 1894. Claro que nessa altura já tinham sido abertas à circulação pública todas as secções das linhas em análise e já tinham sido terminadas as grandes obras de arte, nomeadamente o túnel do Rossio, inaugurado em Abril de 1889<sup>228</sup>, e a estação central, inaugurada em 18 de Maio de 1890.

---

<sup>225</sup> “(...) O pavimento superior destina-se aos escriptorios do conselho de administração, sala de reunião, repartição, e outras dependencias do serviço da Companhia, (...) O corpo da frente é repartido em escriptorios do inspector, chefe do movimento, serviço medico, fiscalisação do governo (escriptorio para o agente) casas de descanso de machinistas e de conductores, telegrapho, gabinete do chefe da estação, escriptorio para o director, e um espaçoso salão real. (...)” in *Gazeta dos Caminhos de ferro de Portugal e Hespanha*, n.º 4, 1 de Maio de 1888, pp. 54-55.

<sup>226</sup> A discussão em torno da nova estação central foi muito acesa, principalmente entre os empreiteiros e o Conselho de Administração. Os primeiros apresentaram um projecto bastante simples que o Conselho refutou por considerar indigno dos objectivos a que esta obra se propunha. Por esta razão teve de ser assinado um contrato suplementar entre a Companhia e os empreiteiros, a 28 de Abril de 1888, visando exclusivamente a questão da estação central. Segundo este, os empreiteiros aceitavam as alterações proposta mediante um pagamento suplementar de 250 000\$000 réis, na promessa de conclusão das obras em 18 meses. Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, *Actas do Conselho de Administração, Abril a Agosto de 1888*, vol. 7, sessões de 28 de Abril e 4 de Maio de 1888.

<sup>227</sup> *Idem*, *Actas do Conselho de Administração, Julho a Novembro de 1889*, vol. 10, sessão de 25 de Julho de 1889. Cândido Xavier Cordeiro (1844-1904) licenciou-se em Matemática e Filosofia pela Universidade de Coimbra e em Engenharia pela Escola de Pontes e Calçadas de Paris. Para além dos serviços prestados à Companhia Real esteve também ligado aos Caminhos-de-ferro do Minho e Douro e aos de Mormugão. Foi inspector de Obras Públicas, vogal do Conselho dos Monumentos Nacionais e membro do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas.

<sup>228</sup> “Está inaugurada a grande obra de arte que, ao mesmo tempo que é um arrojo mais da nossa engenharia, representa uma belleza e uma commodidade para a nossa capital. (...) O tunnel acha-se no mais perfeito estado de construcção, largo, espaçoso, ventilado, promettendo ser um dos maiores attractivos á viagem em caminhos de ferro, no nosso paiz. A sua construcção começou em 25 de junho de 1887 pela abertura dos poços (...) A bocca de entrada é, como se sabe, junto da calçada da Gloria,

#### 2.1.4. RAMAL DE SANTA APOLÓNIA A BENFICA

A ideia de uma linha de cintura urbana, que ligasse a estação de Santa Apolónia a Benfica, apareceu formulada como uma necessidade real logo em 1884, numa proposta apresentada pela Junta Consultiva das Obras Públicas<sup>229</sup>. A construção de um ramal desta natureza pareceu bastante apelativa à Companhia Real não só pelo facto de acentuar a sua hegemonia no controlo da rede ferroviária que servia a capital portuguesa, como pela natureza do tráfego esperada e ainda pela necessidade de com este ramal ligar a linha de Leste à linha de Lisboa a Sintra e Torres.

O projecto foi realizado pelo engenheiro Ressano Garcia, que foi incumbido da direcção dos trabalhos de construção de linha<sup>230</sup>, e foi aprovado pelo alvará régio de 7 de Julho de 1886 que também determinava o modelo de concessão do mesmo<sup>231</sup>. A Companhia optou por se encarregar das obras de construção, previstas para duas vias, abrindo concursos públicos individuais para cada secção do ramal, por forma a obter uma construção mais económica. O preço total das obras estava orçado em 78 000\$188 réis<sup>232</sup>. Estas decorreram a bom ritmo e logo em 1888 fez-se a abertura à circulação pública<sup>233</sup>. No entanto, segundo estimativas efectuadas em 1889 pelo mesmo Conselho de Administração, o preço deste ramal atingia já a soma de 383 289\$887 réis<sup>234</sup>.

---

formando um duplo tunnel na extensão de 27 metros, e seguindo depois em um só arco por debaixo da cidade (...)” in *Gazeta dos Caminhos de Ferro de Portugal e Hespanha*, n.º 27, 16 de Abril de 1889, pp. 39-40.

<sup>229</sup> Magda Pinheiro, *Impacto da construção ferroviária sobre a cidade de Lisboa*, III Congresso de História Ferroviária, Gijón, 2003, ([www.docutren.com/archivos.htm](http://www.docutren.com/archivos.htm)).

<sup>230</sup> Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, *Actas do Conselho de Administração, Janeiro a Julho de 1886*, vol. 2, sessão de 16 de Junho de 1886. Frederico Ressano Garcia (1847-1911), frequentou a Escola Politécnica, seguindo depois para a Escola de Pontes e Calçadas de Paris, por onde se formou em Engenharia. Foi lente do Instituto Comercial e Industrial de Lisboa e da Escola do Exército. Esteve ao serviço da Câmara Municipal de Lisboa, sendo responsável pela construção da Avenida 24 de Julho, entre Santos e Alcântara, a edificação dos bairros de Campo de Ourique e da Estefânia e as *Avenidas Novas*. Foi também director da Companhia das Águas de Lisboa, da Companhia dos Fósforos e da Companhia de Caminhos de Ferro de Lourenço Marques. Foi deputado em várias legislaturas e ministro da Marinha e do Ultramar e da Fazenda. Paulo Jorge Fernandes, “GARCIA, Frederico Ressano” in *Dicionário Biográfico Parlamentar, 1834-1910*, vol. II, Lisboa, Assembleia da República, ICS, 2005, pp. 297-300.

<sup>231</sup> Gaspar Fino, *ob. cit.*, pp. 168-172.

<sup>232</sup> Quantia referente às somas acordadas com os empreiteiros para construir as cinco secções. O resultado do concurso público foi a atribuição da 1.ª e 4.ª secções a Manuel Nunes Loureiro, da 2.ª secção a Inácio Duarte Canelas, da 3.ª a Fernando Valz e da 5.ª a Emile Broussard. Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, *Actas do Conselho de Administração, Julho a Dezembro de 1886*, vol. 3, sessão de 5 de Novembro de 1886.

<sup>233</sup> A portaria de 16 de Abril de 1888 autoriza a abertura do ramal ao trânsito de mercadorias. *Idem*, *Actas do Conselho de Administração, Abril a Agosto de 1888*, vol. 7, sessão de 17 de Abril de 1888.

<sup>234</sup> *Idem*, *Actas do Conselho de Administração, Novembro de 1889 a Abril de 1890*, vol. 11, sessão de 23 de Janeiro de 1890.

## 2.2. UMA NOVA POLÍTICA FINANCEIRA

A instabilidade administrativa de 1884-1885, que resultou na substituição de diversos administradores ligados a importantes grupos financeiros internacionais, responsáveis pela sustentação financeira da Companhia portuguesa durante muitos anos, originou uma fragilidade financeira grave, manifesta, por exemplo, na dificuldade em obter uma instituição bancária que aceitasse o depósito de acções para as assembleias gerais. Esta situação demonstrou a urgência da diversificação das relações financeiras da Companhia, muito limitadas ao mercado francês e, mais particularmente, ao *Crédit Industriel et Commercial*.

Neste sentido, a Companhia Real entendeu aprofundar as suas relações com outras entidades bancárias francesas, nomeadamente com o *Crédit Lyonnais*, e desenvolveu uma interessante e complexa relação com os mercados português e alemão. Em Portugal, as suas relações desenvolvem-se, principalmente, com o Banco Lusitano, entidade que auxiliou em grande medida o *golpe* de 13 de Setembro de 1884. Na Alemanha, o grande parceiro da Companhia seria o *Bank für Handel & Industrie*. Estas diversas relações tiveram características muito distintas, que tentaremos seguidamente analisar.

O mercado francês continuou a ocupar um lugar central nos negócios da Companhia Real. As grandes operações financeiras faziam-se na praça de Paris assim como as encomendas de grande parte dos produtos necessários à exploração ferroviária. Com a mudança do Conselho de Administração o *Crédit Industriel et Commercial* perdeu a hegemonia que adquirira desde 1860, passando para uma posição secundária nas relações financeiras da Companhia Real. Os grandes parceiros desta fase foram o *Crédit Lyonnais*, que sucedeu ao anterior como banqueiro da Companhia<sup>235</sup>, e a casa Michel Ephrussi e C.<sup>a</sup>. As relações com esta última tiveram o intuito de preparar a emissão de uma nova série de 100 000 obrigações em França, de juro de 4%, na sequência da concessão do ramal de Cascais à Companhia<sup>236</sup>.

---

<sup>235</sup> A partir de 20 de Outubro de 1887. *Idem, Actas do Conselho de Administração, Junho a Novembro de 1887*, vol. 5, sessão de 20 de Outubro de 1887.

<sup>236</sup> *Idem, Actas do Conselho de Administração, Janeiro a Junho de 1887*, vol. 4, sessão de 26 de Maio de 1887.

A expansão para o mercado alemão resultou da constante necessidade da Companhia recorrer à emissão de obrigações para obter o capital necessário para suportar os enormes custos de construção das novas linhas. A praça de Londres estava fechada aos capitais portugueses e a de Paris verificava uma quebra do preço das obrigações, pela constante afluência de títulos. Berlim aparecia assim como uma opção muito atractiva e vantajosa. Isto mesmo é afirmado por Henrique Jorge Moser e pelo conde da Foz num relatório elaborado para a emissão de obrigações para a construção da linha da Beira Baixa, em 1886, (...) *Restava-nos assim o mercado alemão, que sob todos os pontos de vista nos parecia merecer a nossa preferência e para o qual nos inclinava ainda a conveniência muito particular de harmonizar o nosso procedimento financeiro com as tendências da administração superior do Estado; (...) Assim o tipo de juro mais elevado para obrigações é mais fácil de obter na Alemanha, do que em França, onde há um tipo definido de obrigações de caminho-de-ferro, geral, conhecido – obrigações de 3% de 500 francos com larga amortização (...) Conseguimos, pois obter na Alemanha, com a intervenção do Bank für Handel & Industrie de Darmstadt a colocação de obrigações de 4,5% pagáveis aos semestres, amortizáveis em 85 anos por sorteios semestrais, colocação por mais de metade firme, e por menos de metade em opção, sendo esta subdividida em duas partes iguais em prazos de quatro meses e de oito meses. Permittiu-nos esta combinação elevar o preço médio da venda das obrigações, manter-nos dentro do limite do encargo fixado, harmonizar os interesses da Companhia com a natural hesitação que o Banco alemão apresentava para experimentar pela primeira vez o público, para quem os títulos portugueses são pouco conhecidos, (...)*<sup>237</sup>. O mercado alemão tinha ainda a vantagem de se poder negociar as obrigações emitidas sem a garantia do Estado português. Por duas vezes a Companhia Real recorreu ao mercado alemão para lançar grandes empréstimos obrigacionistas. A primeira, em 1886, de 95 000 obrigações de 4,5%, a um preço unitário de 90\$000 réis ou 400 marcos, para a construção da linha da Beira Baixa<sup>238</sup>, e a segunda de 40 000 obrigações<sup>239</sup>, com o mesmo juro e valor nominal, no ano de 1889, numa altura em que já se faziam sentir algumas dificuldades financeiras pela insuficiência de rendimentos. As obrigações eram lançadas no mercado alemão através do Bank für Handel &

---

<sup>237</sup> *Idem, Actas do Conselho de Administração, Julho a Dezembro de 1886*, vol. 3, sessão de 27 de Novembro de 1886.

<sup>238</sup> Emissão autorizada pela portaria de 4 de Dezembro de 1886.

<sup>239</sup> Emissão autorizada por portaria de 26 de Agosto de 1889.

Industrie e das casas financeiras associadas neste negócio, nomeadamente a M. Mendelsohn & C.<sup>a</sup>, Robert Warschaner & C.<sup>a</sup> e M. Merck & C.<sup>a</sup>.

As relações com a praça financeira de Lisboa tiveram um carácter diferente. O grande parceiro da Companhia era o Banco Lusitano, a cujo Conselho de Administração pertenciam muitos dos administradores da Companhia. Nesta relação o capital transitava da Companhia para o Banco e não no sentido inverso. Claro que a Companhia desenvolveu relações com outras instituições. Em 1889 chegou a emitir, apenas em Lisboa, 18 000 obrigações de 4,5%, que foram adquiridas por um consórcio de bancos portugueses liderado pelo banco Fonseca, Santos & Viana<sup>240</sup>, no entanto, este tipo de operações nunca alcançou a dimensão que atingiria com os bancos franceses ou alemães.

O Banco Lusitano não se encontrava numa conjuntura favorável. Ultrapassava algumas dificuldades económicas recorrendo frequentemente a empréstimos. A proximidade com a Companhia Real, pela proximidade dos Conselhos de Administração e os negócios em comum fizeram com que a Companhia se tornasse garante dos empréstimos desse banco.

Além de diversificar as suas relações a Companhia expandiu também as suas operações financeiras, procurando rentabilizar o capital disponível. Este destinou-se a três actividades principais: o investimento em títulos da dívida pública, o empréstimo a governos e a aquisição de obrigações. As duas primeiras eram operações financeiras bastante consensuais, consideradas relativamente seguras e que proporcionavam juros elevados aos capitais investidos. Já a compra de obrigações próprias destinava-se a elevar a sua cotação nos mercados internacionais, acumulando juros que poderiam ser utilizados na aquisição de novas obrigações, liquidando progressivamente os encargos com este expediente.

Logo em 1885, o Conselho de Administração decidiu aplicar parte dos fundos disponíveis na praça de Lisboa, em títulos da dívida pública portuguesa, transferindo somas importantes depositadas em Paris para o Banco de Portugal, Banco Lisboa & Açores e Banco Lusitano<sup>241</sup>. No ano de 1886 a Companhia decidiu participar em dois grandes empréstimos, um ao governo francês e outro ao Governo português. Não se conhece a soma envolvida no primeiro negócio mas sabe-se que a soma atribuída ao

---

<sup>240</sup> *Idem, Actas do Conselho de Administração, Fevereiro a Julho de 1889*, vol. 9, sessão de 9 de Maio de 1889.

<sup>241</sup> *Idem, Actas do Conselho de Administração, Abril a Novembro de 1885*, vol. 1-A, sessão de 10 de Setembro de 1885.

segundo foi de 900 000\$000 réis<sup>242</sup>. No ano seguinte, decidiu-se realizar um novo empréstimo ao Governo português, de um total de 10 000 000 de francos<sup>243</sup>.

Importa referir que esta activa política financeira teve como impulsionadores o conde da Foz e Henrique Jorge Moser. Foram eles os grandes responsáveis por grande parte das negociações encetadas nesta fase, além de exercerem sempre um papel central nos assuntos quotidianos da Companhia. Os seus contactos internacionais foram fundamentais para o sucesso dos acordos estabelecidos.

### 2.3. OS NEGÓCIOS INTERNACIONAIS

Em 1884 a Companhia Real estava encarregue da exploração da linha da Sociedade Madrid a Cáceres e Portugal, em território espanhol, com uma extensão de 430 km. Esta era uma exploração muito dispendiosa já que os rendimentos da linha eram reduzidos, com a progressiva falência do negócio dos fosfatos de Cáceres<sup>244</sup>, e a Companhia portuguesa era obrigada a assegurar um rendimento mínimo de exploração aos accionistas da Companhia espanhola<sup>245</sup>.

Para resolver este problema com impactos importantes no rendimento da Companhia Real, a administração portuguesa, sobretudo depois do compromisso alcançado na Assembleia de 28-30 de Março de 1885, iniciou negociações para tentar alterar o contrato vigente desde 1880. A estadia em Paris de Mariano de Carvalho, do conde da Foz e de Henrique Jorge Moser, no momento em que organizavam a nova Delegação da Companhia, coincidiu com as primeiras negociações com alguns accionistas da Madrid a Cáceres e Portugal para obter um compromisso sobre esta

---

<sup>242</sup> *Idem, Actas do Conselho de Administração, Janeiro a Julho de 1886*, vol. 2, sessão de 16 de Junho de 1886.

<sup>243</sup> *Idem, Actas do Conselho de Administração, Junho a Novembro de 1887*, vol. 5, sessão de 23 de Junho de 1887.

<sup>244</sup> Desde o ano de 1885 que a Sociedade Geral dos Fosfatos de Cáceres deixa de conseguir transportar a quantidade de mineral a que estava obrigada pelo contrato de 12 de Novembro de 1882. Neste sentido, em 1887, anula-se a cláusula que definia um limite mínimo anual para os transportes de fosfatos nas linhas da Companhia Real. Esta transporta o que lhe for possível sem qualquer multa associada. *Idem, ob. cit.*, sessão de 13 de Outubro de 1887. Apesar de todos os esforços, no ano de 1890 leva-se a cabo o processo de liquidação de contas com a Companhia dos Fosfatos de Cáceres.

<sup>245</sup> O rendimento devido à Sociedade de Madrid a Cáceres e Portugal sobre o produto bruto para o ano de 1884 ascendeu aos 800 000 francos. *Idem, Actas do Conselho de Administração, Abril a Novembro de 1885*, vol. 1-A, sessão de 7 de Agosto de 1885.

questão. Destes primeiros contactos destaca-se a decisão de manter a exploração da linha por conta da Companhia Real<sup>246</sup>.

O novo contrato de exploração foi assinado em Paris a 22 de Outubro de 1885, por Mariano de Carvalho e Denfert Rochereau, como representantes da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, e Abraham de Camondo e marquês de Guadalmina, como representantes da Sociedade de Caminhos de Ferro de Madrid a Cáceres e Portugal. Este contrato determinava a concessão à Companhia Real da exploração da linha de Madrid à fronteira portuguesa, mediante o cumprimento de um conjunto de condições das quais destacamos a responsabilização da companhia portuguesa por todos os valores entregues pela espanhola, nomeadamente pelas obrigações desta e pelas da antiga Companhia do Tejo. Em 1885 a Sociedade Madrid a Cáceres e Portugal tinha emitido um total de 122 241 obrigações e era responsável por 14 846 da Companhia do Tejo. A Companhia Real receberia as receitas, encarregar-se-ia das despesas, dos vários impostos e dos gastos do Conselho de Administração da Madrid a Cáceres e Portugal. Comprometia-se ainda a pagar um dividendo às acções da sociedade espanhola, de um valor mínimo de 10 francos, isto se o rendimento bruto por quilómetro fosse inferior a 10 000 francos. Em compensação, teria direito a pelo menos metade dos lucros quando as receitas por quilómetro ascendessem a 12 000 francos. Este contrato seria válido durante todo o tempo da concessão das linhas de Leste e Norte, entrando em vigor a 1 de Janeiro de 1886. Uma última nota, para referir que a Companhia Real, de acordo com o artigo 14.º, tinha a possibilidade de trespassar este acordo a qualquer outra sociedade ou companhia<sup>247</sup>.

Os serviços da Sociedade Madrid a Cáceres e Portugal foram reorganizados de acordo com o modelo organizativo da Companhia Real. Foram estruturados da mesma forma e ficaram na dependência directa dos chefes de serviço da Companhia de Lisboa, através da nomeação de delegados para Espanha encarregues de executarem as suas deliberações. Este sistema rapidamente demonstrou ser frágil, pelo que em Março de 1887 se decidiu tornar os serviços de Vias e Obras e Tráfego e Movimento

---

<sup>246</sup> *Idem, ob. cit.*, sessão de 18 de Junho de 1885.

<sup>247</sup> *Compagnie Royale des Chemins de Fer Portugais, Contrat pour l'exploitation des lignes de Madrid a Caceres et au Portugal por la Compagnie Royale des Chemins de Fer Portugais*, Paris, Imprimerie Chaix, 1885.

independentes dos chefes portugueses, por forma a responsabilizá-los directamente pelas irregularidades que se verificavam<sup>248</sup>.

A actividade internacional da Companhia Real ganhou novo estímulo em 1887, quando o governo espanhol decidiu abrir um concurso para a construção da linha de Malpartida de Plasencia a Astorga, sobre a qual a Sociedade Madrid a Cáceres e Portugal tinha direito de opção. Em virtude dos maus resultados da linha de Madrid à fronteira portuguesa e das más relações com o governo espanhol, esta não se pretendia apresentar directamente no concurso, encetando negociações com Segismundo Moret e Prendergast e com o marquês de Guadalmina para a constituição de uma sociedade que agisse como testa de ferro da Companhia neste negócio<sup>249</sup>. Não se conhecem muitos mais pormenores destas negociações. A verdade é que a concessão de linha de Malpartida a Astorga foi concedida à Companhia dos Caminhos de Ferro do Oeste de Espanha, que entrou imediatamente em negociações com a Companhia Real para que esta explorasse a linha em questão. Marcou-se uma Assembleia Geral extraordinária para Agosto de 1888 para discutir as bases de um acordo. Segundo o contrato efectuado, a Companhia Real ficava encarregue da construção da linha, num prazo de 3 anos, e da sua exploração durante 10 anos. Como garantia acordava-se a atribuição de uma quantia de 40 930 000 francos e a subvenção governamental. O preço quilométrico da construção foi fixado em 136 000 francos. A Companhia Real ficava, no entanto, responsável pelas despesas com as obrigações emitidas e a emitir<sup>250</sup>. Para a fiscalização destas obras foi nomeado Manuel Afonso de Espregueira. O serviço da Companhia para a Companhia do Oeste de Espanha ficava dividido em duas secções distintas: a secção técnica ficava a cargo do engenheiro responsável pela fiscalização, encarregue de enviar ao Conselho de Administração um relatório mensal sobre o estado dos trabalhos; a secção financeira era composta por um conjunto de administradores da Companhia e ficava encarregue do expediente da Companhia. Foram nomeados para esta comissão Manuel José da Silva, Ernesto Driesel Schroeter<sup>251</sup>, conde da Foz, Henrique Jorge Moser, Francisco Van Zeller e Guilherme da Silva Guimarães<sup>252</sup>.

---

<sup>248</sup> Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, *Actas do Conselho de Administração, Janeiro a Junho de 1887*, vol. 4, sessão de 17 de Março de 1887.

<sup>249</sup> *Idem, Actas do Conselho de Administração, Junho a Novembro de 1887*, vol. 5, sessão de 10 de Novembro de 1887.

<sup>250</sup> *Idem, Actas do Conselho de Administração, Agosto de 1888 a Janeiro de 1889*, vol. 8, sessão de 3 de Setembro de 1888.

<sup>251</sup> Ernesto Driesel Schroeter (1850-1942), ocupou cargos importantes no Conselho Superior de Comércio e Indústria, na Associação Comercial de Lisboa, no Banco Comercial de Lisboa, no Banco de Portugal, na Companhia Geral do Crédito Predial Português, na Companhia Aliança Fabril, na Companhia das

O novo contrato com a Sociedade de Madrid a Cáceres e Portugal e a aposta na construção e exploração da linha da Malpartida de Plasencia a Astorga, realizados com o fim de aumentar o tráfego da linha da Madrid à fronteira portuguesa, não tiveram os resultados esperados. O peso da exploração desta rede era superior a qualquer benefício resultante do novo empreendimento. A esta realidade deve ainda somar-se uma relativa hostilidade dos vários governos espanhóis para com a Companhia portuguesa. A relação tensa entre a Companhia Real e as instituições governativas espanholas agravou-se em 1885, pela recusa do Governo em aceitar o contrato de 22 de Outubro de 1885 e pelo aumento substancial da contribuição industrial a que a Sociedade Madrid a Cáceres e Portugal estava sujeita. Todos estes factores, conjugados com escassez de capital e redução dos rendimentos que afectam a Companhia nos anos de 1890-1891, levaram-na a procurar uma solução definitiva para os seus investimentos em Espanha.

As negociações com o Grande Central Espanhol devem entender-se nesta conjuntura. O Grande Central Espanhol era uma sociedade constituída por um grupo de capitalistas belgas e espanhóis, encabeçados pelo marquês de Guadalmina, que conseguira a concessão das linhas de Loria a Torralba e de Torralba à fronteira de França. Quando inicia as negociações com a Companhia Real o Grande Central Espanhol ainda não tinha sido oficialmente constituído<sup>253</sup>. Pretendia adquirir o trespasse dos contratos da Companhia Real com a Sociedade dos Caminhos de Ferro de Madrid a Cáceres e a Portugal e com a Companhia do Oeste de Espanha. Chegou a ser assinado um contrato provisório entre o conde da Foz e os representantes do Grande Central Espanhol determinando esse mesmo trespasse, que teria efeito logo a partir de Janeiro de 1891. Como compensação, a Companhia Real ficava obrigada a pagar uma quantia anual de 1 000 000 francos, durante 10 anos e dar-lhe 70 000 obrigações. Este contrato provisório, com algumas alterações, foi aprovado pela Assembleia Geral extraordinária de 20 de Dezembro de 1890, no mesmo dia em que eram redigidos os *Estatutos* do Grande Central<sup>254</sup>. Claro que este só seria válido depois de devidamente aprovado pelas Assembleias Gerais da Madrid a Cáceres e Portugal e do Oeste de Espanha. Esta

---

Minas de Huelva e na Companhia Fiação e Tecidos de Xabregas. Foi deputado e ministro num governo de João Franco.

<sup>252</sup> *Idem, ob. cit.*, sessão de 3 de Outubro de 1888.

<sup>253</sup> Os primeiros contactos do grupo ligado ao Grande Central Espanhol datam de Novembro de 1890. Este era representado pelo marquês de Guadalmina e Edouard Otlet e reunia diversas instituições bancárias e financeiras como a Société de Crédit Mobilier français, a Banque Liègeoise e Crédit Général Liègeois.

<sup>254</sup> *Idem, Actas do Conselho de Administração, Outubro de 1890 a Março de 1891*, vol. 13, sessões de 18, 22 e 24 de Dezembro de 1890.

operação originou duras críticas dos accionistas das companhias em causa e gerou uma verdadeira campanha na imprensa contra a Companhia Real, levantada, segundo alguns administradores, pela Companhia do Norte de Espanha, a grande adversária do Grande Central Espanhol. Depois de algumas operações financeiras obscuras por parte da Companhia portuguesa<sup>255</sup>, a fim de assegurar a maioria na Assembleia Geral da Sociedade Madrid a Cáceres e Portugal, acontece o inesperado e, em Junho de 1891, o Grande Central Espanhol inicia o processo de liquidação com a Companhia Real.

A solução encontrada para minimizar os danos foi a realização imediata de um contrato com a Companhia do Norte de Espanha. Ao assinar esse contrato a Companhia Real assinava-o no seu próprio interesse mas também no da Sociedade de Madrid a Cáceres e Portugal, no da Companhia do Oeste de Espanha e no do Grande Central Espanhol, com o qual a Companhia do Norte se recusava a negociar directamente. Este acordo determinava a exploração das linhas de Malpartida de Plasencia a Astorga e de Madrid à fronteira portuguesa pela Companhia do Norte de Espanha, por um período provisório de 10 anos, em nome da Companhia portuguesa. Para a sua aplicação efectiva a Companhia Real ficava obrigada a concluir a linha de Malpartida de Plasencia a Astorga e dotá-la de todo o material fixo e circulante necessário. A Companhia Real ficava também obrigada a assegurar os juros e as despesas com a amortização de obrigações e acções. Depois deste período de exploração provisória far-se-ia então o trespasse definitivo dos contratos de exploração, calculando-se nessa altura o preço da venda. A data para o início da exploração provisória ficava definida em 1 de Janeiro de 1892.

A grande vantagem imediata que a Companhia portuguesa obtinha com este contrato era a conversão das acções e obrigações das companhias espanholas, em sua posse, em títulos de semelhantes da Companhia do Norte de Espanha<sup>256</sup>. A longo prazo, este contrato permitia-lhe, finalmente, livrar-se da exploração de um conjunto de linhas extremamente onerosas para as suas finanças.

Terminava, de forma tumultuosa e dramática, a intervenção directa da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses no estrangeiro.

---

<sup>255</sup> Em Março de 1891, apesar das dificuldades financeiras, a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses adquire ao banqueiro Ephrussi 20 000 acções da Madrid a Cáceres e Portugal, ao preço unitário de 240 francos. *Idem, Actas do Conselho de Administração, Março a Agosto de 1891*, vol. 14, sessão de 24 de Março de 1891.

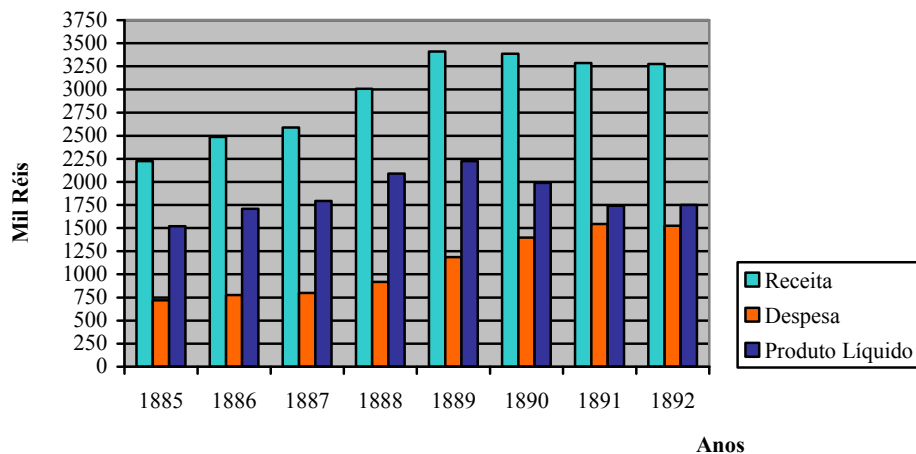
<sup>256</sup> *Idem, ob. cit.*, sessão de 21 de Maio de 1891.

### 3. A CRISE DE 1890-1891

Os primeiros sinais de alarme soaram ainda no ano de 1889. O ritmo de construções era verdadeiramente gigantesco implicando um investimento brutal a que as receitas dificilmente faziam frente. Face às dificuldades recorria-se cada vez mais ao expediente da emissão de obrigações. Em Junho de 1889 estavam em circulação 480 979 obrigações de 3%, 89 438 de 4% e 112 740 de 4,5%, sendo que o preço de mercado das obrigações de 3% tinha sofrido uma desvalorização enorme<sup>257</sup>. Na sessão do Conselho de 8 de Agosto avisava-se os administradores de que os depósitos de fundos em Paris e em Lisboa se encontravam praticamente esgotados, em virtude das aplicações financeiras realizadas. Parte dos fundos foi utilizada no resgate de obrigações de 3%, em empréstimos e na aplicação em títulos da dívida pública. A emissão de 40 000 novas obrigações, de 4,5%, nesse mesmo mês deveu-se a essa mesma escassez.

À falta de fundos acresceu a redução dos rendimentos de exploração verificada no primeiro trimestre de 1890. A conjuntura de recessão começou a ter os seus efeitos no tráfego ferroviário.

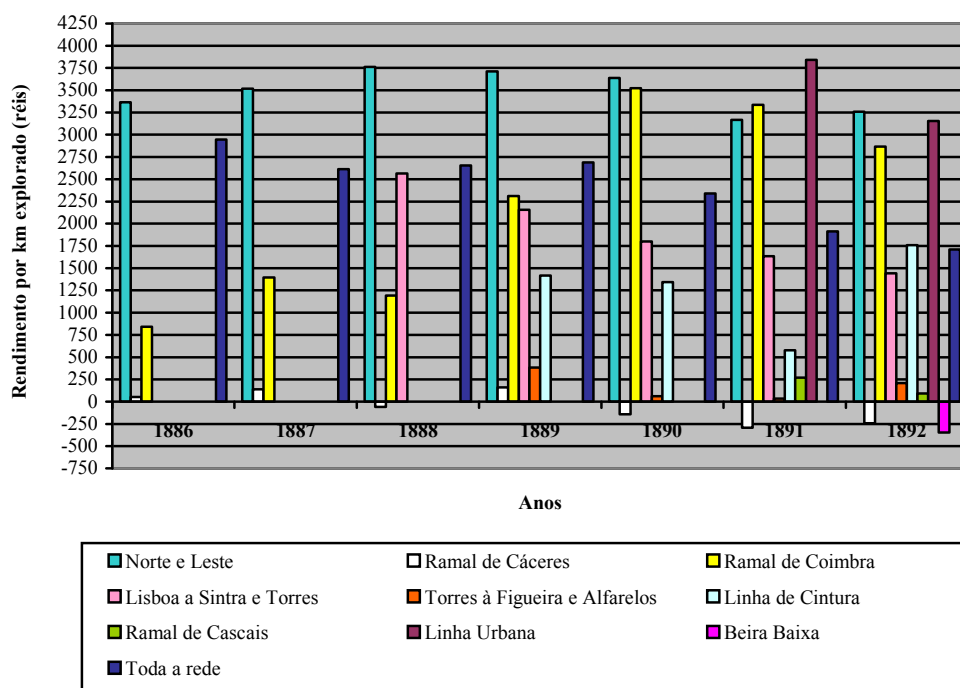
**Figura 7** – Resultados de exploração da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses entre 1885 e 1892.



<sup>257</sup> *Idem, Actas do Conselho de Administração, Julho a Novembro de 1889*, vol. 10, sessão de 26 de Setembro de 1889.

Fonte: Ministério das Obras Publicas, Commercio e Industria, *Annuário Estatístico de Portugal, 1886*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1890. Ministério da Fazenda, *Annuário Estatístico de Portugal, 1892*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1899.

**Figura 8** - Rendimento das linhas exploradas pela Companhia Real entre 1887 e 1892 (média do produto líquido anual por cada km explorado).



Fonte: Ministério das Obras Publicas, Commercio e Industria, *Annuário Estatístico de Portugal, 1886*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1890. Ministério da Fazenda, *Annuário Estatístico de Portugal, 1892*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1899.

A partir de 1889 as receitas de exploração iniciaram uma tendência descendente, enquanto as despesas sofreram um movimento inverso, resultado da abertura à exploração de diversas secções das novas linhas construídas. Neste sentido, o produto líquido diminui num momento crítico para as finanças da Companhia Real.

Consultado o Director da Exploração, Pedro Inácio Lopes, este refere que a diminuição de receitas resultou maioritariamente da redução do transporte de mercadorias, mantendo-se o de passageiros sensivelmente nos mesmos níveis. Não se deve esquecer que este foi um período marcado por diversas epidemias em Espanha, principalmente de cólera, o que implicava a intensificação das medidas sanitárias, como

a imposição de quarentenas nas fronteiras, o que também se repercutiu negativamente no tráfego.

Pormenorizando a análise das receitas do tráfego da Companhia, relativas ao primeiro trimestre de 1890, é possível verificar que: nas linhas de Leste e Norte as receitas provenientes do transporte de passageiros aumentaram 2 110\$000 réis, tendo em consideração os cálculos do ano anterior. As receitas do transporte de mercadorias, por seu lado, sofreram uma redução de 43 200\$000 réis. Em suma, enquanto que as receitas totais das linhas de Norte e Leste, no ano de 1889, ascenderam a 389 500\$000 réis no ano de 1890 foram apenas de 348 400\$000 réis, o que significou uma diminuição de 41 100\$000 réis. Na tabela seguinte apresentam-se cálculos semelhantes para outras linhas da Companhia já em exploração no ano de 1890. Importa ressaltar que estes dados dizem respeito apenas ao primeiro trimestre dos anos de 1889 e 1890:

**Tabela 3** – Rendimentos das linhas exploradas em Portugal no primeiro trimestre de 1889 e 1890:

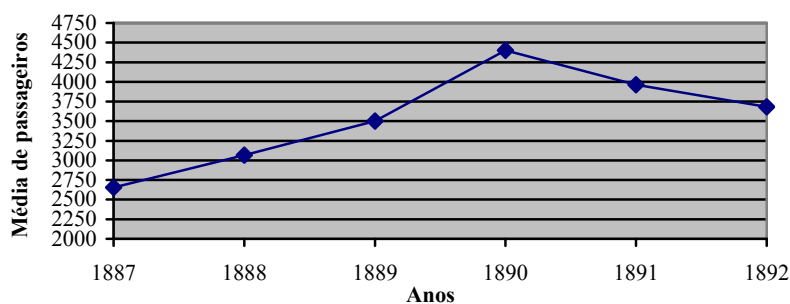
		<b>Passageiros</b>	<b>Mercadorias</b>	<b>Total</b>
<b>Linhas de Leste e Norte</b>	1889	166 400\$000	223 100\$000	389 500\$000
	1890	168 500\$000	179 900\$000	348 400\$000
	<b>Diferença</b>	<b>Mais 2 100\$000</b>	<b>Menos 43 200\$000</b>	<b>Menos 41 100\$000</b>
<b>Ramal de Cáceres</b>	1889	3 400\$000	6 090\$000	9 490\$000
	1890	3 310\$000	3 105\$000	6 415\$000
	<b>Diferença</b>	<b>Menos 90\$000</b>	<b>Menos 2 985\$000</b>	<b>Menos 3 075\$000</b>
<b>Linha de Lisboa a Sintra e Torres</b>	1889	15 290\$000	15 916\$000	31 206\$000
	1890	14 726\$000	7 787\$000	22 513\$000
	<b>Diferença</b>	<b>Menos 564\$000</b>	<b>Menos 8 129\$000</b>	<b>Menos 8 693\$000</b>
<b>Linha de Torres à Figueira e Alfarelos</b>	1889	9 793\$000	11 114\$000	20 907\$000
	1890	10 881\$000	9 394\$000	20 275\$000
	<b>Diferença</b>	<b>Mais 1 088\$000</b>	<b>Menos 1 720\$000</b>	<b>Menos 632\$000</b>
<b>Total</b>	1889	194 883\$000	256 220\$000	451 103\$000
	1890	197 417\$000	200 186\$000	397 603\$000
	<b>Diferença</b>	<b>Mais 2 534\$000</b>	<b>Menos 56 034\$000</b>	<b>Menos 53 500\$000</b>

Fonte: Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, *Actas do Conselho de Administração, Novembro de 1889 a Abril de 1890*, vol. 11, p. 245.

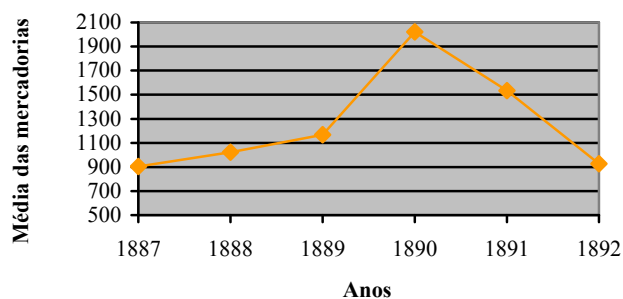
A análise dos dados anteriores permite concluir que as receitas relativas ao transporte de passageiros sofreram um aumento de 2 534\$000 réis. No entanto, o transporte de mercadorias demonstrava já uma diminuição galopante de 56 034\$000 réis. Desta forma compreende-se a apreensão do Conselho de Administração logo no mês de Março, ao que devemos acrescentar que os efeitos da grave crise económica e financeira começavam apenas a fazer-se sentir nesta fase.

Para Pedro Inácio Lopes esta situação devia-se, principalmente, às dificuldades que o sector vinícola vinha enfrentando: *O senhor Director diz que a sua convicção é que o decréscimo das receitas é determinado pela escassez dos vinhos, que só por si corresponde a uns sessenta contos de réis de menos no produto dos transportes, à falta do tráfego de azeite e de cereais. A paralisação do comércio dos vinhos, o principal do País, tem por consequência necessária o afrouxamento das transacções gerais, e por isso o senhor Director supõe que a esta origem se deve atribuir em primeiro lugar o facto da diminuição das receitas. A redução das tarifas não pode ter influído consideravelmente neste resultado, porque, a não ser na linha de T. Figueira e Alfarelos onde se passou do regime da tarifa ordinária para a das tarifas especiais reduzidas, e entre as estações intermédias da linha do Norte, os preços das novas tarifas correspondem exactamente aos que já anteriormente vigoravam em virtude dos diversos contratos de tonelagem.*<sup>258</sup>.

**Figura 9** – Número médio de passageiros transportados por cada quilómetro explorado pela Companhia Real, entre 1887 e 1892.



**Figura 10** – Número médio de mercadorias transportadas por cada quilómetro explorado pela Companhia Real, entre 1887 e 1892 (em toneladas).



<sup>258</sup> *Idem, Actas do Conselho de Administração, Abril a Outubro de 1890*, vol. 12, sessão de 10 de Julho de 1890.

Fonte: Ministério das Obras Publicas, Commercio e Industria, *Annuário Estatístico de Portugal, 1886*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1890. Ministério da Fazenda, *Annuário Estatístico de Portugal, 1892*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1899.

Os encargos com os investimentos externos também significaram um peso muito importante para as contas da Companhia Real. Para além dos gastos com a construção da linha de Malpartida de Plasencia a Astorga, existia todo um conjunto de despesas a cargo da Companhia portuguesa pela exploração da Sociedade Madrid a Cáceres e Portugal, que apresentavam uma tendência ascendente. Assim, em 1886, as quantias destinadas a esta última, resultantes dos produtos da exploração, situavam-se nos 280 078\$065 réis, em 1887 elevaram-se a 290 581\$493 réis, em 1888 a 303 071\$068 réis e, finalmente, em 1889 a 299 025\$331 réis<sup>259</sup>.

A opção escolhida para fazer face às dificuldades financeiras passou pela redução máxima das despesas de exploração, com efeitos imediatos nos vencimentos e garantias da mão-de-obra da Companhia, e no recurso ao crédito.

Nesta altura a empresa empregava mais de dois milhares de trabalhadores, apenas nos serviços relacionados com a exploração, que incluíam a administração geral, o serviço de conservação e vigilância, o de movimento e tráfego e o de material e tracção. Nos dados relativos ao ano de 1886 foi feita referência a 702 empregados e a 2 106 jornaleiros, o que dava um total de 2 808 trabalhadores<sup>260</sup>. É importante ter em consideração que os números avançados não correspondem à totalidade da mão-de-obra dependente da actividade da Companhia Real. O número de operários empregues na construção das novas linhas devia ser enorme, já que o período em análise assistiu a uma verdadeira explosão na expansão de rede ferroviária, o que implicou um recurso intensivo a mão-de-obra pouco qualificada. Numa conjuntura económica desfavorável, a redução das despesas passou necessariamente por alguns cortes nos benefícios concedidos aos trabalhadores. Neste sentido, optou-se por restringir a concessão de bónus diversos aos funcionários e suas famílias, como era o caso da redução do preço dos bilhetes do comboio. Por outro lado, limitou-se a contratação de pessoal. Qualquer vaga que abrisse seria suprida com recurso aos empregados da construção.

A urgência na obtenção de capitais resultou no aumento da dívida flutuante da Companhia, pela contracção de um conjunto de empréstimos a curto prazo com juros

---

<sup>259</sup> *Idem, Actas do Conselho de Administração, Outubro de 1890 a Março de 1891*, vol. 13.

<sup>260</sup> Ministério das Obras Publicas, Commercio e Industria, *Annuário Estatístico de Portugal, 1886*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1890.

elevadíssimos. Em Setembro de 1890 a Companhia Real assumiu um empréstimo de 4 500 000 francos junto da Société Lyonnaise<sup>261</sup>. No ano seguinte acordou com a Banque Liégeoise um novo empréstimo de 1 000 000 de francos<sup>262</sup>, outro de 900 000 francos com o Crédit Mobilier<sup>263</sup>, um de 100 000 francos do Banco de Portugal<sup>264</sup>, um de 4 000 000 de francos com a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Espanha<sup>265</sup> e por fim um de 5 000 000 de francos com a casa Henry Burnay e C.<sup>a</sup>, o mais oneroso de todos<sup>266</sup>. Como é possível constatar desta breve enumeração, que não contempla os vários suprimentos atribuídos pelo Governo nem os atribuídos por particulares, a situação financeira era dramática e de muito difícil resolução. A suspensão de pagamentos era já encarada por muitos como inevitável. De facto, em Junho de 1891 o Conselho de Administração teve conhecimento de algumas declarações de administradores da Société Lyonnaise que consideravam a Companhia Real numa situação de insolvência<sup>267</sup>.

Preparou-se a emissão de novas obrigações. A primeira dessas emissões foi autorizada pela Assembleia Geral de Junho de 1890<sup>268</sup>. Este negócio foi tratado com a Société Lyonnaise e consistia na emissão de 100 000 obrigações de 3%, reembolsáveis a 500 francos, vendidas a um preço unitário de 336,50 francos<sup>269</sup>. Em Outubro de 1891 a Companhia fez um novo pedido para emitir 35 000 obrigações de 3%, por forma a cumprir os compromissos negociados com a Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Espanha e fazer face à enorme dívida flutuante que contraíra<sup>270</sup>.

Mas, por mais obrigações que se emitissem, os seus resultados eram sempre modestos em relação aos encargos que exigiam. A própria conjuntura internacional era cada vez adversa a este tipo de negócio, verificando-se uma retracção no investimento. A estes factores devemos somar a campanha difamatória que decorreu em França, em

---

<sup>261</sup> Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, *Actas do Conselho de Administração, Abril a Outubro de 1890*, vol. 12, sessão de 25 de Setembro de 1890.

<sup>262</sup> *Idem, Actas do Conselho de Administração, Outubro de 1890 a Março de 1891*, vol. 13, sessão de 5 de Março de 1891.

<sup>263</sup> *Idem, Actas do Conselho de Administração, Março a Agosto de 1891*, vol. 14, sessão de 27 de Maio de 1891.

<sup>264</sup> *Idem, ob. cit.*, sessão de 1 de Junho de 1891.

<sup>265</sup> *Idem, ob. cit.*, sessão de 24 de Junho de 1891.

<sup>266</sup> *Idem, ob. cit.*, sessão de 30 de Junho de 1891.

<sup>267</sup> *Idem, ob. cit.*, sessão de 1 de Junho de 1891.

<sup>268</sup> *Idem, Actas do Conselho de Administração, Abril a Outubro de 1890*, vol. 12, sessão de 3 de Julho de 1890.

<sup>269</sup> A crise dos mercados financeiros levou a que se autorizasse a venda deste lote, a partir de Outubro de 1890, a um preço unitário de 331,50 francos. *Idem, Actas do Conselho de Administração, Outubro de 1890 a Março de 1891*, vol. 13, sessão de 18 de Outubro de 1890.

<sup>270</sup> *Idem, Actas do Conselho de Administração, Agosto a Dezembro de 1891*, vol. 15, sessão de 3 de Outubro de 1891.

meados do ano de 1890, contra os interesses da Companhia portuguesa, de que é bem exemplificativa a seguinte transcrição: *Ne souscrivez pas aux obligations des Chemins de fer Portugais sans connaitre la brutale spoliation dont été victimes les intérêts français dans cette entreprise le 30 Juillet 1884. Cette entreprise fondée avec des capitaux exclusivement français était tombée si bas entre les mains des Portugais que les actions de 500 valaient 29 frs et les obligations remboursables à 500 valaient 60 avec d’coupons impayés. Une sage honnête administration française composée des noms les plus honorables et siégeant à Paris y rétablit enfin l’ordre; au bout de peu d’années en 1884 les actions étaient revenues à 747 francs avec un dividende de 30 francs et les obligations payés. A cet instant, un groupe de spéculateurs locaux poussés et soutenus par le gouvernement portugais lui-même, résolut de s’emparer de nouveau de l’affaire et de profiter de sa bonne situation d’alors pour en faire le but d’entreprises personnelles calculées à l’avance au detriment des actionnaires français. Un véritable guet-apens fut dressé à ces derniers pour annuler l’immense majorité et le contrôle ... Le 30 ... une assemblée de porteurs fut convoquée à Lisbonne sous la présidence du Gouverneur civil, agent officiel du Gouvernement portugais 17 000 voix appartenant aux actionnaires français... représentés par des procurations comme aux assemblées précédentes contre 3 500 voix, appartenant au groupe soutenu par le gouvernement portugais. À l’assemblée générale l’agent du gouvernement portugais déclarant nulles toutes les voix.*<sup>271</sup>.

Um dos elementos responsáveis pelo agravamento das dificuldades desta conjuntura foi a falência do Banco Lusitano. O período que se sucedeu à mudança de administração ficou marcado por uma profunda interdependência entre o Banco e a Companhia tanto em assuntos financeiros como administrativos. Desenvolveu-se uma relação que se revelou perniciosa para a saúde financeira da Companhia Real. A Companhia era um dos principais credores do Banco, tanto a nível interno como externo. Para além disso, nos empréstimos contraídos pelo Banco este dava frequentemente como garantia títulos da Companhia Real, que seriam lançados para o mercado na sequência da notificação da sua suspensão de pagamentos. Neste sentido a Companhia era obrigada a usar parte dos seus escassos recursos financeiros para adquirir os seus títulos para evitar uma quebra maior na sua cotação.

---

<sup>271</sup> Transcrição de um panfleto distribuído em Lyon enviado à Companhia pela Société Lyonnaise. *Idem*, *Actas do Conselho de Administração, Abril a Outubro de 1890*, vol. 12, sessão de 7 de Agosto de 1890.

Acompanhando a instabilidade económica e financeira emergiu um conjunto de divergências no seio do Conselho de Administração que causou dificuldades à Companhia. Um dos episódios marcantes resultou da demissão, em 15 de Janeiro de 1890, de dois administradores, Ernesto Driesel Schroeter e Manuel José da Silva, por divergências na política seguida pelo Conselho<sup>272</sup>. Este acto ganhou uma proporção desmedida a partir do momento em que passou para a imprensa, associado a rumores de dificuldades financeiras e de irregularidades na gestão de fundos por alguns indivíduos como o conde da Foz, Henrique Jorge Moser e Guilherme da Silva Guimarães. Agravou-se ainda mais pela recusa do Conselho de Administração em aceitar essa demissão. Em Setembro foi a vez do Director da exploração, Pedro Inácio Lopes, pedir a sua demissão: (...) *por melhor boa vontade, zelo e actividade que eu ainda possa ter para o desempenho de tão importante lugar não me julgo com forças e inteligência necessárias que ele requer nas condições actuais, quando as dificuldades do serviço de exploração se tornam enormes com o desenvolvimento das linhas e do serviço dos comboios nelas estabelecido.*<sup>273</sup>. A verdadeira razão que presidia ao pedido de exoneração era o facto de Pedro Inácio Lopes ir desempenhar as funções de empreiteiro na construção da linha de Vendas Novas a Santana. O Conselho concedeu-lhe uma licença de dois anos e nomeou Manuel Afonso de Espregueira para Director Geral da Companhia durante a ausência de Pedro Inácio Lopes<sup>274</sup>. No mês de Dezembro de 1890 a Delegação Financeira de Paris renunciou em bloco às suas funções, afirmando: *Votre lettre du 14 Octobre 1887 nous informait que votre Conseil d'Administration avait désigné le Crédit Industriel et Commercial et M.eurs M. Ephrussi et C.ie pour composer sa délégation financière à Paris, mais le rôle de cette délégation n'a pas été déterminé et elle n'a jamais été appelée à fonctionner effectivement. Nous venons pour la bonne règle constater ce fait et rappeler que nous n'avons jamais été remis, ni consultés dans aucune circonstance. Dans ces conditions la mission que vous nous aviez fait l'honneur de nous confier est demeurée nulle et sans objet.* (...) <sup>275</sup>. No mês

---

<sup>272</sup> *Idem, Actas do Conselho de Administração, Novembro de 1889 a Abril de 1890*, vol. 11, sessão de 15 de Janeiro de 1890.

<sup>273</sup> *Idem, Actas do Conselho de Administração, Abril a Outubro de 1890*, vol. 12, sessão de 2 de Outubro de 1890.

<sup>274</sup> O engenheiro Manuel Afonso de Espregueira toma posse do cargo de Director Geral da Companhia em 15 de Outubro de 1890.

<sup>275</sup> *Idem, Actas do Conselho de Administração, Outubro de 1890 a Março de 1891*, vol. 13, sessão de 26 de Dezembro de 1890.

seguinte seguiu-se-lhe o *fondé de pouvoirs*<sup>276</sup>. Num curto espaço de tempo a Companhia ficou sem qualquer representação oficial no principal mercado financeiro continental.

A enorme pressão desta conjuntura adversa, conjugada com um aumento brutal da dívida flutuante, os escândalos na imprensa e a pressão governamental, ameaçando demitir o Conselho e tomar conta da administração da Companhia<sup>277</sup>, levam à resolução da demissão colectiva do Conselho de Administração, apresentada à Assembleia Geral de 26 de Junho de 1891<sup>278</sup>. Desta Assembleia saiu um novo Conselho, constituído unicamente por 7 administradores: Francisco Van Zeller, como Presidente, Adrião de Seixas, António Centeno, Carlos Maria Eugénio de Almeida, João Lobo de Santiago Gouvêa, António Maria de Fontes Pereira de Melo Ganhado e Mem Rodrigues de Vasconcelos.

A situação interna da Companhia Real piorou progressivamente e as dificuldades sucederam-se. Constituíram-se diversos comités de obrigatórios estrangeiros a fim de assegurar os seus direitos numa previsível bancarrota ou na possibilidade do Estado decidir resgatar as linhas exploradas.

Em Janeiro de 1892 rebentou um enorme escândalo financeiro que envolvia a Companhia e o ministro da Fazenda, Mariano de Carvalho, com implicações bastante mais profundas do que poderia parecer à primeira vista. A previsível falência da Companhia Real, face à impossibilidade de pagar o *coupon* de Janeiro de 1892, levou o ministro a tentar encontrar uma solução para evitar esse colapso, adiantando-lhe, sem conhecimento do Parlamento e, supostamente, sem conhecimento de qualquer outro membro do executivo, uma quantia de 13 milhões de francos. Paulo Jorge Fernandes adianta que estes suprimentos faziam parte de um plano desenvolvido por António Centeno em que se tentaria levar a cabo a liquidação da Companhia Real, por resolução da Assembleia Geral de accionistas, constituindo-se, seguidamente, outra companhia à qual se venderia o activo da primeira, pagando-se aos seus credores em acções da nova sociedade anónima<sup>279</sup>. O mesmo autor refere ainda que esta manobra fazia parte de um plano bastante mais amplo, destinado a evitar, em última análise, a bancarrota do

---

<sup>276</sup> Por carta de 31 de Janeiro de 1891 Denfert Rochereau evoca razões pessoais para deixar o cargo em questão, sendo seguido por Emile Mercet. *Idem, ob. cit.*, sessão de 26 de Fevereiro de 1891.

<sup>277</sup> Na sessão de 25 de Junho de 1891 tanto Henrique Jorge Moser como António Gomes Neto retiram o seu apoio à resolução de demissão do Conselho, deixando transparecer que esta resolução teria sido tomada como imposição *superior*, não se sabe se do poder político se dos principais credores. *Idem, Actas do Conselho de Administração, Março a Agosto de 1891*, vol. 14, sessão de 25 de Junho de 1891.

<sup>278</sup> *Idem, ob. cit.*, sessão de 20 de Junho de 1891.

<sup>279</sup> Paulo Jorge Fernandes, *O poder oculto: biografia política de Mariano Cirilo de Carvalho*, Lisboa, FCSH – UNL, 2007 (policopiado), p. 611.

Estado português: *Como o próprio explicou mais tarde* [Mariano de Carvalho], *quando tratou dos meios para liquidar a atrás referida prestação de Outubro de 1891, foi obrigado a prometer ao Darmstadt Bank que iria ajudar a CRCFP* [Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses] *a pagar o seu coupon. Os responsáveis financeiros alemães sugeriram que a empresa fosse nacionalizada de modo a que o Estado procedesse à indemnização dos obrigacionistas. Não só se decifrou o alcance das manobras de António Centeno em Paris, como se percebeu porque razão o titular da Fazenda fora obrigado a adiantar dinheiro à CRCFP. Do expediente dependia, em absoluto, a restauração do crédito público e o afastamento do perigo da bancarrota. (...)*<sup>280</sup>. Na sessão da Câmara dos Deputados de 14 de Janeiro, o Presidente do Conselho de Ministros, João Crisóstomo de Abreu e Sousa, referiu que nada sabia sobre os adiantamentos de Mariano de Carvalho à Companhia, reiterando a responsabilidade individual deste sobre a questão, o que tinha já resultado no seu pedido de demissão do cargo de ministro da Fazenda<sup>281</sup>.

Nesse mesmo mês a Companhia declarou o estado de suspensão de pagamentos<sup>282</sup>, uma vez que já não lhe era possível satisfazer os seus encargos financeiros. A suspensão permitia-lhe evitar a dissolução da Companhia pela suspensão dos processos judiciais contra ela e pela obrigatoriedade de acordar uma convenção com os credores<sup>283</sup>. Na sequência da suspensão de pagamentos o Governo promulgou o decreto de 21 de Abril de 1892, que determinava a criação de uma Comissão Administrativa, composta por 9 membros, encarregue da administração da Companhia Real a partir desse momento. Foram nomeados para essa Comissão Henrique de Barros Gomes, António Teles Pereira de Vasconcelos Pimentel, conde de Magalhães, Manuel de Castro Guimarães, Vitorino Vaz Júnior, Danican Philipp, Kergall, Henrique

---

<sup>280</sup> *Idem, ob. cit.*, p. 618.

<sup>281</sup> *Diário da Camara dos Senhores Deputados da Nação Portuguesa*, sessões de 5 e 6 de Fevereiro de 1892.

<sup>282</sup> Por sentença de 13 de Novembro de 1893, do Tribunal Arbitral de Lisboa, a Companhia Real é declarada em estado de cessação de pagamentos, com todos os efeitos legais que daí advinham. Gaspar Fino, *Legislação e Disposições Regulamentares sobre caminhos de ferro*, 3.º vol., Lisboa, Imprensa Nacional, 1903, pp. 225-226.

<sup>283</sup> Entre 1892 e 1894 foram discutidas diversas propostas de acordo entre a Companhia Real e os diversos comités obrigacionistas. As negociações foram longas e tensas. O projecto de convenção definitiva foi aprovado por decreto de 11 de Janeiro de 1894, momento a partir do qual a Companhia pode ir retomando, pouco a pouco, as prerrogativas delegadas. *Idem, ob. cit.*, pp. 228-229. Apesar do acordo definitivo ter demorado mais de 2 anos a ser negociado foi um dos mais rápidos a ser resolvido. Outras companhias ferroviárias chegaram aos primeiros anos do século XX sem ter a situação com os seus credores convenientemente regulada, o que dificultou a sua recuperação económica.

Hohenemser, Armand Ferré, homens que representavam o Governo, a Companhia Real e os seus obrigatários<sup>284</sup>.

A intervenção estatal no período subsequente à crise foi justificada amplamente pela assunção de uma nova consciência relativamente ao transporte ferroviário, resultado do reconhecimento da falência do modelo *fontista* de desenvolvimento económico, que o reconhecia como um serviço público necessário e essencial, do qual não se retirariam necessariamente proventos económicos.

Ao reconhecer a responsabilidade civil e administrativa das companhias ferroviárias, baseadas no pressuposto anterior, o Estado assumia definitivamente o papel que lhe cabia e afirmava o seu poder regulador e fiscalizador face às companhias. Aproveitava a fragilidade destas para aumentar a sua influência sobre o sector. No prefácio do decreto acerca das falências e suspensão de pagamentos das companhias ferroviárias, de 9 de Novembro de 1893, afirmava-se: *(...) os embaraços financeiros de uma companhia de caminho-de-ferro, que ponham em risco o serviço de viação que lhe foi cometido, não significam um facto comercial de ordem meramente civil; envolvendo a ameaça de um dano à colectividade, contra o qual os próprios contratos de concessão chegam a cominar a perda da linha e de todas as suas dependências sem indemnização alguma, representam sobretudo um facto de ordem administrativa. Respeitar, em tal caso, os interesses privados sem jamais esquecer a superior importância dos interesses públicos, eis no que deve consistir o empenho dos poderes constituídos. (...)*<sup>285</sup>.

---

<sup>284</sup> *Idem, ob. cit.*, pp. 134-136.

<sup>285</sup> *Idem, ob. cit.*, p. 217.

## CONCLUSÃO

Em 1860 foi criada uma companhia ferroviária que marcou decisivamente a história dos transportes em Portugal. A Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses nasceu na iniciativa de um empresário ligado a empreendimentos ferroviários na Europa e América, D. José de Salamanca y Mayol. Foi criada num contexto em que se acreditava que o progresso material do País resultaria do desenvolvimento de uma activa política de obras públicas, tendo como elemento central a introdução e expansão do caminho-de-ferro, símbolo por excelência do desenvolvimento económico e da Revolução Industrial.

A nova companhia constituiu-se seguindo o modelo espanhol. Segundo este, a iniciativa do empreendimento partia de estrangeiros, que procuravam depois atrair os capitais necessários para financiar a construção, através da previsão de elevados lucros de exploração, normalmente sobrevalorizados. Estes contavam com a benevolência dos governos que não possuíam os meios financeiros necessários para empreender as políticas desenvolvimentistas que os programas políticos progressistas previam. O arranque tardio, numa fase em que as principais economias europeias assistiam a uma desaceleração nos investimentos ferroviários, possibilitava-lhes recorrer a capitais ingleses e franceses, que, por sua vez, procuravam novos mercados para investir. As elevadas expectativas de lucros, associadas aos subsídios esperados das entidades públicas, o interesse na promoção da actividade de sectores específicos como as minas, a indústria metalúrgica ou a banca, assim como os elevados juros praticados tornavam o investimento no sector muito apetecido. Decerto que os fundadores da Companhia Real tiveram interesses especulativos, no entanto, eram homens que pertenciam a uma máquina bem oleada, construída em Espanha e exportada para Portugal, mas de origem francesa. A Companhia foi constituída com um importante suporte técnico e financeiro, para além de contar com um forte apoio estatal.

A Companhia Real teve impactos decisivos na economia e na sociedade portuguesas da segunda metade do século XIX. Era uma empresa moderna que contribuía para o desenvolvimento de um transporte que iria revolucionar as tradicionais concepções de tempo e espaço a que os portugueses estavam habituados. Adquiriu uma importância social crucial tanto pela quantidade de trabalhadores que empregou nas obras de construção das linhas como por aqueles que empregou no serviço de

exploração. Promoveu a importação de um conjunto de técnicos especializados que prestariam serviços noutras áreas de actividade económica, principalmente no desenvolvimento do sector portuário. Constituiu-se num parceiro importante na actividade do Estado português, no sentido em que desenvolveu interessantes relações internacionais e abriu uma via para que o capital internacional chegasse ao País. Assegurou a construção de mais de metade da actual rede ferroviária nacional, assegurando a sua exploração e a construção de obras de arte emblemáticas como a Ponte de Maria Pia ou a Estação Central do Rossio. Garantiu que, associado à expansão das linhas férreas, o telégrafo eléctrico se difundisse e teve uma actividade essencial para os serviços de correio.

A sua história é, por isso, extremamente interessante para o aprofundamento do conhecimento sobre o Portugal oitocentista.

Entre 1859 e 1891, os limites cronológicos da presente dissertação, identificámos duas fases distintas da vida da Companhia.

O primeiro período, balizado entre 1859 e 1884, é caracterizado pela permanência de várias estruturas geradas no momento da fundação da Companhia, como resultado da legislação promulgada, que são a existência de um Conselho de Administração fechado, dominado por estrangeiros, homens da confiança do concessionário primitivo, José de Salamanca; o desenvolvimento de uma estrutura de poder de tipo bicéfalo; a presença de uma Assembleia Geral pouco democrática, controlada pela administração e pelos detentores de capital; e o recurso contínuo à importação de capital para o financiamento da Companhia.

A opção de desenvolvimento da sua rede ferroviária passou pelo privilégio das ligações internacionais e na aposta na afirmação do porto de Lisboa como grande entreposto nas deslocações para a América. Devido a estas opções e por estratégias inerentes à construção das linhas, a rede portuguesa acabou por adquirir um carácter arborescente. Esta característica era acentuada pela frequente utilização de troços comuns para as diferentes linhas, afim de se efectuarem economias na construção. No entanto, o modelo escolhido acabou por chocar com o modelo radial adoptado pela rede ferroviária espanhola, onde as ligações à fronteira portuguesa adquiriam um carácter secundário. O desenvolvimento de dois modelos de exploração diferentes resultou no estrangulamento da circulação entre os dois países e entre a própria Península Ibérica e a Europa. Apesar de tudo, encontram-se várias semelhanças entre ambos, das quais se pode destacar o privilegiar o desenvolvimento das ligações internacionais, em

detrimento da circulação interna, e a promoção da centralidade da cidade-capital, que ocupava o ponto central da nova rede de transportes.

As linhas construídas nesta fase foram as do Norte e Leste e ramal de Cáceres, estas duas últimas com carácter internacional. Tanto a linha de Leste como a do Norte eram linhas que suscitavam consenso quanto à sua construção, apesar de corresponderem a duplicações de vias de comunicação já existentes. O mesmo não se passou com o ramal da Cáceres. A sua construção fez-se sem qualquer subvenção e dirigia-se a um tráfego muito especializado. Os seus resultados económicos foram sempre limitados mas importa destacar que a sua construção serviu de rampa para o investimento da Companhia Real em Espanha. Independentemente dos resultados deste empreendimento é necessário reconhecer o seu carácter pioneiro. Através deste negócio a Companhia Real aparece como uma das principais responsáveis pela criação de uma das maiores companhias ferroviárias espanholas, a Sociedade Madrid a Cáceres e Portugal.

A exploração pode ser dividida em 4 fases distintas:

O período de 1860 a 1865 foi caracterizado pela preponderância da Empresa Construtora das linhas de Leste e Norte e por um movimento constante de emissão de obrigações. As relações com o poder político foram bastante conflituosas.

Entre 1866 e 1870 viveu-se uma fase de grandes dificuldades financeiras, pelos encargos com os empréstimos obrigacionistas, pelo início da exploração directa das linhas e pela conjuntura económica nacional desfavorável. A crise não era exclusiva ao território português. Em Espanha assistiu-se também a uma contracção na expansão ferroviária e à falência de um conjunto assinalável de pequenas companhias, marcando o início do processo de hegemonização das grandes empresas como a Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España ou a Compañía de Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante.

No ano de 1871 inicia-se a recuperação económica, verificando-se bons resultados na exploração. A estabilidade permite levar a cabo novas obras, nomeadamente a conclusão da 5.<sup>a</sup> secção da linha do Norte e a construção do ramal de Cáceres.

Finalmente, entre 1882 e 1883 assistiu-se a um novo momento de desaceleração económica. As principais dificuldades deveram-se à crescente tensão entre o poder político e a administração face ao peso dos administradores estrangeiros e aos encargos com as linhas espanholas.

O segundo período analisado, inicia-se em 1884 e termina em 1891. A transição é marcada pela Assembleia de 13 de Setembro de 1884, onde se assistiu à nomeação de um Conselho de Administração composto maioritariamente por cidadãos portugueses. O desconforto e a tensão entre o poder político, a opinião pública e a administração da Companhia vinha aumentando na medida em que se intensificava a tendência para o nacionalismo económico e se temiam as ambições iberistas provenientes de Espanha.

Os acontecimentos de Setembro de 1884 foram potenciados por uma conjuntura económica e institucional desfavorável, no entanto, também devem ser entendidos como o resultado de uma intervenção de grande amplitude levada a cabo por um grupo português composto por capitalistas e homens políticos. Esta intervenção teve duas dimensões distintas. Por um lado é importante destacar a actividade de alguns deputados, na Câmara dos Deputados, fazendo a denúncia aos vícios da administração privada dos caminhos-de-ferro. Por outro, realizaram-se movimentações na praça financeira portuguesa a fim unir grupos financeiros e conseguir garantir a maioria portuguesa na Assembleia Geral. Os acontecimentos de Setembro de 1884 destinaram-se mais a obter o controlo da administração da Companhia pelos portugueses que a afastar definitivamente os estrangeiros. A sua importância era central pois eram estes últimos que continuavam a deter o capital.

Como resultados das transformações dos anos de 1884 e 1885 destaca-se a transferência do centro de poder de Paris para Lisboa, através do esvaziamento progressivo das competências do Comité de Paris. Na realidade, logo em 1884 este foi substituído por uma Delegação administrativa na mesma cidade, posteriormente transformada numa Delegação Financeira. Neste processo o Conselho de Administração, localizado em Lisboa, ia aumentando as suas prerrogativas, num processo de centralização administrativa.

A nível orgânico esta fase é mais dinâmica e activa, também mais instável. A administração é mais aberta, assim como a participação na Assembleia Geral se vai tornando mais democrática. Os *Estatutos*, em vigor desde 1860, são alterados por duas vezes. A proximidade com o poder político é muito maior e a interdependência entre ambos aumenta.

Houve uma aposta na diversificação dos mercados financeiros, seguindo uma tendência da economia portuguesa, pela expansão das relações financeiras da Companhia Real com o mercado alemão e com a cotação das suas acções na Bélgica. Foi criada uma Delegação Financeira em Berlim, controlada pelo Bank für Handel &

Industrie, e secundarizou-se o papel do Crédit Industriel et Commercial pelo relacionamento com a Société Lyonnaise e com a casa de Michel Ephrussi & C.<sup>a</sup>.

As opções de fundo para a exploração da rede ferroviária também se alteraram. Constatado o insucesso da política de desenvolvimento das ligações internacionais verificou-se um recentramento no mercado interno, através da densificação da rede nacional e construção de ramais a partir dos grandes eixos ferroviários. A aposta verificou-se principalmente em redor de Lisboa, na construção de um conjunto de linhas destinadas a servir principalmente o transporte de passageiros. Foram construídas as linhas da Beira Baixa, de Lisboa a Sintra e Torres Vedras, de Torres Vedras à Figueira e Alfarelos, o ramal de Cascais, a linha urbana, entre outras. Grande parte destas linhas foram construídas sem subvenção estatal. Apenas a da Beira Baixa e a de Torres à Figueira receberam um subsídio governamental, através da modalidade da garantia de juro, o que também constituía uma alteração relativamente à fase anterior onde predominara a modalidade de subvenção quilométrica. No entanto, a tendência europeia era a inversa. Já se tinha compreendido que a garantia de juro era um subsídio profundamente oneroso para o erário público, pois era frequentemente destinado a trajectos pouco lucrativos.

O investimento em Espanha prosseguiu, na tentativa de rentabilizar a linha de Madrid a Cáceres e à fronteira. Face à falência destas medidas optou-se pelo trespasse das concessões. É este objectivo que justifica a intervenção da Companhia Real no complexo negócio do Grande Central Espanhol e o acordo com a Companhia do Norte de Espanha.

Em meados de 1889 começou a antever-se uma conjuntura de recessão. Os encargos eram enormes, com a construção simultânea de inúmeras linhas e com as despesas relativas às acções e obrigações. Os fundos em depósito reduziram-se drasticamente e os resultados de exploração começaram a diminuir. A crise da economia portuguesa e europeia não contribuiu para melhorar a situação, levando a um contínuo endividamento que culminou na suspensão de pagamentos em Janeiro de 1892. Neste momento, verificava-se a falência de um modelo de desenvolvimento com grandes fragilidades, associado à falência da política económica seguida durante quase meio século, conhecida por *Fontismo*. Desta crise ressurgiu uma nova Companhia Real e um novo modo de encarar o transporte ferroviário, em que o interesse público ocuparia um lugar central.

A transição de paradigma, no caso português, só foi possível depois de uma profunda ruptura, protagonizada pela crise de 1891, no entanto, essa transição já se tinha verificado noutros países europeus de forma bastante mais tranquila e faseada, de que é um bom exemplo a França. Neste país, de 1863 a 1883 foram realizadas diversas convenções entre as grandes companhias ferroviárias e o Estado no sentido de forçar as primeiras a construir e explorar linhas cada vez menos rentáveis. Em 1879 seria mesmo lançado um projecto, o plano *Freycinet*, que previa a construção de 8 000 km de linhas de interesse geral!

## FONTES E BIBLIOGRAFIA

### 1. FONTES

#### 1.1. FUNDOS DOCUMENTAIS

SERVIÇO DE DOCUMENTAÇÃO E ARQUIVO FOTOGRÁFICO DA C.P.:

Fundo Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, Secção Comité de Paris, Sub-secção Correspondência Geral e Contabilidade, Série Assembleias Gerais.

Fundo Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, Secção Comité de Paris, Sub-secção Correspondência Geral e Contabilidade, Série Correspondência referente à linha da Beira Baixa.

Fundo Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, Secção Comité de Paris, Sub-secção Correspondência Geral e Contabilidade, Série Correspondência referente a Mariano de Carvalho.

Fundo Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, Subfundo Comité de Paris, Secção Correspondência Geral e Contabilidade, Série Assembleias Gerais, Caixa 1.

Fundo Companhia Real dos Caminhos de ferro, Subfundo Comité de Paris, Secção Correspondência Geral e Contabilidade, Série Correspondência referente aos Depósitos estatutários dos Administradores, Caixa 17.

#### 1.2. FONTES MANUSCRITAS

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER PORTUGAIS, *Documents 1859-1894*, s.d.

COMPAGNIE ROYALE DES CHEMINS DE FER PORTUGAIS, *Résumé historique de la construction et de l'exploitation des lignes de l'Est et du Nord, et du Ramal de Cacérés et situation financière de la Compagnie au 31 Décembre 1882, Rapport présenté à la Direction de la Compagnie le 30 Novembre 1883 par l'Ingénieur en Chef du Service de Construction P. I. Lopes*, s.d.

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES, *Actas do Conselho de Administração, 1860-1891*, 27 volumes.

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES, *Registo dos Membros do Conselho de Administração*, s.d.

### **1.3. FONTES IMPRESSAS**

*Anuario Estatístico do Reino de Portugal, 1875*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1877.

ASSOCIAÇÃO DOS ENGENHEIROS CIVIS PORTUGUEZES, *Os Caminhos de Ferro em Portugal, 1856-1906, Synopse*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1906.

BANCO LUSITANO, *Lista dos accionistas em 31 de Dezembro de 1884*, s.l., s.e., 1884.

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES, *Ordens da Direcção, collecção n.º 2*, 1 a 100, 1890 a 1914.

COMPAGNIE ROYALE DES CHEMINS DE FER PORTUGAIS, *Contrat pour l'Exploitation des Lignes de Madrid a Caceres et au Portugal par la Compagnie Royale des Chemins de fer Portugais, 22 Octobre 1885*, Paris, Imprimerie Chaix, 1885.

COMPAGNIE ROYALE DES CHEMINS DE FER PORTUGAIS, *Rapport a l'Assemblée Générale du 18 décembre 1869*, Paris, Imprimerie Chaix, 1870.

COMPAGNIE ROYALE DES CHEMINS DE FER PORTUGAIS, *Rapport a l'Assemblée Générale du 11 mai 1870*, Paris, Imprimerie Chaix, 1870.

COMPAGNIE ROYALE DES CHEMINS DE FER PORTUGAIS, *Rapport a l'Assemblée Générale du 20 septembre 1871*, Paris, Imprimerie Chaix, 1871.

COMPAGNIE ROYALE DES CHEMINS DE FER PORTUGAIS, *Rapport a l'Assemblée Générale du 12 novembre 1866*, Paris, Imprimerie Chaix, 1866.

COMPAGNIE ROYALE DES CHEMINS DE FER PORTUGAIS, *Rapport du Conseil d'Administration et Avis du Conseil de Surveillance a l'Assemblée Générale extraordinaire du 10 septembre 1887*, Paris, Imprimerie Chaix, 1887.

COMPAGNIE ROYALE DES CHEMINS DE FER PORTUGAIS, *Rapports du Conseil d'Administration et du Conseil de Surveillance a l'Assemblée Générale du 26 juin 1889*, Paris, Imprimerie Chaix, 1889.

COMPAGNIE ROYALE DES CHEMINS DE FER PORTUGAIS, *Status*, Paris, Imprimerie Chaix, 1885.

*Compagnie Royale des Chemins de Fer Portugais: compte-rendu de la séance de l'Assemblée Générale du 13 Septembre 1884: opinion de la presse portugaise*, Lisbonne, Imp. Nationale, 1884.

*Compagnie Royale des Chemins de fer Portugais: résumé historique de la construction et de l'exploitation des lignes de l'Est et du Nord, et du ramal de Cacérès et situation financière de la Compagnie au 31 Décembre 1882*, Lisboa, Companhia Real, 1883.

*Companhia Real dos Caminhos de ferro Portugueses, convenção com os crédores*, Lisboa, 1894.

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES, *Estatutos*, Lisboa, Typ. da Sociedade Typographica Franco-Portugeza, 1860.

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES, *Relatório apresentado á Assembleia Geral do dia 5 de Setembro de 1860*, Lisboa, Typ. Companhia Real dos Caminhos de Ferro Port., 1875.

*Convenção entre Portugal e Hespanha para facilitar as comunicações entre os dois países*, Lisboa, 1877.

CORRÊA, António de Vasconcellos, *A vida da CP desde o convénio de 1894. Dificuldades e soluções*, Oficinas Gráficas da CP, Lisboa, 1938.

CORREIA, António de Vasconcelos, *Caminhos de Ferro, conferência realizada a 25 de Junho de 1928 na Liga Naval*, Lisboa, Sociedade Gráfica Editorial, 1930.

CORREIA, António de Vasconcelos, *Caminhos de Ferro*, Lisboa, Associação Industrial Portuguesa, 1930.

*Decreto de 31 de Dezembro de 1864 sobre a Construcção e Exploração dos Caminhos de Ferro*, Lisboa, Typ. do Futuro, 1865.

DINIS, Pedro Guilherme dos Santos, *Compilação de diversos documentos relativos à Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes de ordem do Presidente do Conselho da Administração o Exmo Sr. José Adolpho de Mello e Sousa*, 6 vols., Lisboa, Imprensa Nacional, 1915-1919.

FINO, Gaspar Cândido da Graça Correia, *Legislação e disposições regulamentares sobre Caminhos de Ferro*, vols. 1 e 3, Lisboa, Imprensa Nacional, 1883, 1903.

FINO, Gaspar Cândido da Graça Correia, *Legislação e Disposições Regulamentares sobre Caminhos de Ferro*, vol. 2, Lisboa, Typ. Eduardo Roza, 1888.

GUERREIRO, João Veríssimo, *Esboço da rede geral de caminhos de ferro em Portugal*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1877.

KENDALL, H., *Companhia dos Caminhos de ferro portugueses: esclarecimentos elucidativos respeitantes ao resgate das concessões das linhas ferreas de norte e leste*, Porto, Typ. a Vapor da Emp. Guedes, 1913.

LARCHER, Jayme, *O resgate dos Caminhos de ferro do Norte e Leste e a rede do Estado*, Typ. Lisbonense, Lisboa, 1883.

LEITÃO, José Augusto Cardoso, *Os escandalos da administração da Companhia dos Caminhos de ferro Portugueses norte e leste*, Lisboa, Publicistas, 18-.

LOPES, Pedro Inácio, *Compagnie Royale des Chemins de fer Portugais: résumé historique de la construction et de l'exploitation des lignes de l'Est et du Nord, et du ramal de Cecérès et situation financière de la Compagnie au 31 Décembre 1882*, Lisboa, Companhia Real, 1883.

MACHADO, Aquiles, *Caminhos-de-ferro*, Lisboa, David Corazzi, 1886.

MAGALHÃES, Francisco Perfeito de, *Alvará de 9 de Abril de 1887 concedendo autorização à Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes para explorar e construir diversas linhas ferreas*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1887.

*Mappa dos caminhos de ferro de Portugal e Hespanha*, Escala 1:2000000, Lisboa, Lith. Matta, 1898 (Brinde da *Gazeta dos Caminhos de ferro de Portugal e Hespanha* em 1898).

MINISTÉRIO DA FAZENDA, *Annuário Estatístico de Portugal, 1892*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1899.

MINISTÉRIO DAS OBRAS PUBLICAS, COMMERCIO E INDUSTRIA, *Annuario Estatístico de Portugal, 1884*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1886.

MINISTÉRIO DAS OBRAS PUBLICAS, COMMERCIO E INDUSTRIA, *Annuário Estatístico de Portugal, 1886*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1890.

MINISTÉRIO DAS OBRAS PUBLICAS, COMMERCIO E INDUSTRIA, *Annuário Estatístico de Portugal, 1885*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1887.

MONTEIRO, Vicente Rodrigues, *A Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes e o Banco de Lisboa & Açores*, Lisboa, Typografia Universal, 1892.

NORONHA, Eduardo de, *Fontes Pereira de Mello e os seus colaboradores*, Porto, Companhia Portuguesa Editora Ld.<sup>a</sup>, 1927.

*Note aux actionnaires de la Compagnie Royale*, Paris, 1884.

*Organização dos Serviços Fiscaes de Exploração de Caminhos de Ferro aprovados por decreto de 21 de Fevereiro de 1891*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1891.

PATON, Émile, *La fortune publique, Études Populaires, 3eme, La Compagnie Royale des Chemins de fer Portugais*, Paris, E. Dentu, Libraire-Éditeur, 1884.

PIMENTEL, Frederico Augusto, *Caminhos de Ferro: apontamentos para calcular o rendimento inicial provável de uma linha férrea*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1890.

PIMENTEL, Frederico, *Apontamentos para a História dos Caminhos de Ferro Portuguezes*, Lisboa, Typografia Universal, 1892.

*Relatório da Direcção fiscal dos caminhos de ferro do Norte e Leste*, Lisboa, 1884.

*Relatorio do serviço de exploração dos Caminhos de ferro de Leste e Norte e ramal de Caceres no anno economico de 1883-1884*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1884.

*Syndicância aos actos da administração da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses ordenada por portaria de 12 de Janeiro de 1892: gerência financeira: relatórios*, Direcção Geral do Comércio e Indústria, Lisboa, Imprensa Nacional, 1892.

*Syndicância aos actos do conselho d'administração da Companhia Real dos caminhos de ferro Portugueses*, Lisboa, 1892.

*Tarifa do Caminho de ferro do Norte e Leste e classificação geral das mercadorias*, Lisboa, Typ. do Futuro, 1865.

TEIXEIRA, J. Fernando, *Caminhos de ferro portugueses origens e fundação*, Oficinas Gráficas da CP, Lisboa, 1938.

TEIXEIRA, Jorge, *Origens, Fundação e Evolução da CP*, Lisboa, Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, 1938.

#### **1.4. PUBLICAÇÕES PERIÓDICAS**

*Diário da Camara dos Senhores Deputados da Nação Portuguesa*, diversos anos entre 1859 e 1894.

*Gazeta dos Caminhos de Ferro de Portugal e Hespanha*, 1888 a 1892.

*Journal des économistes: revue mensuelle de l'économie politique, des questions agricoles, manufacturières et commerciales*, Paris, Guillaumin, (<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb34426009k/date>), anos vários.

*Revista de Obras Públicas e Minas*, 1870 a 1892.

*O Antonio Maria*, 12 de Setembro de 1891.

## **2. BIBLIOGRAFIA**

### **2.1. OBRAS GERAIS**

ALDCROFT, Derek H., VILLE, S. P. (ed.), *The European Economy, 1750-1914: a Thematic Approach*, Manchester University Press, 1994.

BRANDÃO, Fernando de Castro, *Da Monarquia Constitucional à República, 1834-1910, uma cronologia*, Póvoa de Santo Adrião, Heuris, 2003.

*Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira*, Lisboa, Ed. Enciclopédia, s.d.

LÉON, Pierre, *História Económica e Social do Mundo*, vol. 4 – *A Dominação do Capitalismo, 1840-1914*, 2 vols., s.l., Sá da Costa Editora, 1982.

MÓNICA, Maria Filomena, *Dicionário Biográfico Parlamentar: 1834-1910*, Lisboa, Assembleia da República, ICS, 2004-2006.

REIS, António (dir.), *Portugal Contemporâneo*, Vol. II, Lisboa, Publicações Alfa, 1990.

SANTANA, Francisco e SUCENA, Eduardo (dir.), *Dicionário de História de Lisboa*, Lisboa, s.e., 1994.

SERRÃO, Joel (dir.), *Dicionário de História de Portugal*, Livraria Figueirinhas, Porto, 1990.

SERRÃO, Joel, LEAL, Maria José da Silva, PEREIRA, Miriam Halpern, *Roteiro de Fontes de História Portuguesa Contemporânea*, Arquivo Nacional da Torre do Tombo, INIC, Lisboa, 1991.

SERRÃO, Joel, *Temas Oitocentistas*, 2 volumes, Lisboa, Livros Horizonte, 1980.

SOUSA, Fernando de, MARQUES, A. H. de Oliveira (Coord.), *Portugal e a Regeneração (1851-1900)*, Vol. X, *Nova História de Portugal*, dir. por A. H. de Oliveira Marques e Joel Serrão, Lisboa, Presença, 2004.

TORGAL, Luís Reis, ROQUE, João Lourenço (Coord.), *O Liberalismo (1807-1890)*, Vol. V, *História de Portugal*, dir. por José Mattoso, Lisboa, Editorial Estampa, 1993.

### **2.2. ENQUADRAMENTO POLÍTICO E ECONÓMICO**

ALMEIDA, Pedro Tavares, *A construção do Estado Liberal. Elite Política e Burocracia na Regeneração*, 2 vols., Lisboa, UNL, FCSH, 1995.

BONIFÁCIO, Maria de Fátima, *O século XIX português*, Lisboa, ICS, 2002.

- BONIFÁCIO, Maria de Fátima, *Seis estudos sobre o liberalismo português*, Lisboa, Estampa, 1991.
- CABRAL, Manuel Villaverde, “Sobre o século XIX português: a transição para o capitalismo” in *Análise Social*, XII, 45, Lisboa, 1976, pp. 106-126.
- CABRAL, Manuel Villaverde, *O desenvolvimento do capitalismo em Portugal no século XIX*, Lisboa, A Regra do Jogo, 1977.
- CABRAL, Manuel Villaverde, *Portugal na alvorada do século XX*, Lisboa, A Regra do Jogo, 1979.
- CAPELA, José, *A burguesia mercantil do Porto e as colónias (1834-1900)*, Porto, Afrontamento, 1975.
- CASTRO, Armando, *A revolução industrial em Portugal no século XIX*, Porto, Limiar, 1978.
- CASTRO, Armando, *Estudos de História sócio-económica de Portugal*, Porto, Limiar, 1971.
- CASTRO, Armando, *Introdução ao estudo da economia portuguesa (fim do século XVIII a princípios do século XX)*, Cosmos, 1947.
- DIOGO, Maria Paula Pires dos Santos, *A Construção de uma identidade profissional: A Associação dos Engenheiros Civis Portuguezes, 1869-1937*, Lisboa, UNL-FCT, 1994.
- FERNANDES, Paulo Jorge, *O poder oculto: biografia política de Mariano Cirilo de Carvalho*, Lisboa, FCSH – UNL, 2007 (policopiado).
- JUSTINO, David, “A evolução do produto nacional bruto em Portugal 1850-1910 – algumas estimativas provisórias” in *Análise Social*, n.º 97, Vol. XXIII, 1987.
- JUSTINO, David, “Fontismo: o impossível livre-câmbio” in *Revista de História Económica e Social*, n.º 23, 1988, pp. 3-20.
- JUSTINO, David, *A formação do espaço económico nacional: Portugal 1810-1910*, Lisboa, Vega, 1988-1989.
- LAINS, Pedro, “O proteccionismo em Portugal (1842-1913): um caso mal sucedido de industrialização concorrencial” in *Análise Social*, n.º 97, Vol. XXIII, 1987.
- LAINS, Pedro, *História da Caixa Geral de Depósitos, 1876-1910. Política e Finanças no Liberalismo Português*, Lisboa, Instituto de Ciências Sociais, 2002.
- MATA, Maria Eugénia de Almeida, *A Companhia das Obras Públicas de Portugal*, Lisboa, Universidade Nova, Faculdade de Economia, 1992.

- MATA, Maria Eugénia de Almeida, *As finanças públicas portuguesas da Regeneração à Primeira Guerra Mundial*, Lisboa, 1985 (Tese doutoramento), (Lisboa, Banco de Portugal, 1993)
- MATA, Maria Eugénia de Almeida, *Sociedades Anónimas: regulação e economia*, Coimbra, 1999, (Separata do *Boletim de Ciências Económicas*, 1998).
- MATA, Maria Eugénia, "As três fases do Fontismo, projectos e realizações" in *Estudos e ensaios em homenagem a Vitorino Magalhães Godinho*, Lisboa, Sá da Costa Editora, 1989.
- MIRANDA, Sacuntala, *Portugal, O Círculo Vicioso da Dependência (1890-1939)*, Lisboa, Teorema, 1991.
- MÓNICA, Maria Filomena, "Capitalistas e industriais (1870-1914)" in *Análise Social*, n.º 99, Vol. XXIII, 1987, pp. 819-863.
- MÓNICA, Maria Filomena, "Um político, Fontes Pereira de Melo" in *Análise Social*, n.º 144, Vol. XXXII, 1997.
- MÓNICA, Maria Filomena, *Fontes Pereira de Melo*, Porto, Edições Afrontamento, 1999.
- PEREIRA, Miriam Halpern, *Diversidade e Assimetrias: Portugal nos séculos XIX e XX*, Lisboa, ICS, 2001.
- PEREIRA, Miriam Halpern, *Livre Câmbio e Desenvolvimento Económico*, Lisboa, Sá da Costa, 1983.
- PEREIRA, Miriam Halpern, *Política e Economia (Portugal nos séculos XIX e XX)*, Lisboa, Livros Horizonte, 1979.
- RAPOSO, José Hipólito, "Breve apontamento da evolução dos transportes em Lisboa" in *Lisboa em Movimento 1850-1920*, Lisboa, Livros Horizonte, 1994, pp. 175-197.
- REIS, Jaime, *O Atraso Económico Português em Perspectiva Histórica: Estudos sobre a Economia Portuguesa na Segunda Metade do Século XIX, 1850-1930*, Lisboa, Imprensa Nacional Casa da Moeda, 1993.
- SANTOS, Luís Aguiar, *Comércio e Política na crise do Liberalismo. A Associação Comercial de Lisboa e o reajustamento do regime proteccionista português, 1885-1894*, Lisboa, Edições Colibri, 2004.
- SARDICA, José Miguel, "A vida partidária portuguesa nos primeiros anos da Regeneração" in *Análise Social*, vol. XXXII, 1997, pp. 747-777.
- SARDICA, José Miguel, *A Regeneração sob o signo do Consenso: a política e os partidos entre 1851 e 1861*, Lisboa, Instituto de Ciências Sociais, 2001.

VIEIRA, António Lopes, “Industrialização, transportes públicos e crescimento urbano em Lisboa no século passado” in *Os transportes públicos de Lisboa entre 1830 e 1910*, Vila Nova de Gaia, Imprensa Nacional Casa da Moeda, 1982, pp. 36-54.

VIEIRA, António Lopes, “Os Transportes Rodoviários em Portugal, 1900-1940” in *Revista de História Económica e Social*, Sá da Costa, n.º 5, Janeiro-Junho de 1980, pp. 57-94.

### **2.3. OS CAMINHOS-DE-FERRO NA EUROPA**

AGUILLAR PÉREZ, Antonio, MARTÍNEZ LORENTE, Gaspar, *El transporte de correo por ferrocarril en Cataluña en el siglo XIX*, III Congreso de Historia Ferroviaria, Gijón, 2003, ([www.docutren.com/archivos.htm](http://www.docutren.com/archivos.htm)).

CARON, François, *Histoire de l'Exploitation d'un grand réseau: la Compagnie du Chemin de Fer du Nord, 1846-1937*, Paris, Mouton, 1973.

CARON, François, *Histoire des Chemins de Fer en France*, 2 vols., Paris, Fayard, 1997-2005.

CARON, François, *Les grandes compagines de chemin de fer en France, 1823-1937*, Genève, Droz, 2005.

COMÍN, Francisco, *150 años de historia de los ferrocarriles españoles*, Madrid, Anaya, Fundación Ferrocarriles Españoles, 1998.

CUÉLLAR VILLAR, Domingo, *Un modelo ferroviario de ciclo minero: Auge y caída del ferrocarril en el Sureste Andaluz*, II Congreso de Historia Ferroviaria, Aranjuez, Fevereiro 2001, ([www.docutren.com/archivos.htm](http://www.docutren.com/archivos.htm)).

GONZÁLEZ YANCI, Maria Pilar, *El impacto del ferrocarril en la configuración urbana de Madrid. 150 años de Historia del ferrocarril.*, III Congreso de Historia Ferroviaria, Gijón, 2003, ([www.docutren.com/archivos.htm](http://www.docutren.com/archivos.htm)).

LÓPEZ-MORELL, Miguel, *Salamanca y la construcción del ferrocarril de Aranjuez*, Aranjuez, II Congreso de História Ferroviária, 2001. ([www.docutren.com/archivos.htm](http://www.docutren.com/archivos.htm)).

ROMEO LÓPEZ, José María, ROMERO FRÍAS, Rafael, *El ferrocarril y el telégrafo*, III Congreso de Historia Ferroviaria, Gijón, 2003, ([www.docutren.com/archivos.htm](http://www.docutren.com/archivos.htm)).

VAN DER HERTEN, Bart, VAN MEERTEN, Michelangelo, VERBEURGT, Greta (dir.), *Le Temps du Train, 175 ans de chemins de fer en Belgique et 75e anniversaire de la SNCB*, Leuven, Presses Universitaires de Louvain, 2001.

## 2.4. O CAMINHO-DE-FERRO EM PORTUGAL

*143 anos da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses: 1860-2003*, Lisboa, Caminhos de Ferro Portugueses, EP, 2003.

ABRAGÃO, Frederico de Quadros, “Subsídios para a história dos caminhos de ferro em Portugal. Evolução das nossas linhas férreas desde 1856” in *Boletim da CP*, 330, Lisboa, 1956, pp. 9-13.

ABRAGÃO, Frederico de Quadros, *Caminhos de ferro portugueses. Esboço da sua história*, Lisboa, Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, 1956.

ALEGRIA, Maria Fernanda, “Análise geográfica do transporte de mercadorias nos caminhos-de-ferro portugueses no século XIX”, in *Análise Social*, n.º 101-102, Vol. XXIV, 1988, pp. 769-803.

ALEGRIA, Maria Fernanda, “Os transportes em Portugal antes do caminho-de-ferro (1750-1850)” in *Finisterra*, XVI, 32, Lisboa, Centro de Estudos Geográficos, 1981, pp. 358-362.

ALEGRIA, Maria Fernanda, “Política Ferroviária do Fontismo: Aspectos da construção e do financiamento da rede” in *Revista de História Económica e Social*, n.º 23, 1988, pp. 43-63.

ALEGRIA, Maria Fernanda, *A Organização dos Transportes em Portugal (1850-1910). As Vias e o Tráfego*, Dissertação de Doutoramento em Geografia Humana apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, Lisboa, 1987. (policopiado)

ALEGRIA, Maria Fernanda, *A organização dos transportes em Portugal (1850-1910). As vias e o tráfego*, Memórias do Centro de Estudos Geográficos n.º 12, Lisboa, Instituto Nacional de Investigação Científica, Universidade de Lisboa, 1990.

ALEGRIA, Maria Fernanda, *O desenvolvimento da rede ferroviária portuguesa e as relações com Espanha no século XIX*, Relatório n.º 5, Linha de Acção n.º 6, Lisboa, Centro de Estudos Geográficos / Instituto Nacional de Investigação Científica, 1983.

ANTUNES, José Aranha e GOMES, Gilberto, *As séries estatísticas ferroviárias dos caminhos de ferro portugueses. 1856-1914.*, IV Congresso de História Ferroviária, Málaga, 2006, ([www.docutren.com/archivos.htm](http://www.docutren.com/archivos.htm)).

BARJOT, Dominique, « Les Entrepreneurs Français de Travaux Publics et l'Équipement du Portugal: Une contribution multiforme (Milieu du XIX Siècle – Milieu des Années 1970) » in *Ler História*, n.º 26, 1994, pp. 93-116.

- BORGES, Rodrigo Câmara, "De Lisboa ao Carregado" in *História*, n.º 90, Outubro de 2006, pp. 22-27.
- CAPITÃO, M.<sup>a</sup> Amélia da Mota, *Subsídios para a história dos Transportes Terrestres em Lisboa no século XIX*, Lisboa, 1974.
- CHAVES, Luís, *Os transportes populares em Portugal. Carros e barcos*, Lisboa, FNAT, 1958.
- COUVREUR, Raúl da Costa, *Inauguração dos Caminhos de Ferro em Portugal: uma data e um nome: Conferência Comemorativa do I Centenário*, Lisboa, Academia Portuguesa da História, 1956. – restauro
- CRAVO, João Castela, "Uma cidade construída pelo caminho-de-ferro" in *História*, n.º 90, Outubro de 2006, pp. 32-37.
- FERREIRA, Carlos Manuel Barbosa, *Os trabalhadores da Companhia Real dos Caminhos de ferro portugueses no Entroncamento, 1860-1910*, Lisboa, Universidade de Lisboa, Faculdade de Letras, 2006. (policopiado)
- FERREIRA, Tiago, *O caminho de ferro na região do Douro e o Turismo*, Lisboa, CP, 1999.
- FONSECA, A. Corregedor da, *No primeiro centenário das linhas do caminho de ferro a Norte do rio Douro, 1875-1975*, Lisboa, CP, 1975.
- FONSECA, Vaz, *Caminhos de Ferro em Portugal: História e Técnica de Exploração*, Lisboa, Edição do Autor, S.D.
- GAIO, Eduardo Frutuoso, *Apontamentos da história dos Caminhos de Ferro em Portugal*, Sintra, 1957.
- GOMES, Gilberto, *As ligações ferroviárias internacionais portuguesas 150 anos depois*, III Congresso de História Ferroviária, Gijón, 2003, ([www.docutren.com/archivos.htm](http://www.docutren.com/archivos.htm)).
- LEVY, Maurício, "Inauguração do Sud-Express" in *História*, n.º 59/60, Setembro/Outubro de 1983, pp. 60-67.
- LEVY, Maurício, "O primeiro comboio de Lisboa ao Carregado" in *História*, n.º 36-37, Novembro de 1981, pp. 2-27.
- LOPES, António, *Histórias dos Cavalos de Ferro*, Lisboa, Câmara Municipal, D.L. 2001.
- MATA, Maria Eugénia e TAVARES, Lara, *El valor de los ferrocarriles portugueses para los consumidores en vísperas de la Primera Guerra Mundial*, II Congresso de História Ferroviária, Aranjuez, 2001 ([www.docutren.com/archivos.htm](http://www.docutren.com/archivos.htm)).

- MATOS, Artur Teodoro de, *Transporte e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*, 2 vols., Ponta Delgada, Universidade dos Açores, 1980.
- MATOS, Venerando Aspra de, *O Caminho de Ferro em Torres Vedras. Impacto da sua chegada*, Torres Vedras, Edições Colibri, Câmara Municipal de Torres Vedras, 2007.
- MÁXIMO, António, *Histórias do Caminho de Ferro*, Vila Nova de Famalicão, CMVNF, 1997.
- MÓNICA, Maria Filomena, *Estudos Históricos I*, Lisboa, CP, 1999.
- Ofício da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses sobre o financiamento da Empresa: 1 de Abril de 1864*, Lisboa, CP, 2002.
- PINHEIRO, Magda, "Le rôle de l'état dans la construction de chemins de fer du Portugal au XIXe siècle", in *Histoire, Économie et Société*, Separata, n.º1, 1992, pp. 173-184.
- PINHEIRO, Magda, "A construção dos caminhos-de-ferro e a encomenda de produtos industriais em Portugal (1855-90)" in *Análise Social*, vol. XIV, n.º 101-102, 1988, pp. 745-767.
- PINHEIRO, Magda, "Caminhos-de-ferro e modernização urbana" in *História*, n.º 90, Outubro de 2006, pp. 28-31.
- PINHEIRO, Magda, "Investimentos estrangeiros, política financeira e caminhos de ferro em Portugal na segunda metade do século XIX" in *Análise Social*, vol. XV, n.º 58, 1979, pp. 265-286.
- PINHEIRO, Magda, "Lisboa e a rede ferroviária portuguesa: os caminhos de ferro da capital" in *Ler História*, n.º 26, 1994, pp. 77-91.
- PINHEIRO, Magda, "Portugal e Espanha: Integração e ruptura. Os caminhos-de-ferro (1850-1890)" in *Ler História*, n.º 11, 1987, pp. 47-75.
- PINHEIRO, Magda, "Transportes e urbanização na margem sul do estuário do Tejo: o concelho de Almada" in *Ler História*, n.º 43, 2002, pp. 157-177.
- PINHEIRO, Magda, *Chemins de fer, structure financière de l'état et dépendance extérieure au Portugal (1850-1890)*, Paris, 1986. (policopiado)
- PINHEIRO, Magda, *Impacto da construção ferroviária sobre a cidade de Lisboa*, III Congresso de História Ferroviária, Gijón, 2003, ([www.docutren.com/archivos.htm](http://www.docutren.com/archivos.htm)).
- PINHEIRO, Magda, *The French investors in Portuguese Railways from 1855 to 1884: three cases*, III Congresso de História Ferroviária, Gijón, 2003, ([www.docutren.com/archivos.htm](http://www.docutren.com/archivos.htm)).
- QUEIRÓS, Amílcar de Barros, *Os primeiros caminhos de ferro em Portugal: as linhas férreas do Leste e do Norte*, Coimbra, Coimbra Editora, 1976.

RAMALHO, Margarida de Magalhães, *Comboios com histórias*, Lisboa, Instituto Nacional do Transporte Ferroviário, Assírio & Alvim, 2000.

RIBEIRO, Manuel Pedrosa, *Sintra e o caminho de ferro: transformações urbanísticas e de infra-estruturas (1850-1910)*, Lisboa, ISCTE, 2002. (policopiado)

SALGUEIRO, Teresa Barata, "Os transportes no desenvolvimento das cidades portuguesas" in *Revista de Povos e Culturas*, n.º 2, 1987, pp. 113-144.

SERRÃO, Joel, "Caminhos de Ferro" in *Dicionário de História de Portugal*, coord. de Joel Serrão, vol. I, Porto, Livraria Figueirinhas, pp. 447- 451.

SILVA, Álvaro Ferreira da e GOMES, Gilberto, *A Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses: investimentos estrangeiros e figura organizativa (1870-1885)*, II Congresso de História Ferroviária, Aranjuez, 2001 ([www.docutren.com/archivos.htm](http://www.docutren.com/archivos.htm)).

SILVA, José Ribeiro da, *Os comboios em Portugal: do vapor à electricidade*, Queluz, Mensagem, 2004.

TEIXEIRA, Luís, *Crónica da Fundação dos Caminhos de Ferro em Portugal*, Lisboa, Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, 1956.

TRIGO, Jorge Manuel Cabrita, *A importância dos caminhos-de-ferro no desenvolvimento da região Oeste: (de 1880 a 2002): contributo para um estudo*, Lisboa, 2003.

VAZ, Fonseca, "George Stephenson, o pai da locomotiva a vapor" in *História*, n.º 52, Fevereiro de 1983, pp. 26-41.

VIEIRA, António Lopes, "A política da especulação – uma introdução aos investimentos britânicos e franceses nos caminhos-de-ferro portugueses" in *Análise Social*, vol. XXIV (101-102), 1988, pp. 723-744.

VIEIRA, António Lopes, "Algumas questões sobre os transportes públicos da cidade de Lisboa nos finais do século XIX" in *Análise Social*, vol. XVI (61-62), 1980, pp. 71-84.

VIEIRA, António Lopes, "Investimentos Britânicos nos Transportes Urbanos e Suburbanos em Portugal na segunda metade do século XIX – Fracasso e sucesso. A Lisbon Steam Tramways Company e a Lisbon Electric Tramways Company" in *Revista de História Económica e Social*, Sá da Costa, n.º 7, Janeiro-Junho de 1981, pp. 81-92.

VIEIRA, António Lopes, "Os caminhos de ferro antes dos caminhos de ferro – a especulação ferroviária em Portugal em 1845-1846" in *Revista de História Económica e Social*, n.º 15, Janeiro-Junho de 1985, pp. 123-134.

VIEIRA, António Lopes, *Os transportes públicos de Lisboa entre 1830 e 1910*, Lisboa, Imprensa Nacional Casa da Moeda, Associação Portuguesa de História Económica e Social, 1982.

VIEIRA, António Lopes, *The Role of Britain and France in the Finance of the Portuguese Railways, 1850-1890. A Comparative Study in Speculation, Corruption and Inefficiency*, Leicester, 1983.

## ANEXOS

**Anexo 1** - Membros do Conselho de Administração da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, entre 1860 e 1891:

NOME	ELEIÇÃO	REELEIÇÃO	SAÍDA
Duque de Saldanha	1860.05.11	1869.12.18	1871.09.18
Visconde de Paiva	1860.05.11	1867.12.09	1869.02.23
D. José de Salamanca	1860.05.11	1868.12.26	
		1874.01.13	
		1877.11.20	
		1882.05.30	1883.01.21
D. José de Lafuente	1860.05.11	1866.11.12	1870.11
Lichtlin	1860.05.11	1865.12.30	1872
		1870.05.11	
Joseph de la Bouillerie	1860.05.11	1865.12.30	
		1870.05.11	
		1875.12.30	
		1879.06.18	
		1883.06.27	
		1884.09.13	1885.09.07
		1885.03.30	
		1885.08.05	
Paul Daru	1860.05.11	1868.12.28	1870.06.20
Chatelus	1860.05.11		1866.03.10
Gustave Delahante	1860.05.11	1868.12.26	
		1874.01.13	
		1877.11.20	
		1882.05.30	1884.09.13
		1885.03.30	1885.08.05
Fortunato Chamiço Junior	1860.05.11	1865.12.30	
		1870.05.11	
		1875.12.30	
		1879.06.18	1884.06.11
		1884.09.13	
		1885.03.30	
	1885.08.05	1887.06.11	

		1888.06.30	
		1890.06.26	1891.06.26
João Gomez Roldan	1860.05.11	1867.12.09	1872.10.13
D. Alejandro Llorente	1860.05.11	1866.11.12	
		1871.09.20	
		1876.12.29	
		1880.06.15	1884.09.13
	1885.03.30		1885.08.05
D. José de Zaragoza	1860.05.11	1867.12.09	1869
Marquês de la Gandara	1860.05.11		1865.06.28
	1866.03.23	1866.11.12	
		1871.09.20	
		1876.12.29	
		1880.06.15	1880.09.29
Edouard Blount	1860.05.11	1867.12.09	
		1872.12.26	
		1877.11.20	
		1880.06.17	1884.09.13
	1885.03.30		
	1885.08.05		1885.08.18
Edouard Dalloz	1860.05.11	1869.12.18	
		1874.12.26	1877.03.07
D. Tomás Retortillo	1860.05.11		1864.10.27
D. Manuel Mendoza	1860.09.05	1868.12.26	
		1874.01.13	
		1878.06.05	1881.03.03
D. Juan Antonio Coghen	1861.03.30	1866.11.12	
		1871.09.20	
		1876.12.29	
		1880.06.15	1884.04.12
Francisco de Oliveira Chamiço	1864.12.17	1865.12.30	
		1870.05.11	
		1875.12.30	
		1880.06.15	1884.06.11
	1884.09.13		
	1885.03.30		
	1885.08.05		1888.03
Juan Rodriguez Blanco Junior	1864.12.17		1867.01.19
D. Manuel Soriano	1865.06.28		1865.10.30
Charles Daugny	1866.03.24	1869.12.18	
		1874.12.26	1876.12.29

Osborne Jacques Sampaio	1867.03.11	1869.12.18	
		1874.12.26	
		1879.06.11	
		1883.06.27	1884.09.13
	1885.03.30		1885.08.05
António de Serpa Pimentel	1869.12.03	1872.12.26	1873.03.27
António Maria de Fontes Pereira de Melo	1971.09.08		1873.03.26
Eduardo Pinto Soveral	1871.09.20	1874.12.26 /	
		1878.06.05	1878.07.20
D. Luis de Cuadra	1874.12.26	1875.12.30	1876
Carlos Ferreira dos Santos Silva	1875.02.15	1881.06.17	
	1884.09.13		
	1885.03.30		1885.06.02
Miguel Osório Cabral de Castro	1875.02.15	1876.12.29	
		1881.06.17	
	1884.09.13		1885.03.30
	1885.08.05	1888.06.30	
		1890.06.26	1890.07
António Pereira de Carvalho	1875.02.15	1877.11.20	
		1881.06.17	1884.09.13
	1885.03.30		
	1885.08.05	1888.06.30	
		1890.06.26	1891.06.26
Marquês de Guadalmina	1876.07.31	1879.06.18	
		1883.06.27	1884.09.13
	1885.03.30		1885.08.05
Marquês de Scepeaux	1877.11.20	1878.06.05	
		1882.05.30	1884.09.13
Pierre Mathieu Bodet	1877.11.20	1878.06.05	
		1882.05.30	
	1884.09.13		
	1885.03.30		
	1885.08.05		1885.08.29
Conde Abraham de Camondo	1879.10.21	1884.06.11	1884.09.13
	1885.03.30		1885.08.05
Edmond Joubert	1879.10.21	1884.06.11	1884.09.13
	1885.03.30		
	1885.08.05		1885.08.07
D. Joaquin de la Gandara	1880.10.07		1884.09.13
	1885.03.30		1885.08.05

D. Segismundo Moret y Prendergast	1882.03.01	1883.06.27	1884.09.17
	1885.03.30		1885.08.05
	1886.01.25	1887.06.04	
		1888.06.30	1891.01.12
D. Fernando de Salamanca	1883.02.24		1884.09.13
	1885.03.30		1885.08.05
Augustin Pestel	1883.05.04		1884.09.13
	1885.03.30		
	1885.08.05		1885.09.11
Carlos Zeferino Pinto Coelho	1884.06.11		1884.09.13
	1885.03.30		1885.08.05
António Maria de Fontes Pereira de Melo Ganhado	1884.06.11		
	1884.09.13		
	1885.03.30		
	1885.08.05	1888.06.30	
	1891.06.26		1892.01.16
	1892.10.01		1894.12.10
Conde Ernest Armand	1884.09.13		1884.11.19
J. B. Jaurreguiberry	1884.09.13		1885.03.30
Paul Leroy Beaulieu	1884.09.13		1885.03.30
	1894.12.03	1900.07.27	
		1903.06.29	
		1906.06.18	
		1909.06.21	
		1912.07.18	
		1915.07.19	1916.12.09
Albert Le Play	1884.09.13		1885.03.30
	1885.08.05	1887.06.11	1887.07.25
Charles Cottard	1884.09.13		1885.03.30
Edmond Bartissol	1884.09.13		1885.03.30
Francisco Van Zeller	1884.09.13		1885.03.30
	1885.08.05	1888.06.30	
	1891.06.26		1892.01.09
Conde de Macieira	1884.09.13		
	1885.03.30		
	1885.08.05	1887.06.11	1888.01
Fernando Pereira Palha	1884.09.13		
	1885.03.30		
	1885.08.05		1886.01.04

Mariano Cirilo de Carvalho	1884.09.13		
	1885.03.30		
	1885.08.05		1886.02.20
	1889.06.26		1891.05.21
Henrique Jorge Moser	1884.09.13		
	1885.03.30		
	1885.08.05	1886.06.28	
		1888.06.30	
	1890.06.26	1891.06.26	
Ernesto Driesel Schroeter	1884.09.13		1885.03.30
	1885.08.05	1887.06.11	
		1888.06.30	1890.01.09
Marquês da Foz	1884.09.13		
	1885.03.30		
	1885.08.05	1888.06.30	
		1889.06.26	1891.06.26
Abraham Bensaude	1885.03.30		
	1885.08.05	1888.06.30	1890.12.25
Adolfo de Lima Mayer	1885.03.30		
	1885.08.05	1888.06.30	1890.12.22
Antônio José Gomes Neto	1885.03.30		
	1885.08.05	1887.06.11	
		1888.06.30	
		1889.06.26	1891.06.26
Carlos Maria Eugénio de Almeida	1885.03.30		
	1885.08.05	1886.06.28	
		1888.06.30	
	1891.06.26		1892.01.16
	1892.10.01		1894.12.10
	1904.07.28	1906.06.07	1909.06.09
João de Andrade Corvo	1885.03.30		
	1885.08.05	1888.06.30	
		1889.06.26	1890.02.20
Mem Rodrigues de Vasconcelos	1885.03.30		
	1885.08.05	1888.06.30	
	1891.06.26		1892.01.16
Aristide Denfert Rochereau	1885.08.05	1886.06.28	1887.07.25
Charles Goguel	1885.08.05	1886.06.28	1887.07.25
Conde de Cabral	1885.08.05	1888.06.30	1891.06.26

Ernest Ruffer	1885.08.05	1888.06.30	1888.07.10
Frederico Youle	1885.08.05	1888.06.30	1888.07.09
Paul Bertin	1885.08.05	1886.06.28	1886.07.23
Visconde Michel Ephrussi	1885.08.21		1887.07.25
Léon Thellier	1885.09.10		1887.07.25
H. Durrieu	1885.09.10		1887.07.25
Albert Dehaynin	1885.09.10		1887.07.25
Sigismond Lilienthal	1885.09.18		1887.07.25
Visconde de Alenquer	1886.02.23	1888.06.30	
		1889.06.26	1891.06.26
Emile Mercet	1886.08.04		1887.07.25
Manuel José da Silva	1887.10.20		1890.01.09
Constantino José Viana	1887.10.20		1891.06.26
Guilherme da Silva Guimarães	1887.10.20		1891.06.26
João Lobo de Santiago Gouvêa	1887.10.20	1889.06.26	
	1891.06.26		1892.01.16
	1892.10.01		1894.12.10
António Vito dos Reis e Sousa	1888.01.28		1891.06.26
Frederico Biester	1888.03.22		1891.06.26
Eduardo Hofacker de Moser	1889.06.26	1890.06.26	1891.06.26
Adrião de Seixas	1891.06.26		1892.01.16
António Centeno	1891.06.26		
	1892.01.16		
	1892.10.01		1894.12.10
Henry Burnay	1892.01.16		1892.10.01

Fonte: Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, *Registo dos membros do Conselho de Administração*, s.d.

**Anexo 2** – Accionistas presentes nas Assembleias Gerais ordinárias da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses entre 1876 e 1883:

### 2.1. Assembleia Geral de 29 de Dezembro de 1876

ACCIONISTA	NÚMERO DE ACCÇÕES	NÚMERO DE VOTOS	REPRESENTANTE
Camondo & C. <sup>a</sup>	2 000	20	
Banque de Paris et des Pays Bas	1 500	20	Fortunato Chamiço Júnior
Le François	1 080	20	Osborne Jacques de Sampaio
Laisné Vergne	1 015	20	José Iglesias
A. J. Stern et C. <sup>a</sup>	1 000	20	Carlos F. Santos Silva
Henri Bamberger	800	16	Carlos F. Santos Silva
Manuel Afonso de Espregueira	440	8	Manuel Afonso de Espregueira
Francisco de Oliveira Chamiço	300	6	Francisco de Oliveira Chamiço
José Iglesias	300	6	José Iglesias
Visconde de Ribeiro da Silva	300	6	Visconde de Ribeiro da Silva
Osborne Jacques de Sampaio	100	2	Osborne Jacques de Sampaio
E. Blount	100	2	Manuel Afonso de Espregueira
Gustave Delahante	100	2	Manuel Afonso de Espregueira
Joseph de la Bouillerie	100	2	Fortunato Chamiço Júnior
Edouard Dalloz	100	2	Osborne Jacques de Sampaio
Eduardo Pinto de Soveral	100	2	Fortunato Chamiço Júnior
Luis de Cuadra	100	2	Fortunato Chamiço Júnior
António Pereira de Carvalho	100	2	António Pereira de Carvalho
Marquês de Salamanca	100	2	Fortunato Chamiço Júnior
D. Joaquim de la Gandara	100	2	Osborne Jacques de Sampaio
Fortunato Chamiço Júnior	100	2	Fortunato Chamiço Júnior
Miguel Osório Cabral de Castro	100	2	
Carlos F. dos Santos Silva	100	2	Carlos F. dos Santos Silva
D. Alejandro Llorente	100	2	Manuel Afonso de Espregueira
D. Juan Antonio Coghen	100	2	Manuel Afonso de Espregueira
D. Manoel Mendoza	100	2	José Iglesias
Jerónimo da Costa Jácomo	100	2	
Total	10 435	176	
<b>Realizáveis</b>	<b>8 235</b>	<b>152</b>	

### 2.2. Assembleia Geral de 20 de Novembro de 1877

ACCIONISTA	NÚMERO DE ACCÇÕES	NÚMERO DE VOTOS	REPRESENTANTE
Camondo & C. <sup>a</sup>	2 025	20	Fortunato Chamiço Júnior
Nestor de Aldama	1 013	20	Francisco de Oliveira Chamiço
Mariano Cuadra	1 010	20	Fortunato Chamiço Júnior
Joaquim de la Gandara (filho)	1 001	20	Visconde de Ribeiro da Silva
Luis de Cuadra, marquês de Guadalmina	1 001	20	Fortunato Chamiço Júnior
Joaquim de la Gandara	1 000	20	Osborne Jacques de Sampaio
Jorge Norman	1 000	20	Visconde de Ribeiro da Silva
Le François	578	11	Osborne Jacques de Sampaio
Laisné Vergne	357	7	Eduardo Pinto de Soveral
Manuel Afonso de Espregueira	340	6	Manuel Afonso de Espregueira
Francisco de Oliveira Chamiço	300	6	Francisco de Oliveira Chamiço
José Iglesias	300	6	António Pereira de Carvalho

Visconde de Ribeiro da Silva	300	6	Visconde de Ribeiro da Silva
Gustave Delahante	100	2	Eduardo Pinto de Soveral
Joseph de la Bouillerie	100	2	Carlos F. dos Santos Silva
E. Blount	100	2	Eduardo Pinto de Soveral
Osborne Jacques de Sampaio	100	2	Osborne Jacques de Sampaio
Eduardo Pinto de Soveral	100	2	Eduardo Pinto de Soveral
António Pereira de Carvalho	100	2	António Pereira de Carvalho
Marquês de Salamanca	100	2	Francisco de Oliveira Chamiço
Fortunato Chamiço Júnior	100	2	Fortunato Chamiço Júnior
D. Alejandro Llorente	100	2	António Pereira de Carvalho
D. Juan Antonio Coghen	100	2	António Pereira de Carvalho
D. Manoel de Mendoza	100	2	António Pereira de Carvalho
Carlos F. dos Santos Silva	100	2	Carlos F. dos Santos Silva
Miguel Osório Cabral de Castro	100	2	
Pedro Rebelo Carneiro	90	1	Pedro Rebelo Carneiro
Frederico Biester	50	1	Frederico Bister
Manuel Rodrigues Lima	50	1	Manuel Rodrigues Lima
Total	11 715	211	
<b>Realizáveis</b>	<b>11 615</b>	<b>209</b>	

### 2.3. Assembleia Geral de 5 de Junho de 1878

ACCIONISTA	NÚMERO DE ACCÕES	NÚMERO DE VOTOS	REPRESENTANTE
Camondo & C. <sup>a</sup>	8 000	20	
Banque de Paris et des Pays Bas	2 047	20	
Maurice Kann	1 900	20	
Oppenheim et C. <sup>a</sup>	1 746	20	
Samuel de Habes	1 475	20	
Halphén	1 050	20	
Nestor de Aldama	1 013	20	Fortunato Chamiço Júnior
Marianno de Cuadra	1 010	20	Visconde de Ribeiro da Silva
Marquês de Guadalmina	1 001	20	Visconde de Ribeiro da Silva
Joaquim de la Gandara (filho)	1 001	20	Osborne Jacques de Sampaio
Marquês de la Gandara, Joaquim de la Gandara	1 000	20	Osborne Jacques de Sampaio
A. J. Stern et C. <sup>a</sup>	1 000	20	
Pachá Nubar	1 000	20	
Roussel Ag.e de Change	1 000	20	
Jorge Norman	1 000	20	Fortunato Chamiço Júnior
Bamberger	600	12	
Sesthène Le François	578	11	António Pereira de Carvalho
Brugmann	419	8	
Laisné Vergne	357	7	Eduardo Pinto de Soveral
Rubio Velasques de Velasco	300	6	
Francisco de Oliveira Chamiço	300	6	Francisco de Oliveira Chamiço
Visconde de Ribeiro da Silva	300	6	Visconde de Ribeiro da Silva
José Iglesias	300	6	António de Pereira de Carvalho
Manuel Afonso de Espregueira	200	4	Manuel Afonso de Espregueira
Edmond Joubert	200	4	
Jean de Yacovleff	200	4	
Alberti Martin	150	3	
E. Blount	100	2	Eduardo Pinto de Soveral
G. Delahante	100	2	António Pereira de Carvalho
J. de la Bouillerie	100	2	Eduardo Pinto de Soveral
Osborne Jacques de Sampaio	100	2	Osborne Jacques de Sampaio
Marquês de Scepeaux	100	2	Fortunato Chamiço Júnior

Eduardo Pinto de Soveral, Visconde de S. Luís	100	2	Eduardo Pinto de Soveral
António Pereira de Carvalho	100	2	António Pereira de Carvalho
Barros Seixas	100	2	
Marquês de Salamanca	100	2	Carlos F. dos Santos Silva
Fortunato Chamiço Júnior	100	2	Fortunato Chamiço Júnior
D. Juan Antonio Coghen	100	2	Carlos F. dos Santos Silva
D. Manoel Mendoza	100	2	Carlos F. dos Santos Silva
D. Alejandro Llorente	100	2	Carlos F. dos Santos Silva
Miguel Osório Cabral de Castro	100	2	
Carlos F. dos Santos Silva	100	2	Carlos F. dos Santos Silva
Frederico Biester	50	1	
Total	30 697	408	
<b>Realizáveis</b>	<b>9 360</b>	<b>186</b>	

#### 2.4. Assembleia Geral de 18 de Junho de 1879

ACCIONISTA	NÚMERO DE ACCÕES	NÚMERO DE VOTOS	REPRESENTANTE
Camondo & C. <sup>a</sup>	5 000	20	Fortunato Chamiço Júnior
Visconde de Ribeiro da Silva	521	10	Visconde de Ribeiro da Silva
José Iglesias	500	10	António Pereira de Carvalho
E. Blount	100	2	Visconde de Ribeiro da Silva
G. Delahante	100	2	António Pereira de Carvalho
J. de la Bouillierie	100	2	Osborne Jacques de Sampaio
Marquês de Guadalmina	100	2	Osborne Jacques de Sampaio
Marquês de Scepeaux	100	2	Visconde de Ribeiro da Silva
Osborne Jacques de Sampaio	100	2	Osborne Jacques de Sampaio
António Pereira de Carvalho	100	2	António Pereira de Carvalho
Mathieu Bodet	100	2	Osborne Jacques de Sampaio
Pedro Rebelo Carneiro	100	2	Pedro Rebelo Carneiro
Marquês de la Gandara	100	2	Osborne Jacques de Sampaio
Marquês de Salamanca	100	2	Francisco de Oliveira Chamiço
Fortunato Chamiço Júnior	100	2	Fortunato Chamiço Júnior
Francisco de Oliveira Chamiço	100	2	Francisco de Oliveira Chamiço
Miguel Osório Cabral de Castro	100	2	Osborne Jacques de Sampaio
Carlos F. dos Santos Silva	100	2	Carlos F. dos Santos Silva
D. Juan Antonio Coghen	100	2	Carlos F. dos Santos Silva
D. Alejandro Llorente	100	2	Carlos F. dos Santos Silva
D. Manoel Mendoza	100	2	Francisco de Oliveira Chamiço
Manuel Afonso de Espregueira	92	1	Manuel Afonso de Espregueira
Frederico Biester	50	1	Frederico Biester
<b>Total</b>	<b>7 963</b>	<b>78</b>	

#### 2.5. Assembleia Geral de 15 de Junho de 1880

ACCIONISTA	NÚMERO DE ACCÕES	NÚMERO DE VOTOS	REPRESENTANTE
Conde Abraham de Camondo	1 200	20	Fortunato Chamiço Júnior
Marquês de la Gandara	1 100	20	Osborne Jacques de Sampaio
Joaquim de la Gandara (filho)	1 000	20	Osborne Jacques de Sampaio
Nestor de Camondo	996	19	Fortunato Chamiço Júnior
Alfassa Leon	683	13	Carlos F. dos Santos Silva
J. Steinfeld	681	13	Carlos F. dos Santos Silva
Véneziani	600	12	Francisco de Oliveira Chamiço
Isaac de Camondo	600	12	Fortunato Chamiço Júnior
Michel Edouard	600	12	Carlos F. dos Santos Silva

J. de Castro	600	12	Francisco de Oliveira Chamiço
Manuel Afonso de Espregueira	450	9	
José Iglesias	500	10	
Marquês de Guadalmina	100	2	Osborne Jacques de Sampaio
Osborne Jacques de Sampaio	100	2	Osborne Jacques de Sampaio
E. Blount	100	2	Carlos F. dos Santos Silva
G. Delahante	100	2	Carlos F. dos Santos Silva
J. de la Bouillerie	100	2	Carlos F. dos Santos Silva
Mathieu Bodet	100	2	Carlos F. dos Santos Silva
Marquês de Scepeaux	100	2	Carlos F. dos Santos Silva
Edmond Joubert	100	2	Francisco de Oliveira Chamiço
António Pereira de Carvalho	100	2	António Pereira de Carvalho
Marquês de Salamanca	100	2	Francisco de Oliveira Chamiço
Francisco de Oliveira Chamiço	100	2	Francisco de Oliveira Chamiço
Fortunato Chamiço Júnior	100	2	Fortunato Chamiço Júnior
Miguel Osório Cabral de Castro	100	2	
Carlos F. dos Santos Silva	100	2	Carlos F. dos Santos Silva
D. Alejandro Llorente	100	2	Osborne Jacques de Sampaio
D. Juan Antonio Coghen	100	2	Osborne Jacques de Sampaio
D. Manoel Mendoza	100	2	Francisco de Oliveira Chamiço
António Pereira de Carvalho	70	1	António Pereira de Carvalho
Frederico Biester	50	1	Frederico Biester
Manuel Rodrigues de Lima	50	1	Manuel Rodrigues de Lima
Total	10 880	209	
<b>Realizáveis</b>	<b>9 830</b>	<b>188</b>	

## 2.6. Assembleia Geral de 17 de Junho de 1881

ACCIONISTA	NÚMERO DE ACCÕES	NÚMERO DE VOTOS	REPRESENTANTE
A. de Camondo	2 514	20	
A. de Camondo	1 100	20	Osborne Jacques de Sampaio
Léon Alfassa	1 100	20	Frederico Biester
Isaac de Camondo	1 000	20	Fortunato Chamiço Júnior
Nestor de Camondo	996	19	Fortunato Chamiço Júnior
Ed. Michel	906	18	Carlos F. dos Santos Silva
J. Steinfeld	898	17	Carlos F. dos Santos Silva
José Iglesias	500	10	António Pereira de Carvalho
Manuel Afonso de Espregueira	300	6	Manuel Afonso de Espregueira
E. Blount	100	2	António Pereira de Carvalho
G. Delahante	100	2	Osborne Jacques de Sampaio
J. de la Bouillerie	100	2	António Pereira de Carvalho
Mathieu Bodet	100	2	Francisco de Oliveira Chamiço
Marquês de Scepeaux	100	2	Osborne Jacques de Sampaio
Edmond Joubert	100	2	Francisco Oliveira Chamiço
Osborne Jacques de Sampaio	100	2	Osborne Jacques de Sampaio
Joaquim de la Gandara	100	2	
Luis de Cuadra	100	2	Osborne Jacques de Sampaio
Marquês de Salamanca	100	2	
Fortunato Chamiço Júnior	100	2	Fortunato Chamiço Júnior
Francisco de Oliveira Chamiço	100	2	Francisco de Oliveira Chamiço
Carlos F. dos Santos Silva	100	2	Carlos F. dos Santos Silva
Miguel Osório Cabral de Castro	100	2	
António Pereira de Carvalho	100	2	António Pereira de Carvalho
D. Alejandro Llorente	100	2	
D. Juan Antonio Coghen	100	2	
Tomás da Silva Brandão	100	2	Tomás da Silva Brandão

Frederico Bister	50	1	Frederico Biester
Total	11 164	187	
<b>Realizáveis</b>	<b>8 150</b>	<b>157</b>	

### 2.7. Assembleia Geral de 30 de Maio de 1882

ACCIONISTA	NÚMERO DE ACCÇÕES	NÚMERO DE VOTOS	REPRESENTANTE
Leroy Beaulieu	1 500	20	
Nestor de Camondo	1 000	20	Osborne Jacques de Sampaio
F. Steinfeld	1 000	20	António Pereira de Carvalho
Léon Alfassa	1 000	20	Fortunato Chamiço Júnior
A. de Castro	1 000	20	António Pereira de Carvalho
E. Michel	1 000	20	Fortunato Chamiço Júnior
Flandre	150	3	Frederico Biester
J. Camondo & C. <sup>a</sup>	124	2	Fortunato Chamiço Júnior
Marquês de Guadalmina	100	2	António Pereira de Carvalho
Marquês de Scepeaux	100	2	Frederico Biester
Osborne Jacques de Sampaio	100	2	Osborne Jacques de Sampaio
E. Blount	100	2	Fortunato Chamiço Júnior
G. Delahante	100	2	Fortunato Chamiço Júnior
J. de la Bouillierie	100	2	Osborne Jacques de Sampaio
Conde Abraham de Camondo	100	2	Osborne Jacques de Sampaio
Edmond Joubert	100	2	Carlos F. dos Santos Silva
Mathieu Bodet	100	2	Frederico Biester
Joaquim de la Gandara	100	2	Carlos F. dos Santos Silva
Moret	100	2	Osborne Jacques de Sampaio
Joaquim Pires	100	2	
D. José Iglesias	500	10	António Pereira de Carvalho
Marquês de Salamanca	100	2	Francisco de Oliveira Chamiço
Fortunato Chamiço Júnior	100	2	Fortunato Chamiço Júnior
Francisco de Oliveira Chamiço	100	2	Francisco de Oliveira Chamiço
Miguel Osório Cabral de Castro	100	2	
Carlos F. dos Santos Silva	100	2	Carlos F. dos Santos Silva
António Pereira de Carvalho	100	2	António Pereira de Carvalho
D. Juan Antonio Coghen	100	2	Carlos F. dos Santos Silva
D. Alejandro Llorente	100	2	Frederico Biester
Frederico Biester	50	1	Frederico Biester
Manuel Rodrigues Lima	50	1	
Total	9 374	177	
<b>Realizáveis</b>	<b>7 624</b>	<b>152</b>	

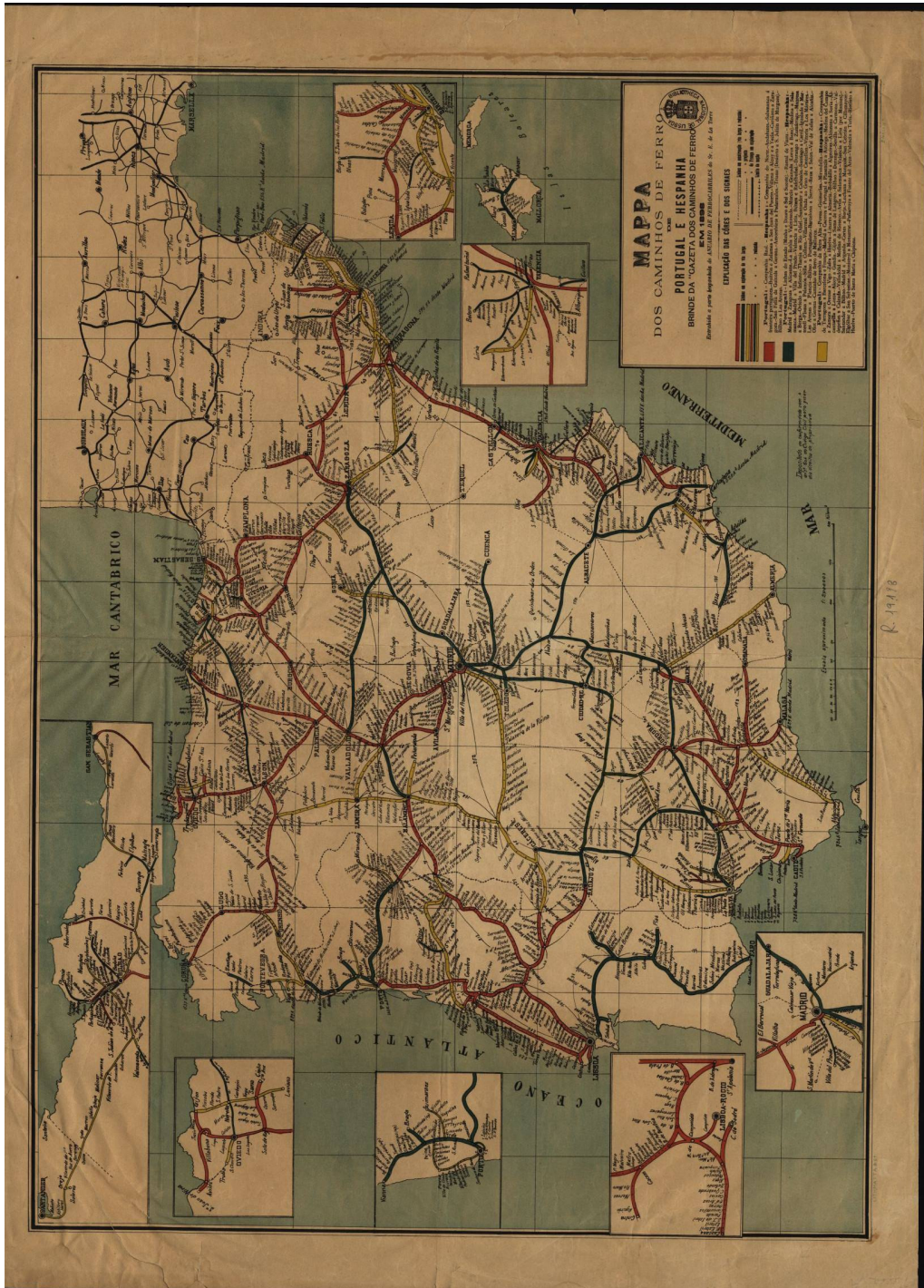
### 2.8. Assembleia Geral de 27 de Junho de 1883

ACCIONISTA	NÚMERO DE ACCÇÕES	NÚMERO DE VOTOS	REPRESENTANTE
A. de Camondo	900	18	Fortunato Chamiço Júnior
Nestor de Camondo	900	18	Carlos F. dos Santos Silva
Isaac de Camondo	885	17	Carlos F. dos Santos Silva
Léon Alfassa	885	17	Francisco de Oliveira Chamiço
Visconde de Ribeiro da Silva	500	10	Visconde de Ribeiro da Silva
Abecassis	150	3	Abecassis & Irmão
Flandre	110	2	Francisco de Oliveira Chamiço
E. Blount	100	2	Carlos F. dos Santos Silva
G. Delahante	100	2	Carlos F. dos Santos Silva
J. de la Bouillierie	100	2	Fortunato Chamiço Júnior
Marquês de Guadalmina	100	2	António Pereira de Carvalho

Mathieu Bodet	100	2	Fortunato Chamiço Júnior
Marquês de Scepeaux	100	2	Fortunato Chamiço Júnior
Conde Abraham de Camondo	100	2	Fortunato Chamiço Júnior
Edmond Joubert	100	2	Fortunato Chamiço Júnior
Joaquim de la Gandara	100	2	António Pereira de Carvalho
Osborne Jacques de Sampaio	100	2	António Pereira de Carvalho
Segismundo Moret y Prendergast	100	2	António Pereira de Carvalho
Joaquim Pires	100	2	
D. José Iglesias	100	2	António Pereira de Carvalho
Fortunato Chamiço Júnior	100	2	Fortunato Chamiço Júnior
Francisco de Oliveira Chamiço	100	2	Francisco de Oliveira Chamiço
Carlos F. dos Santos Silva	100	2	Carlos F. dos Santos Silva
Miguel Osório Cabral de Castro	100	2	
António Pereira de Carvalho	100	2	António Pereira de Carvalho
D. Alejandro Llorente	100	2	
D. Juan Antonio Coghen	100	2	
Total	6 730	133	
<b>Realizáveis</b>	<b>5 930</b>	<b>117</b>	

Fonte: Serviço de Documentação e Arquivo Fotográfico da C.P., Fundo Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, Subfundo Comité de Paris, Secção Correspondência Geral e Contabilidade, Série Assembleias Gerais, Caixa 1.

Anexo 3 - Mapa dos caminhos-de-ferro de Portugal e Espanha em 1898.



Fonte: *Mappa dos caminhos de ferro de Portugal e Hespanha*, Escala 1:2000000, Lisboa, Lith. Matta, 1898 (Brinde da *Gazeta dos Caminhos de ferro de Portugal e Hespanha* em 1898).

Anexo 4 - Gravura de Rafael Bordalo Pinheiro relativa à inauguração da linha da Beira Baixa.



Fonte: Rafael Bordalo Pinheiro, *O Antonio Maria*, 12 de Setembro de 1891, p.

**Anexo 5** – Descrição da Assembleia de 13 de Setembro de 1884 por uma revista francesa.

\*

\*\*

Les gouvernements accordent à l'industrie des chemins de fer des subventions, des garanties d'intérêt et des monopoles, mais d'un autre côté, ils ne manquent pas de lui faire payer cher ces privilèges et ces faveurs en la soumettant à une réglementation étroite et en lui imposant des charges de tous genres. Si nous devons ajouter foi à une communication édifiante que nous adresse un de nos abonnés de Lisbonne, le gouvernement portugais a fait mieux encore. Il vient de faire révoquer un conseil d'administration trop peu docile à ses injonctions, en se moquant parfaitement des droits des actionnaires, français pour la plupart. Voici ce que nous écrit notre correspondant :

Un fait déplorable et de la plus haute gravité s'est produit, il y a quelques jours, à Lisbonne, dans une assemblée générale des actionnaires de la Compagnie Royale des chemins de fer portugais.

Cette assemblée avait été convoquée pour délibérer exclusivement sur un projet de concession d'une nouvelle ligne. Le ministère portugais désirait vivement que la Compagnie Royale se chargeât de la construction de ce chemin. On savait que le conseil d'administration était d'avis de ne pas en accepter la concession dans les conditions où elle était proposée par le gouvernement. Malgré tous les efforts des Portugais, qui

avaient fait de nombreux achats d'actions pour comparaitre dans cette assemblée, les dépôts faits par les actionnaires français assuraient à ces derniers une majorité considérable.

Sous un prétexte ridicule et honteux, on fit arrêter, avant l'ouverture de la séance de l'assemblée, un ingénieur de la Compagnie qu'on supposait porteur des pouvoirs des actionnaires français, afin qu'il ne pût pas assister à la réunion. Le tour était bien imaginé : en écartant, à l'aide de cette manœuvre, les actionnaires dont il était le mandataire, l'assemblée se serait trouvée composée des Portugais, qui, eux seuls, auraient composé la majorité. Heureusement, c'était une autre personne qui était le porteur de ces pouvoirs. Le coup était manqué. Quand on vit que cette arrestation ne conduisait pas au but qu'on s'était proposé, la personne arrêtée fut mise en liberté.

On trouva un autre moyen. Les assemblées générales de la Compagnie Royale sont présidées de droit par un agent du gouvernement, par le gouverneur civil de Lisbonne. D'accord avec ce fonctionnaire, les actionnaires portugais ont prétendu que les pouvoirs donnés par les actionnaires français, n'étant ni notariés, ni légalisés, ne pouvaient être acceptés; ils ont exclu, pour cette raison, de la délibération, 17.000 actions; et de cette façon, les Portugais ont composé seuls la réunion, avec moins de 8.000 actions.

Il est inutile de dire que les statuts n'exigent en aucune façon les formalités dont il s'agit ; depuis vingt-cinq ans, les pouvoirs ont toujours été rédigés dans cette même forme. Jamais aucune objection n'avait été faite. Il n'y avait d'ailleurs aucun motif légal pour justifier une semblable exigence.

Les Portugais, devenus ainsi maîtres de l'assemblée, ont accepté la concession de la nouvelle ligne par la Compagnie Royale des chemins de fer portugais.

Quoique l'assemblée n'eût été convoquée que pour délibérer sur cette concession, quoique aucune autre proposition n'eût été publiée, ni mise à l'ordre du jour, le gouverneur civil de Lisbonne a soumis à la réunion la modification des clauses des statuts d'après lesquelles les administrateurs portugais ne peuvent pas être en minorité dans le conseil. Cette modification a été votée séance tenante. L'assemblée a révoqué immédiatement le conseil d'administration tout entier, et a nommé à sa place un autre conseil composé de vingt membres, dont douze sont Portugais.

Le gouverneur civil de Lisbonne a installé ensuite le nouveau conseil ; il l'a fait accompagner d'un agent de la force publique pour expulser les administrateurs délégués en résidence à Lisbonne, et mettre les nouveaux membres en possession des services.

Nous doutons que ces procédés autoritaires, renouvelés de feu M. le marquis de Pombal, soient de nature à engager les capitalistes français à placer leurs économies dans les chemins de fer portugais.

M. G. de Molinari, "Comment le gouvernement portugais s'y prend pour attirer les capitaux français dans ses entreprises de chemins de fer" in *Journal des économistes*, n.° 10, Oct. 1884, pp. 183-185, (<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/cb34426009k/date>).

## Anexo 6 – Cronologia.

1820	A máquina a vapor é introduzida em Portugal.
1833.09.18	Aprovação do decreto ditatorial que cria o Código Comercial Português.
1844.12.19	Fundação da Companhia das Obras Públicas de Portugal por Costa Cabral.
1844.12.30	Aprovação dos <i>Estatutos</i> da Companhia das Obras Públicas de Portugal.
1845.03.01	Contrato celebrado entre a Companhia das Obras Públicas de Portugal e o Estado.
1845.03.15	A Direcção da Companhia das Obras Públicas de Portugal inicia funções.
1848.10.28	Inauguração do primeiro caminho-de-ferro peninsular. Inauguração da linha Barcelona-Mataró.
1851.05.01	Assume a Presidência do Conselho de Ministros João Carlos Gregório Domingos Vicente Francisco de Saldanha de Oliveira e Daun, duque de Saldanha.
1851.08.21	António Maria de Fontes Pereira de Melo ocupa a pasta de Ministro da Fazenda. Ocupa este cargo até 6 de Junho de 1856.
1852.05.06	Abertura do concurso público para a construção da linha de Leste.
1852.08.10	Adjudicação provisória da linha de Leste à Companhia Central e Pensinsular dos Caminhos de Ferro de Portugal.
1852.08.30	Criação do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria. António Maria de Fontes Pereira de Melo é nomeado para liderar este Ministério. Decretada a construção da Linha do Norte.
1852.11.09	Nomeação de uma comissão para proceder a estudos sobre a futura linha do Norte. Publicação das Instruções que deveriam ser seguidas pela primeira.
1853.05.07	Inauguração dos trabalhos de construção da linha de Leste, em Xabregas.
1853.08.18	Carta de lei que aprova o contrato com a Companhia Central e Peninsular dos Caminhos de Ferro de Portugal.
1854	Reúne-se a primeira Comissão mista luso-espanhola.
1855	Introdução do telégrafo eléctrico em Portugal.
1855.09.06	O governo toma conta das obras da linha de Leste, devido a dificuldades da Companhia Central e Peninsular.
1855.11.08	Rodrigo da Fonseca Magalhães ocupa o cargo de ministro das Obras Públicas, Comércio e Indústria.
1855.12.31	Terminam os registos contabilísticos da Companhia das Obras Públicas de Portugal.
1856	Criação da Direcção Geral dos Serviços Geodésicos.
1856.01.03	António Maria de Fontes Pereira de Melo ocupa o cargo de ministro das Obras Públicas, Comércio e Indústria.
1856.06.06	Assume a Presidência do Conselho de Ministros Nuno José Severo de Mendonça Rolim de Moura Barreto, marquês (depois duque) de Loulé. O visconde Sá da Bandeira ocupa o cargo de ministro das Obras Públicas, Comércio e Indústria.
1856.06.25	O marquês de Loulé ocupa o cargo de ministro das Obras Públicas, Comércio e Indústria.
1856.10.10	Aprovados os primeiros regulamentos para a exploração da linha de Leste.
1856.10.28	Inauguração da primeira linha férrea em Portugal, entre Lisboa e o Carregado.
1856.10.29	Início da circulação pública entre Lisboa e o Carregado.
1857.03.14	Carlos Bento da Silva ocupa o cargo de ministro das Obras Públicas, Comércio e Indústria.
1857.07.09	Rescisão do contrato com a Companhia Central e Peninsular.
1857.08.28	Contrato definitivo com Morton Petto para conclusão da linha de Lisboa a Santarém.
1859.03.16	Novo governo liderado por António José de Sousa Manuel e Meneses Severim de Noronha, duque da Terceira. António da Serpa Pimentel ocupa o cargo de ministro das Obras Públicas, Comércio e Indústria.
1859.06.06	Rescisão do contrato com Samuel Morton Petto, para construção de um caminho-de-ferro de Lisboa ao Porto.
1859.07.30	Contrato provisório entre José de Salamanca e o governo português. Decreto que estipula a abertura do concurso público para a concessão das linhas de Leste e Norte.
1859.09.12	Termo de adjudicação definitiva da concessão a D. José de Salamanca.
1859.09.14	Contrato definitivo de concessão das linhas de Leste e Norte.
1859.12.15	Escritura pública dos <i>Estatutos</i> da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses.
1859.12.22	Decreto aprovando os <i>Estatutos</i> da Companhia Real.

<b>1860</b>	Inicia-se o primeiro levantamento topográfico de Portugal, só concluído em 1865.
<b>1860.01.03</b>	Contrato com a Companhia dos Caminhos de Ferro do Sueste para a construção do troço de Vendas Novas a Évora e a Beja.
<b>1860.04.29</b>	Decreto autorizando a reunião da Assembleia de 11 de Maio de 1860 em Paris.
<b>1860.05.01</b>	Assume a Presidência do Conselho de Ministros Joaquim António de Aguiar.
<b>1860.05.05</b>	Lei aprovando o contrato de 14 de Setembro de 1859.
<b>1860.05.11</b>	Primeira Assembleia Geral da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, realizada excepcionalmente em Paris.
<b>1860.06.20</b>	Decreto aprovando as Actas da Assembleia Geral de 11 de Maio de 1860 e a constituição do Conselho de Administração.
<b>1860.06.21</b>	Portaria autorizando a negociação das acções da Companhia nas praças financeiras do Reino.
<b>1860.06.22</b>	O Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria nomeia António Augusto de Melo Archer como Comissário Régio junto da Companhia.
<b>1860.07.04</b>	Novo governo liderado pelo marquês de Loulé. Tiago Augusto Veloso da Horta ocupa o cargo de ministro das Obras Públicas, Comércio e Indústria.
<b>1860.07.12</b>	Primeira reunião do Conselho de Administração da Companhia.
<b>1860.09.05</b>	Primeira Assembleia Geral estatutária, reunida em Lisboa.
<b>1860.10</b>	Escritura pela qual José de Salamanca oficializa a transferência dos seus direitos como concessionário para a Companhia Real.
<b>1860.11.01</b>	Entram em funcionamento as novas tarifas nas linhas exploradas pela Companhia Real.
<b>1860.12.20</b>	Contrato adicional entre o governo e a Companhia Real, com as novas disposições definidas pela lei de 5 de Maio de 1860.
<b>1861.02.01</b>	Abertura à exploração pública do troço entre o Barreiro e Vendas Novas e Pinhal Novo e Setúbal, na Linha do Sul, construído pela Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro ao Sul do Tejo.
<b>1861.06.19</b>	Portaria que autoriza a abertura à circulação pública da secção entre Ponte de Asseca e Santarém, na linha de Leste.
<b>1861.07.01</b>	Abertura à circulação pública da secção entre Ponte de Asseca e Santarém, na linha de Leste.
<b>1861.09.02</b>	Reunião da Assembleia Geral da Companhia Real.
<b>1862.02.26</b>	O duque de Loulé ocupa o cargo de ministro das Obras Públicas, Comércio e Indústria.
<b>1862.09.12</b>	Joaquim Tomás Lobo d'Ávila ocupa o cargo de ministro das Obras Públicas, Comércio e Indústria.
<b>1862.10.06</b>	O duque de Loulé ocupa o cargo de ministro das Obras Públicas, Comércio e Indústria.
<b>1862.11.07</b>	Abertura à circulação pública da secção entre a Ribeira de Santarém e Abrantes, da linha de Leste.
<b>1862.12.04</b>	Reunião da Assembleia Geral da Companhia Real.
<b>1863.05.05</b>	Abertura à circulação pública provisória da secção entre Abrantes e o Crato, na linha de Leste.
<b>1863.06.08</b>	Abertura à circulação pública da secção entre Estarreja e Vila Nova de Gaia, na linha do Norte.
<b>1863.06.18</b>	Aprovação do imposto de trânsito, pela Câmara dos Deputados, de 5%.
<b>1863.07.14</b>	Lei tornando extensivo a todas as linhas férreas o imposto de trânsito de 5%.
<b>1863.08.29</b>	Abertura à circulação pública da secção entre o Crato e Elvas, na linha de Leste.
<b>1863.09.24</b>	Abertura à circulação pública da secção entre Elvas e a fronteira, na linha de Leste.
<b>1863.11.25</b>	Reunião da Assembleia Geral da Companhia Real.
<b>1864</b>	Alteração da bitola da linha do Sul de 1,44 m para 1,67 m. Reunião da Comissão mista Luso-espanhola.
<b>1864.01.16</b>	João Crisóstomo de Abreu e Sousa é nomeado para Ministro das Obras Públicas, Comércio e Indústria.
<b>1864.04.10</b>	Abertura à circulação pública das secções entre Estarreja e Coimbra e entre Coimbra e Taveiro, na linha do Norte.
<b>1864.05.16</b>	Carta régia autorizando a criação do Banco Nacional Ultramarino.
<b>1864.05.22</b>	Abertura à circulação pública da secção entre o Entroncamento e Soure, na linha do Norte.
<b>1864.07.07</b>	Abertura à circulação pública da secção entre Soure e Taveiro, na linha do Norte.
<b>1864.08.04</b>	Decreto aprovando os <i>Estatutos</i> do Banco Lusitano.
<b>1865.01.01</b>	Entra em vigor o imposto de 5% sobre a circulação ferroviária.
<b>1865.04.17</b>	Assume a Presidência do Conselho de Ministros Bernardo de Sá Nogueira e Figueiredo, visconde (depois marquês) de Sá da Bandeira. Carlos Bento da Silva ocupa o cargo de ministro das Obras Públicas, Comércio e Indústria.
<b>1865.05.01</b>	Inauguração da estação principal do Caminho de Ferro do Leste e Norte, Santa Apolónia.

<b>1865.05.15</b>	Nomeação de Goudchaux para Director da Companhia.
<b>1865.06.25</b>	Início da exploração directa das linhas de Leste e Norte pela Companhia Real.
<b>1865.07.29</b>	Conclusão da construção da Estação de Santa Apolónia, Lisboa.
<b>1865.09.04</b>	Assume a Presidência do Conselho de Ministros Joaquim António de Aguiar. Novo Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria liderado pelo conde de Castro.
<b>1865.12.30</b>	Reunião da Assembleia Geral da Companhia Real.
<b>1866.04.27</b>	Convenção especial entre Portugal e Espanha para facilitar as comunicações fluviais e por caminhos-de-ferro.
<b>1866.05.09</b>	José Maria de Casal Ribeiro ocupa o cargo de ministro das Obras Públicas, Comércio e Indústria.
<b>1866.06.06</b>	João de Andrade Corvo como ministro das Obras Públicas, Comércio e Indústria.
<b>1866.07.12</b>	Decreto nomeando uma comissão de inquérito aos actos da Administração da Companhia Real.
<b>1866.11.12</b>	Reunião da Assembleia Geral da Companhia Real.
<b>1867.03.11</b>	Nomeação de Osborne Jacques de Sampaio para o cargo de Administrador Secretário da Companhia.
<b>1867.03.11</b>	Reunião do Conselho de Administração em que se dá conta da exploração directa pela Companhia Real da linha da fronteira a Badajoz.
<b>1867.06.22</b>	Lei que regulamenta a constituição de Sociedades Anónimas em Portugal.
<b>1867.06.26</b>	Publicação do Código Penal.
<b>1867.07.05</b>	Publicação do Código Civil.
<b>1867.12.09</b>	Reunião da Assembleia Geral da Companhia Real.
<b>1868.01.04</b>	Novo governo constituído por António José de Ávila, duque de Ávila. Sebastião de Canto e Castro Mascarenhas é nomeado ministro das Obras Públicas, Comércio e Indústria.
<b>1868.04.11</b>	Regulamento de exploração sobre caminhos-de-ferro.
<b>1868.07.22</b>	Assume a Presidência do Conselho de Ministros o visconde de Sá da Bandeira. Sebastião Lopes de Calheiros e Menezes assume o cargo de ministro das Obras Públicas, Comércio e Indústria.
<b>1869</b>	É criada a Associação dos Engenheiros Civis Portugueses.
<b>1869.03.12</b>	O Governo toma posse dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste.
<b>1869.08.11</b>	Assume a Presidência do Conselho de Ministros o marquês de Loulé. Nomeação de Joaquim Tomás Lobo d'Ávila para ministro das Obras Públicas, Comércio e Indústria.
<b>1870</b>	Início da Publicação da <i>Revista de Obras Públicas e Minas</i> pela Associação dos Engenheiros Civis Portugueses.
<b>1870.05.11</b>	Reunião da Assembleia Geral da Companhia Real.
<b>1870.05.19</b>	Novo governo liderado pelo duque de Saldanha.
<b>1870.05.20</b>	O duque de Saldanha ocupa o cargo de ministro das Obras Públicas, Comércio e Indústria.
<b>1870.05.26</b>	Novo Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria liderado pelo marquês de Angeja.
<b>1870.07.01</b>	Nomeação do general de la Gandara para o cargo de Administrador Delegado do Comité de Paris.
<b>1870.07.15</b>	General de la Gandara escolhe os engenheiros Le François e Ladame, respectivamente, para Director da exploração e chefe dos serviços de caminho-de-ferro.
<b>1870.08.01</b>	D. Luis da Câmara Leme é nomeado para o cargo de ministro das Obras Públicas, Comércio e Indústria.
<b>1870.08.12</b>	Resolve-se abandonar a exploração directa da linha entre a fronteira e Badajoz.
<b>1870.08.29</b>	Assume a Presidência do Conselho o visconde de Sá da Bandeira. Carlos Bento da Silva ocupa o cargo de ministro das Obras Públicas, Comércio e Indústria.
<b>1870.10.01</b>	Decreto que nomeia Joaquim Nunes de Aguiar para o cargo de Director da Fiscalização das linhas da Companhia Real por parte do governo.
<b>1870.10.29</b>	Governo liderado pelo marquês de Ávila e Bolama. Este ocupa também o cargo de Ministro das Obras Públicas, Comércio e Indústria.
<b>1871.03.01</b>	O visconde de Chancelheiros ocupa o cargo de ministro das Obras Públicas, Comércio e Indústria.
<b>1871.04.24</b>	O cargo de Director da Companhia passa a designar-se Director Geral e o de Engenheiro dos Caminhos-de-ferro passa a designar-se Engenheiro em Chefe da Companhia.
<b>1871.07.12</b>	Carlos Bento da Silva ocupa o cargo de ministro das Obras Públicas, Comércio e Indústria.
<b>1871.09.08</b>	Nomeação de António Maria de Fontes Pereira de Melo para Administrador da Companhia.
<b>1871.09.13</b>	Assume a Presidência do Conselho de Ministros António Maria de Fontes Pereira de Melo. Novo Ministério das Obras Públicas chefiado por António Cardoso Avelino.
<b>1871.09.20</b>	Reunião da Assembleia Geral da Companhia Real.
<b>1872</b>	É fundada a Companhia Carris de Ferro de Lisboa.

<b>1872.01.25</b>	O Conselho decide demitir Le François e Ladame da Direcção da Companhia Real a fim de retomar as relações com o governo português.
<b>1872.02.07</b>	Manuel Afonso de Espregueira toma posse como director da Companhia.
<b>1872.06.06</b>	Nomeação de Pedro Inácio Lopes para proceder a novos estudos sobre a travessia do Douro, para conclusão da linha do Norte.
<b>1872.12.17</b>	Pelo falecimento do Administrador Delegado, Juan Gomez Roldan, este cargo passa a ser ocupado por Francisco de Oliveira Chamiço.
<b>1872.12.26</b>	Reunião da Assembleia Geral da Companhia Real.
<b>1873.12.30</b>	Constituição da Companhia do Caminho de ferro do Porto à Póvoa.
<b>1874.01.13</b>	Reunião da Assembleia Geral da Companhia Real.
<b>1874.04.24</b>	Portaria que encarrega a Associação dos Engenheiros Civis Portugueses de elaborar um plano para os caminhos-de-ferro.
<b>1875</b>	Reunião da Comissão mista Luso-espanhola.
<b>1875.02.26</b>	Lei para a conclusão da 5. <sup>a</sup> secção da linha do Norte.
<b>1875.03.06</b>	Assinatura do contrato para a conclusão da 5. <sup>a</sup> secção da linha do Norte entre a Companhia Real e o governo. Publicação de uma portaria que aprova o projecto de Pedro Inácio Lopes para conclusão da linha do Norte.
<b>1875.04.09</b>	Francisco de Oliveira Chamiço transfere as suas funções de Administrador Delegado para Osborne Jacques de Sampaio.
<b>1875.12.30</b>	Reunião da Assembleia Geral da Companhia Real.
<b>1876</b>	Publicação da <i>Carta Geographica de Portugal</i> de Filipe Folque, na sequência do primeiro levantamento topográfico realizado no País.
<b>1876.02.01</b>	Escrituras públicas que regularizam a liquidação de contas entre a Empresa construtora das linhas de Norte e Leste e a Companhia Real.
<b>1876.11.09</b>	Lourenço António de Carvalho ocupa o cargo de ministro das Obras Públicas, Comércio e Indústria.
<b>1876.12.29</b>	Reunião da Assembleia Geral da Companhia Real.
<b>1877.01.16</b>	Regulamento de trânsito entre Portugal e Espanha.
<b>1877.03.05</b>	Novo governo liderado pelo marquês de Ávila e Bolama. João Gualberto de Barros e Cunha é nomeado para o cargo de ministro das Obras Públicas, Comércio e Indústria.
<b>1877.04.19</b>	Decreto que autoriza a Companhia Real a construir o ramal de Cáceres.
<b>1877.08.04</b>	Apresentação do Plano de conjunto para a rede ferroviária portuguesa, elaborado pela Associação dos Engenheiros Civis Portugueses, assinado por Sousa Brandão, L. Victor Le Cocq, M. R. Valladas, M. A. Espregueira, P. Inácio Lopes, Sousa Gomes, Tavares Trigueiros e Mendes Guerreiro.
<b>1877.11.04</b>	Inauguração da Ponte D. Maria Pia sobre o rio Douro. Conclusão da linha do Norte.
<b>1877.11.20</b>	Reunião da Assembleia Geral da Companhia Real.
<b>1878.01.16</b>	Exoneração de António Augusto de Melo Archer do cargo de Comissário Régio. Nomeação de Luís António Nogueira.
<b>1878.01.29</b>	Governo liderado por António Maria de Fontes Pereira de Melo. Lourenço António de Carvalho ocupa o cargo de ministro das Obras Públicas, Comércio e Indústria.
<b>1878.06.05</b>	Reunião da Assembleia Geral da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses.
<b>1878.08.03</b>	Contrato de concessão da linha Pampilhosa à fronteira com a Sociéte Financière de Paris, que deu origem à criação da Companhia da Beira Alta.
<b>1879.01.08</b>	Aprovação dos <i>Estatutos</i> da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta
<b>1879.06.01</b>	Assume a Presidência do Conselho de Ministros Anselmo José Braamcamp. Augusto Saraiva de Carvalho é nomeado ministro das Obras Públicas, Comércio e Indústria.
<b>1879.06.18</b>	Reunião da Assembleia Geral da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses.
<b>1880.05.24</b>	Portaria autorizando a abertura à circulação pública do ramal de Cáceres.
<b>1880.06.06</b>	Abertura do ramal de Cáceres, entre Torre das Vargens e Valência de Alcântara.
<b>1880.06.15</b>	Reunião da Assembleia Geral da Companhia Real.
<b>1880.08.18</b>	Constituição da Companhia dos Caminhos de ferro de Guimarães.
<b>1880.11.14</b>	Assinatura do contrato provisório entre a Companhia Real e a Sociedade dos caminhos de ferro de Cáceres a Malpartida e à fronteira Portuguesa.
<b>1880.12.21</b>	Reunião da Assembleia Geral Extraordinária da Companhia Real. Aprovação do contrato provisório assinado com a Sociedade dos Caminhos de ferro de Cáceres a Malpartida e à fronteira Portuguesa, tornando-o definitivo.
<b>1881.03.25</b>	Constitui governo António Rodrigues Sampaio. Ernesto Rodolfo Hintze Ribeiro ocupa o cargo de ministro das Obras Públicas, Comércio e Indústria.
<b>1881.06.17</b>	Reunião da Assembleia Geral da Companhia Real.

1881.06.28	Constituição de um consórcio denominado <i>Sindicato Portuense</i> , com o objectivo de construir e explorar a linha férrea de Salamanca a Barca de Alva e a Vilar Formoso.
1881.11.14	Assume a Presidência do Conselho de Ministros António Maria de Fontes Pereira de Melo.
1882.05.30	Reunião da Assembleia Geral da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses.
1882.07.10	Contrato definitivo entre o governo e Henry Burnay para a construção da linha de Lisboa a Sintra e Torres Vedras.
1882.08.03	Inauguração oficial da Linha da Beira Alta.
1883.06.27	Reunião da Assembleia Geral da Companhia Real.
1883.10.06	Decreto abrindo um novo concurso para a construção do caminho de ferro da Beira Baixa.
1883.10.24	Novo governo formado por António Maria de Fontes Pereira de Melo.
1883.11.15	Contrato provisório entre a Companhia Real e o governo para a concessão da linha da Beira Baixa.
1883.11.22	Ofício do ministro das Obras Públicas autorizando o trespasse do ramal de Coimbra pela Companhia da Beira Alta à Companhia Real.
1883.12.03	António Augusto de Aguiar é nomeado para chefiar o Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria.
1884.03.05	Nomeação de Ravel para engenheiro em chefe da construção.
1884.05.13	Discussão do contrato provisório da Beira Baixa na Câmara dos Deputados. Imposição da cláusula que obriga a Companhia a modificar os seus <i>Estatutos</i> por forma a formar um Conselho de Administração maioritariamente português.
1884.05.26	Publicação da lei que aprova o contrato provisório de construção e exploração da linha da Beira Baixa com a Companhia Real.
1884.06.11	Demissão de Fortunato Chamiço Júnior e Francisco de Oliveira Chamiço das funções de administradores. Demissão de Manuel Afonso de Espregueira de Director da Companhia.
1884.06.14	Demissão de Pedro Inácio Lopes, engenheiro adjunto dos serviços de construção. Osborne Jacques de Sampaio passa a ocupar, interinamente, o cargo de Director. Liquidação do transporte de fosfatos pela Companhia Real, por conta da Sociedade Geral dos Fosfatos de Cáceres.
1884.07.10	Nomeação de António de Serpa Pimentel para o cargo de comissário régio, por morte de Luís António Nogueira. Ocupa interinamente o cargo na sua ausência Viriato Luís Nogueira.
1884.07.23	Portaria do Ministério das Obras Públicas aprovando o projecto para a construção do ramal de Coimbra.
1884.09.10	Discussão da concessão da Beira Baixa pelo Conselho de Administração da Companhia Real. Recusa das exigências feitas pelo governo.
1884.09.13	Reunião da Assembleia Geral Extraordinária da Companhia Real. Demissão do Conselho de Administração e nomeação de um novo Conselho dominado por portugueses. Decide-se alterar os <i>Estatutos</i> .
1884.09.15	Novo Conselho de Administração, eleito pela Assembleia de 13 de Setembro de 1884, toma posse.
1884.10.15	Decreto nomeando uma comissão de inquérito aos actos da Administração da Companhia desde 1866.
1884.11.07	Portaria nomeando Viriato Luís Nogueira Comissário Régio.
1885.02.04	António Maria de Fontes Pereira de Melo ocupa o cargo de ministro das Obras Públicas, Comércio e Indústria.
1885.03.28	Assembleia Geral da Companhia Real, onde se chega a um acordo entre os dois grupos de accionistas em disputa. Prolonga-se até 30 de Março.
1885.04.02	Nomeação de Pedro Inácio Lopes como Director da exploração.
1885.06.25	Alvará aprovando os novos <i>Estatutos</i> da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses. O Administrador Delegado da Companhia, António Maria de Fontes Pereira de Melo Ganhado, assina a escritura de reforma dos <i>Estatutos</i> .
1885.07.29	Contrato definitivo entre o governo e a Companhia Real para a construção da linha da Beira Baixa.
1885.08	Reunião do Congresso Internacional ferroviário, em Bruxelas.
1885.08.05	Reunião da Assembleia Geral da Companhia Real.
1885.10.01	Aprovação dos <i>Estatutos</i> da Companhia Nacional dos caminhos de ferro.
1885.11.19	Novo Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria chefiado por Tomás António Ribeiro Ferreira.
1886.02.20	Assume a Presidência do Conselho de Ministros José Luciano de Castro Pereira Corte Real.
1886.02.20	Emídio Júlio Navarro ocupa o cargo de ministro das Obras Públicas, Comércio e Indústria.
1886.03.18	Aprovação da possibilidade de transformar acções nominativas em acções ao portador e vice-versa.
1886.03.25	Abertura do ramal internacional entre Valença e a fronteira, ligação da Linha do Minho com a da Galiza.
1886.06.28	Reunião da Assembleia Geral da Companhia Real.

<b>1886.10.31</b>	Inauguração da Ponte D. Luís, no Porto.
<b>1887.02.03</b>	Constituição de uma comissão composta pelo conde da Foz, Francisco Van Zeller e Ernesto Driesel Schroeter para realizar um regulamento interno que fixe a atribuição dos corpos gerentes e superiores da Companhia e regule as suas relações.
<b>1887.04.02</b>	Abertura à exploração da Linha do Oeste, entre Alcântara-Terra e o Cacém, e o ramal de Sintra, entre Cacém e Sintra.
<b>1887.06.22</b>	Fundação da Companhia do Caminho de ferro do Mondego. Só ficou legalmente constituída em 12 de Novembro de 1888.
<b>1887.07.25</b>	Demissão colectiva da Delegação de Paris.
<b>1887.09.10</b>	Realização da Assembleia Geral extraordinária da Companhia Real em que se define a criação das delegações financeiras no estrangeiro. Aprovação dos novos <i>Estatutos</i> da Companhia.
<b>1887.09.22</b>	Alvará aprovando os novos <i>Estatutos</i> da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses.
<b>1887.10.21</b>	Inauguração do serviço do <i>Sud-Express</i> que ligava Lisboa-Madrid-Paris-Calais-Londres.
<b>1887.12.09</b>	Abertura à exploração do serviço directo de caminho-de-ferro do Porto a Salamanca, por Barca de Alva.
<b>1888</b>	Constituição da Companhia dos caminhos de ferro Meridionais.
<b>1888.04.16</b>	Portaria autorizando a abertura provisória do ramal de Santa Apolónia a Benfica ao trânsito de mercadorias.
<b>1888.06.30</b>	Reunião da Assembleia Geral da Companhia Real.
<b>1888.07.17</b>	Abertura à exploração do troço entre Leiria e Figueira da Foz, conclusão da Linha do Oeste.
<b>1888.08.28</b>	Reunião da Assembleia Geral extraordinária da Companhia Real.
<b>1889.02.23</b>	Eduardo José Coelho é nomeado para ministro das Obras Públicas, Comércio e Indústria.
<b>1889.06.03</b>	Abertura à circulação pública da secção entre a Amieira e Alfarelos, no ramal de Alfarelos.
<b>1889.06.26</b>	Reunião da Assembleia Geral da Companhia Real.
<b>1889.09.27</b>	Portaria autorizando a abertura à circulação pública da secção entre Pedrouços e Cascais.
<b>1890.01.14</b>	Novo governo presidido por António de Serpa Pimentel. Frederico de Gusmão Correia Arouca como ministro das Obras Públicas, Comércio e Indústria.
<b>1890.05.18</b>	Inauguração da Estação Central do Rossio.
<b>1890.10.11</b>	Reforma da administração da Companhia. Extinção do cargo de Administrador Delegado e criação da Comissão Executiva.
<b>1890.10.13</b>	Novo Ministério liderado por Tomás António Ribeiro Ferreira.
<b>1890.10.14</b>	Assume a Presidência do Conselho de Ministros João Crisóstomo de Abreu e Sousa.
<b>1890.10.15</b>	Manuel Afonso de Espregueira toma posse como director da Companhia.
<b>1890.11.12</b>	Autoriza a abertura à circulação pública provisória a ligação entre o ramal de Alfarelos e a linha de Torres à Figueira.
<b>1890.11.25</b>	Abertura à exploração da Linha do Dão (Santa Comba Dão e Viseu).
<b>1891.01.31</b>	Demissão do <i>fondé de pouvoirs</i> da Companhia em Paris, Denfert Rochereau.
<b>1891.02.21</b>	Reorganização da fiscalização do governo sobre as companhias ferroviárias.
<b>1891.05.21</b>	João Ferreira Franco Pinto Castelo Branco como Ministro das Obras Públicas, Comércio e Indústria.
<b>1891.05.25</b>	Assume a Presidência do Conselho de Ministros João Crisóstomo de Abreu e Sousa.
<b>1891.06.11</b>	Abertura à exploração da linha urbana de Lisboa.
<b>1891.06.26</b>	Reunião da Assembleia Geral da Companhia Real. Demissão colectiva do Conselho de Administração. Nomeação de um novo Conselho de Administração.
<b>1891.09.05</b>	Abertura à exploração do troço entre Campolide, Sete Rios, Chelas e Braço de Prata. Conclusão da linha de Cintura de Lisboa.
<b>1891.09.06</b>	Abertura à exploração do troço entre Abrantes e Covilhã, na Linha da Beira Baixa.
<b>1892.01.17</b>	Novo governo formado por José Dias Ferreira. O visconde de Chancelieiros ocupa o cargo de ministro das Obras Públicas, Comércio e Indústria.
<b>1892.04.21</b>	Nomeação de uma Comissão Administrativa para a Companhia Real.
<b>1892.05.27</b>	Formação de um novo governo presidido por José Dias Ferreira. Pedro Victor da Costa Sequeira ocupa o cargo de ministro das Obras Públicas, Comércio e Indústria.
<b>1893.02.22</b>	Assume a Presidência do Conselho Ernesto Rodolfo Hintze Ribeiro. Bernardino Luis Machado Guimarães é nomeado para ministro das Obras Públicas, Comércio e Indústria.
<b>1893.05.04</b>	Abertura provisória da 2. <sup>a</sup> secção da linha da Beira Baixa, entre a Covilhã e a Guarda.
<b>1893.05.06</b>	Abertura à exploração do ramal de Leixões (Senhora da Hora a Leixões).

<b>1893.05.11</b>	Abertura à exploração do troço entre Covilhã e a Guarda, conclusão da Linha da Beira Baixa.
<b>1893.07.27</b>	Lei autorizando o governo a regular os negócios da Companhia Real e a modificar o contrato das obras do porto de Lisboa.
<b>1893.11.09</b>	Decreto acerca de falências e suspensão de pagamentos das companhias ferroviárias. Decreto nomeando uma comissão para administrar a Companhia Real.
<b>1893.11.13</b>	Sentença do Tribunal do Comércio de Lisboa declarando em estado de cessação de pagamentos a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses.
<b>1893.12.20</b>	Carlos Lobo d'Ávila ocupa o cargo de ministro das Obras Públicas, Comércio e Indústria.
<b>1894.01.11</b>	Decreto aprovando o projecto de convenção com os credores da Companhia Real.
<b>1894.09.01</b>	Artur Alberto de Campos Henriques ocupa o cargo de ministro das Obras Públicas, Comércio e Indústria.
<b>1894.11.30</b>	Alvará aprovando os novos <i>Estatutos</i> da Companhia Real.
<b>1895.09.04</b>	Abertura à exploração do troço entre Cais do Sodré e Alcântara-Mar. Conclusão da linha de Cascais.
<b>1898.10.06</b>	Decreto que confia a duas comissões técnicas a planificação da rede ferroviária a norte do Mondego e a sul do Tejo.
<b>1899.07.14</b>	Criação da Administração Geral dos Caminhos de Ferro do Estado.
<b>1899.09.27</b>	Decreto que encarrega uma comissão técnica de estudar o plano da rede ferroviária entre o Mondego e o Tejo.
<b>1900.02.15</b>	Decreto que aprova o plano da rede ferroviária a norte do Mondego.
<b>1902.11.27</b>	Decreto que aprova o plano da rede ferroviária a sul do Tejo.
<b>1907.08.19</b>	Decreto que aprova o plano da rede ferroviária entre o Mondego e o Tejo.