

As Ligações Ferroviárias Internacionais Portuguesas

150 Anos depois

1 - Introdução

Ao percorrermos 150 anos na história dos caminhos de ferro portugueses é fácil constatar que, alguns dos problemas do início da construção da rede voltam hoje, com toda a acuidade, a colocarem-se à sociedade portuguesa.

Neste comunicação pretende-se identificar as diversas variáveis que no passado foram determinantes na estruturação das ligações internacionais. Seguidamente, confronta-se a realidade executada, registam-se as principais consequências e apresenta-se uma síntese explicativa para as mesmas.

2 – O debate inicial

2.1 – “Lisboa a porta da Europa”

Na segunda metade do séc. XIX, o projecto de construção do porto de Lisboa assumiu no discurso político da época a dimensão dos grandes eventos transformadores da sociedade portuguesa oitocentista. As obras do porto, para além de um imperativo de saúde pública, com a infra - estruturação de uma rede de saneamento, de modo a evitar a exposição dos dejectos no lodo da margem do Aterro, constituíam ainda, no dizer dos seus protagonistas, a afirmação de que Lisboa era “a porta da Europa”.

A premissa das naturais condições de Lisboa, como términos de uma rede ferroviária de e para a Europa, levou ao desenho de uma rede, bem como, ao desenvolvimento de estratégias e políticas de captação de tráfegos altamente penalizantes para as companhias ferroviárias.

O concessionário das obras do porto de Lisboa, o empreiteiro Hersent, iniciou os trabalhos em 1887, os quais se arrastaram penosamente. As posições dos portos espanhóis de Vigo ou de Cádiz jamais foram destronadas pela concorrência do porto de Lisboa.

2.2 – O problema da “bitola”

No séc. XIX não existia uma bitola (distância entre carris) única na rede ferroviária europeia. Predominava a de 1,44 m, a qual foi adoptada em Portugal e executada nas ligações de Lisboa à Ponte d’Asseca (perto de Santarém na Linha do Leste), bem como, entre o Barreiro e Vendas Novas e, no ramal de Pinhal Novo a Setúbal.

Na década de 50 do séc. XIX assistiu-se a negociações entre Lisboa e Madrid, para a adopção de uma bitola única na Península, acabando por vingar a posição espanhola.

Assim, em 1 de Outubro de 1854, o Governo espanhol respondeu a António Maria Fontes Pereira de Melo, Ministro das Obras Públicas, Comércio e Indústria, sobre duas questões fulcrais para as comunicações ferroviária internacionais de Portugal e Espanha:

1ª - A prioridade para Espanha nas ligações ferroviárias de Madrid a Lisboa e a Paris. Neste sentido, desde 1852 que o governo espanhol, mandara executar o estudo e o reconhecimento do terreno para uma linha por Talavera, continuando pelos vales do Tejo e do Guadiana, em direcção a Mérida e Badajoz. Posteriormente, arrancou um segundo projecto de ligação a Badajoz por Almam, Ciudad Real e vale do Guadiana;

2ª - A bitola, em Espanha, desde a *Real Ordem de 1844*, definiu-se como sendo no valor de 1,67 m. Em 1854 a Espanha tinha 1.317 km de caminho de ferro em exploração e em construção, tornando-se impossível repensar a bitola. Igualmente para o Governo espanhol era de todo impensável que as ligações a Paris e a Lisboa se processassem numa via diferente da restante rede. Aliás, o Governo espanhol, segundo a missiva, poderia apresentar às Cortes um pedido de apoio financeiro para a alteração da bitola portuguesa.

A Companhia do Sueste, concessionária das linhas de Vendas Novas a Beja, acabou por alterar a bitola da linha do Barreiro a Vendas Novas. Igualmente, a Companhia Real do financeiro espanhol D. José de Salamanca, concessionária das linhas do Leste e Norte, alterou a bitola da 1ª secção da Linha do leste já em exploração.

2.3 – O desenho da rede e as ligações internacionais

Em meados do século XIX, o projecto ferroviário surgiu, no seu início, como um projecto de ligação à Europa e, só depois se assumiu como um projecto de ligação das principais cidades e centros populacionais.

Em 1844, com a fundação da Companhia das Obras Públicas, foi convidado o engenheiro Victor Du Pré (1846) para estudar a ligação de Lisboa à fronteira.

Seria necessário esperar pela Regeneração em 1851, após um período de recessão e de instabilidade política, para ser relançado o projecto ferroviário.

Coube à Companhia Central Peninsular dos Caminhos de Ferro de Portugal, concessionária da 1ª secção de Lisboa a Santarém, a elaboração do traçado mais adequado. Thomaz Rumball, o engenheiro responsável da Companhia, propôs um caminho de ferro a sair da zona do Intendente, em Lisboa, um dos vales da cidade perto de “centro” em formação, para a instalação da estação terminal. Um ramal estabelecia a ligação ao futuro porto de Lisboa. Quanto ao traçado da linha do Leste, o local onde a mesma deveria atravessar o Tejo era uma das grandes opções que se colocava, tendo vingado a versão de um tronco ferroviário comum, ao longo do vale do Tejo, bifurcando-se num ramo para a fronteira (a Linha do Leste) e num ramo para o Porto (a Linha do Norte).

Watier veio a Portugal (1856) estudar as linhas do Norte e Leste, por parte de Crédit Mobilier, tendo confirmado as principais opções de Rumball no tocante à ligação à fronteira.

Em 1854 reuniu-se a 1ª comissão mista, luso-espanhola, para acertar o atravessamento da fronteira. A posição espanhola apresentou-se muito clara quanto à escolha de Badajoz, não tendo a posição portuguesa apresentado alternativas à escolha de Espanha.

Em 1864 é nomeada uma 2ª comissão luso-espanhola que irá acordar nas seguintes ligações:

1ª - Porto - Valença - Tuy - Vigo;

2ª - Porto - Régua - Salamanca;

3ª - Lisboa - Abrantes - Monfortinho - Malpartida de Plasência - Madrid;

4ª - Lisboa - Beja - Guadiana - Huelva

A 1ª ligação teve um impacto simplesmente regional. Quanto à 2ª, ela correspondia à nossa Linha do Douro e, esteve na origem de uma das maiores tragédias financeiras da sociedade portuguesa oitocentista.

A 3ª ligação, que a comissão indicava como prioritária, a “linha do vale do Tejo” estudada por Sousa Brandão, nunca foi concluída, assim como, a 4ª proposta de ligação à Andaluzia.

Em 1875 reuniu-se uma nova comissão luso-espanhola que confirmou as soluções adoptadas pela anterior.

3 – A rede construída

3.1 - A Linha do Leste

Em 24 de Setembro de 1863 foi inaugurada a Linha do Leste em toda a sua extensão (275,599 Km) até à fronteira, prolongando-se a exploração até Badajoz graças a um acordo estabelecido entre a Comp. Real e a Comp. de Ciudad Real.

Uma linha desde o início carregada de falsas expectativas, conforme assinalou o eng. Sousa Brandão.

O desenho do seu traçado, perturbado na última secção com a leitura estratégica dos militares que acabaram por impor um penalizante desvio para que as baterias de Elvas vigiassem o traçado ferroviário.

O eng. Sousa Brandão, um dos nomes distintos da 1ª geração de engenheiros portugueses, envolvido na polémica do traçado com D. Pedro V, observava que ficaria mais barato ao país construir um novo forte junto a um traçado mais adequado.

A ligação de Lisboa a Madrid por Badajoz e Ciudad Real era fortemente desencorajante para a captação de tráfegos. Apresentava em relação ao traçado do “vale do Tejo” uma distância superior em aproximadamente 200 Km.

3.2 – O Ramal de Cáceres

A primeira ligação ferroviária internacional portuguesa, por Badajoz e Ciudad Real, levou a uma nova proposta da Companhia Real, para a construção do ramal de Cáceres (entre Torre das Vargens e a fronteira, por Marvão, na distância de 72,445 Km), sem pedido de subsídio ao Estado, perante a miragem do tráfego espanhol das fosforites a canalizar para o porto de Lisboa.

O ramal é inaugurado para mercadorias, em 1879, e para passageiros, no ano seguinte. Nos primeiros anos da década de 80, os fosfatos de Cáceres que saíam por Lisboa para o mercado europeu desapareceram ao longo da década, perante a ligação da Estremadura espanhola ao porto de Huelva, bem como, com a posterior concorrência sul americana.

A Companhia Real foi levada a assumir, devido aos interesses cruzados dos seus administradores do Comité de Paris, um conjunto de encargos com a Companhia de los Ferrocarriles de Madrid Cáceres e a Portugal, detentora da linha de Madrid à fronteira portuguesa, que lhe acarretaram fortes prejuízos. O aceitar de responsabilidades sempre crescentes, para solver encargos anteriores, levou a Companhia Real a explorar a própria linha em território espanhol. Corriam então os anos 80 do séc. XIX, com o Conselho de Administração da Comp. Real instalado no 1º andar da estação de Santa Apolónia, junto ao Tejo, a decidir reparar o telhado da Estação das Delícias em Madrid.

3.3 – A Linha da Beira Alta

A concessão da Linha da Beira Alta foi atribuída à *Société Financiere* de Paris pelo contrato de 03.08.1878 (Pampilhosa à fronteira e ramal de Coimbra). A empresa já detinha concessões em Espanha, esperando assim potenciar os seus tráfegos peninsulares.

O caminho de ferro da Beira cedo despertou interesse devido à sua "vocação" internacional. Dos diversos estudos realizados, pelos Engs. Francisco Maria de Sousa Brandão, Felix Combells, Boaventura José Vieira e Bento Fortunato de Moura Coutinho de Almeida d'Eça, vingou a posição deste último, que apresentou a solução considerada mais equilibrada para a parte inicial (o atravessamento do Bussaco) e final do traçado (a última secção).

Em 3.09.1879 foi aprovado um novo contrato com a Beira Alta, de construção e exploração do caminho de ferro de Pampilhosa à Figueira da Foz, sendo publicada em 30.06.1882 a portaria que autorizou a abertura à exploração pública.

As expectativas de grandes receitas de exploração, baseadas num tráfego internacional que se esperava demandasse a Figueira da Foz, nunca se realizaram. A barra e o porto da Figueira sempre apresentaram demasiados problemas por resolver. Quanto aos tráfegos de mercadorias e passageiros, os saldos de exploração apresentados demonstraram os frágeis resultados obtidos. As receitas com uma pequena elasticidade sobre as despesas, nunca permitiram financeiramente, uma vida desafogada à Beira Alta. A insuficiente dotação de capital accionista da Companhia, forçaram-na a recorrer ao mercado de obrigações, dando origem a uma situação de incumprimento para com os obrigacionistas. Esta situação foi

ampliada pelo facto da dívida se expressar numa moeda estrangeira, sensível às flutuações das taxas de câmbio.

3.4 – A Linha do Douro

A inauguração em 1882 da Linha da Beira Alta, entre a Figueira da Foz e Vilar Formoso, despoletou um outro grande debate público dos anos 80. A imprensa do Norte, perante a realidade da Linha da Beira Alta, apressou-se a defender a necessidade do Porto precisar de uma ligação ferroviária internacional. Perante o espectro da relva “vir a crescer nas ruas do Porto”, de acordo com um jornal da cidade, assistiu-se à formação de um sindicato financeiro, liderado pela Associação Comercial, que englobou os principais bancos comerciais da praça, com vista à formação de uma companhia para executar as ligações ferroviárias de Salamanca a Barca de Alva e Salamanca a Vilar Formoso.

A constituição do Sindicato Portuense, que apresentava como secretário Henri Burnay, pressionou o Estado para a construção atempada da Linha do Douro (na distância de 191,680 Km entre Ermesinde e Barca d’Alva).

A falência dos bancos da praça do Porto, bancos comerciais a viverem de empréstimos e do desconto, e a investirem em negócios ferroviários... provocou a catástrofe financeira de 1891/1892, com o desaparecimento das casas bancárias, e a fusão das suas massas falidas no Banco Comercial do Porto. As ajudas possíveis, perante a extensão da crise, ocorreram do Banco de Portugal. Este abriu um empréstimo aos bancos falidos, em função das emissões de notas em circulação (a troco do exclusivo da emissão...), enquanto o Governo, pela mão de Hintze Ribeiro, se tornou credor da gratidão da cidade, tal como o afirma o busto colocado ao alto das escadas da Associação Comercial do Porto.

3.5 - A oportunidade perdida

A 1ª reflexão sobre o conjunto da rede ferroviária decorreu no seio da prestigiada Associação dos Engenheiros Civis Portugueses, que a partir de 1869 passou a publicar a Revista de Obras Públicas e Minas, herdeira do Boletim do MOPCI. Nomeada por Portaria de 24.07.1874 para elaborar um plano para a rede de caminhos de ferro, nele colaboraram alguns grandes nomes da 1ª fase da engenharia portuguesa: Mendes Guerreiro, Miguel Paes, Jaime Larcher, Sousa Brandão, Manuel Valadas, Pedro Inácio Lopes e Almeida d’Eça, são alguns dos nomes que assinaram as memórias apresentadas e discutidas nas sessões da Associação.

No relatório apresentado em 4.08.1877, um dos parâmetros de execução, partiu da necessidade de trazer aos portos portugueses o tráfego internacional.

Na classificação das linhas apresentadas como de 1ª ordem avultavam as linhas internacionais já anteriormente apontadas ou construídas (Linha do Minho, Linha do Douro, Linha da Beira Alta, Ramal de Cáceres, Linha do Leste e Linha do Sueste), para além da Linha do Norte.

A Linha do Vale do Tejo, desde 1854 estudada por Sousa Brandão e sistematicamente apontada como a melhor ligação a Madrid, acabou por ser definitivamente protelada, devido à estratégia seguida pelas companhias.

A construção do Ramal de Cáceres e da Linha da Beira Alta retirou espaço para a concessão da linha do vale do Tejo. Assim, quando finalmente a Companhia Real licitou a concessão da Linha da Beira Baixa, esta, saindo de Abrantes, percorria a margem do Tejo (hesitante entre a margem direita e a margem esquerda, devido à proximidade da Linha do Leste), subia o planalto de Castelo Branco, mas, em vez de se dirigir à fronteira, acabou por atravessar a cova da Beira e ir entroncar na Linha da Beira Alta na Guarda.

A concessão da Linha da Beira Baixa à Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses constituiu um acontecimento central na sociedade portuguesa oitocentista. Em termos de traçado, é o plasmar de uma situação, na qual, a matriz das principais ligações internacionais, foi deixada aos interesses de duas companhias, cujos centros de decisão se localizavam nos seus Comitês de Paris.

O “negócio da Beira Baixa” (a concessão da linha) constituiu um acontecimento central, que extremou o confronto entre os grandes grupos financeiros portugueses (Marquês da Foz e Henri Burnay) e, se agudizou quando Mariano de Carvalho fez aprovar uma lei que obrigou as sociedades anónimas que operavam em Portugal a terem uma maioria de administradores portugueses.

3.6 – A rede espanhola

Dois acontecimentos centrais na história da rede ferroviária espanhola, pelas suas implicações, provocaram profundas consequências na rede portuguesa.

Em primeiro lugar a decisão contida na Real Ordem de 1844 que estabelecia a bitola em 1,67 metros.

Durante os dez anos seguintes foram construídos 305 Km de linhas férreas, até que, com a nova legislação publicada para o sector, em 1855, assistiu-se a uma verdadeira explosão de construção ferroviária.

A Lei de 1855 repunha a favor das companhias um vasto leque de garantias, facilidades e protecção ao capital, que tornaram esta lei responsável pelo surto de crescimento da rede.

A subvenção do Estado à construção, a atribuição de concessões por 99 anos, a importação livre de direitos de todo o material necessário para a construção e para a exploração nos anos seguintes, assim como, uma política tarifária com revisões periódicas, proporcionaram um crescimento que levou a que a Espanha tenha construído até 1868 mais 4.800 Km de linhas férreas.

Durante este período fundaram-se as grandes companhias ferroviárias: a Norte, M. Z. A., a Rede Catalana, Andaluces e Oeste.

Na Companhia de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (M.Z.A.), fundada em 1857 participava José de Salamanca, juntamente com a Casa Rotschild, o grupo Grande Central Francês e a Sociedad Española Mercantil e Industrial.

O Marquês de Salamanca foi o concessionário das linhas do Norte e Leste, o empreiteiro das mesmas e o fundador da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O segundo acontecimento, ou melhor, a segunda constatação, foi o crescimento da rede ferroviária espanhola de costas para Portugal.

Ao fim do primeiro grande período de construção da rede espanhola, só a ligação de Madrid por Badajoz funcionava.

A defesa de uma política portuária espanhola leva a que Cádiz e Vigo se apresentassem, concorrenciais com o porto de Lisboa.

4 – Os tráfegos internacionais

Os estudos feitos em Portugal por Maria Fernanda Alegria e em Espanha por António Gómez Mendonza, demonstram que as ligações ferroviárias entre os dois países não geraram fluxos de tráfego que as previsões optimistas das companhias apresentavam.

Os fosfatos de Cáceres constituíram o melhor exemplo de uma mercadoria de “trânsito”, gerada em Espanha e que durante aproximadamente 10 anos se exportaram por Lisboa. Na ausência de instalações portuárias no Tejo (a concessão das obras é de 1887), a Companhia Real construiu uma ponte em Santa

Apolónia que ficou conhecida pela “ponte dos fosfatos”, como testemunho das principais exportações efectuadas.

Apesar da estratégia delineada pela Companhia Real, do desenvolvimento de uma política comercial com o estabelecimento de agentes em cidades europeias, com a função de captação de tráfegos, a diferença de bitola na fronteira francesa, obrigando à baldeação das cargas, não permitiu captar tráfegos significativos.

5 – Conclusão

Em princípio, a matriz das ligações ferroviárias internacionais, dir-se-ia ser um problema a nível de Estados. Na prática, esta premissa nem sempre se observou, devido às estratégias das companhias ferroviárias e ao modelo adoptado para o financiamento da rede.

Nas negociações desenvolvidas com Espanha, tanto a nível da bitola, como no estabelecimento do cruzamento da fronteira, Portugal cedeu às posições espanholas.

No caso da bitola, o arranque da construção ferroviária em Portugal, muito mais tardio que em Espanha e, sem uma negociação prévia, levou à transformação das duas linhas construídas na bitola de 1,44.

A rede ferroviária espanhola cresceu “de costas” para Portugal, facto que teve relação directa com o posicionar do porto de Lisboa em função dos portos de Vigo e Cádiz.

Quanto às negociações das comissões luso-espanholas, a posição de Espanha apresentou-se muito determinada, desde o início, por Badajoz, enquanto que a posição portuguesa não estava definida e formulada.

O facto de somente em 1877 se estudar o conjunto da rede ferroviária portuguesa, quando as três comissões já tinham apresentado as ligações ferroviárias prioritárias, revela o atraso com que o debate da rede portuguesa foi realizado. O que não invalida, a existência anterior de depoimentos a nível pessoal sobre esta matéria, mas sem o peso e a articulação a uma posição oficial

Na rede aceite pela Associação dos Engenheiros Civis Portugueses, como linhas de construção prioritária, a Linha do Sueste e a Linha do vale do Tejo não se concretizaram. A primeira por se apresentar concorrencial ao porto de Lisboa. A segunda, a da Beira Baixa, por arrancar atrasada, entre o Ramal de Cáceres e a Linha da Beira Alta, perdendo assim a sua vocação internacional.

No desenho da rede portuguesa, o porto de Lisboa e, posteriormente o porto de Leixões, pretenderam ser, até à crise de 1891, dois pólos de atracção dos fluxos comerciais das mercadorias em “trânsito”. A partir dos finais do século, a inflexão aduaneira para uma política proteccionista, levou à adopção de potenciar os fluxos comerciais internos.

Durante toda a 2ª metade do séc. XIX, o comércio externo português não apresentou alterações significativas em função do caminho de ferro.

No séc. XIX, os dramas financeiros das companhias ferroviárias portuguesas, estiveram associados aos “negócios espanhóis”. Perante o desinteresse na construção para a fronteira portuguesa, os investimentos realizados em território espanhol apresentaram sempre contornos nebulosos. O Sindicato Portuense, a Comp. da Beira Alta e a Comp. Real com o Ramal de Cáceres são o exemplo desta afirmação.

Excluindo as soluções pontuais das linha de interesse regional, a Espanha sempre apresentou Madrid, como o eixo ferroviário para a Europa.

Um século e meio após o arranque da construção da rede ferroviária e, no quadro da integração europeia em curso, voltam-se a colocar hoje algumas questões como o problema da bitola, o traçado de uma nova rede internacional e a problemática da localização das estações principais, que transformam este debate, mais do que um simples exercício académico, numa questão estruturante para a sociedade portuguesa contemporânea.

Fontes e Bibliografia

Fontes Manuscritas

Documentação avulsa do Arquivo Histórico da CP. Núcleo *Comité de Paris*. (em formação).

Fontes Impressas

Boletim do Ministério das Obras Públicas Comércio e Indústria. Vários anos de 1852 a 1869.

Compilação de diversos documentos relativos à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses. Cor. Pedro Guilherme dos S. Dinis, Vols I a IV. Lisboa.

Revista de Obras Públicas e Minas. Vários anos a partir de 1870.

Bibliografia

Alegria, Maria Fernanda (1983) - *O desenvolvimento da rede ferroviária portuguesa e as relações com Espanha no séc. XIX*, Relatório nº 5 , Linha de Acção nº 6 , Cent. Est. Geográficos/Ins. Nac. Inv. Cient. , Lisboa, (polic.).

- (1990) - *A organização dos transportes em Portugal (1850-19109. As vias e os tráfegos*. Memórias do Centro de Estudos Geográficos nº 12. Lisboa.

Artola, Miguel, (dir.) (1978) – *Los Ferrocarriles en España, 1844/1943. I – El Estado y los ferrocarriles; II – Los ferrocarriles y la economía*, Serv. Est. Banco de España. Madrid.

Mendoza, Antonio Gómez, (1984) - *Ferrocarril y mercado interior en España (1874-1913)*. I - Cereales, harinas y vinos; (1985) II - Manufacturas textiles, materias textiles, minerales, combustibles y metales, Serv. Est. Banco de España. Madrid.

Vicens Vives, J. (1981) – *História Económica de España*, 6ª ed., Ed. Vicens, Barcelona.

150 Años de Historia de los Ferrocarriles Españoles, 2vols, (1998) dir. Francisco Comin Comin, Pablo Martín Aceña, Miguel Muñoz Rubio, Javier Vidal Olivares, Fundación de los Ferrocarriles Españoles y grupo Anaya AS, Madrid.