

A COMPANHIA DAS OBRAS PÚBLICAS DE PORTUGAL (*)

*Maria Eugénia Mata (**)*

1 — O objectivo governamental de construir estradas

A Lei de 23 de Julho de 1843 assumiu o propósito governamental de construir uma rede de estradas no País para facilidade das deslocações e contactos entre as suas várias regiões. A concepção global da rede atribuía a Lisboa, como capital, o papel de centro a partir do qual iria irradiar uma estrela de estradas que percorreriam o reino com ramificações sucessivas em várias direcções e com passagem por certas localidades, como se pode verificar pelo esquema 1.

A mesma lei criou, para obter recursos para essa construção, uma contribuição nova, denominada contribuição para estradas, cujo âmbito geográfico era o Continente do Reino e cuja duração se previa de 10 anos.

A contribuição para estradas compunha-se de duas partes, a saber:

- a) A prestação de um dia de trabalho em cada trimestre nas estradas por cada português do sexo masculino, com excepção dos menores de 12 anos e dos maiores de 60 anos, dos inválidos e dos soldados; esta prestação de trabalho podia ser substituída pelo pagamento de 100 réis por cada dia de trabalho devido;
- b) Um adicional de 20 % sobre a décima.

A lei estipulou ainda o pagamento de portagens pela circulação nas estradas e pela utilização das pontes nelas existentes. O montante da portagem variava: entre 2 réis por cabeça de gado e 165 réis por carruagem de quatro rodas puxada por quatro bestas e com muda, por cada légua de estrada percorrida ou por cada utilização de ponte considerada de 2.ª classe (neste caso não havia pagamento para as pessoas a pé); e entre 4 réis por cabeça de gado e 330 réis por carruagem de quatro rodas puxada por quatro bestas e com muda, por cada utilização de ponte considerada de 1.ª classe (neste caso as pessoas a pé pagavam 5 réis). O produto das portagens destinava-se a financiar a conservação das estradas e pontes e eventualmente novas construções.

Faltavam, porém, ao Governo os meios financeiros de base para o lançamento destes projectos e, nestas circunstâncias, a alternativa à constru-

(*) A autora agradece ao Arquivo Histórico do Banco de Portugal o acolhimento que recebeu na consulta do Arquivo da Companhia das Obras Públicas de Portugal.

(**) Faculdade de Economia da Universidade Nova de Lisboa.

ção directa por parte do Estado consistiu na atribuição de tal incumbência a alguém que, possuindo os capitais necessários para a construção das estradas, os adiantasse e aplicasse a este fim, ficando o Estado devedor destas somas durante um período de tempo que permitisse a sua amortização gradual.

Foi este o contexto do nascimento da Companhia das Obras Públicas de Portugal.

2 — A criação da Companhia

A Companhia das Obras Públicas de Portugal foi fundada por escritura pública de 19 de Dezembro de 1844, com estatutos que seriam aprovados por alvará de 30 de Dezembro de 1844.

Foram seus fundadores sete comerciantes da praça de Lisboa, a saber, 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.

De acordo com os estatutos criados para regimento da Companhia, o seu capital social era de 20 000 contos e o capital subscrito por cada sócio seria pago em prestações, exigíveis com intervalos superiores a três meses, podendo a primeira atingir 5 % e as demais 3 %.

Também de acordo com os estatutos, o grupo dos sete fundadores constituía-se em direcção da Companhia, presidida por Carlos Morato Roma, mediante depósito nos cofres da mesma de cauções individuais formadas por acções da Companhia no valor de 30 contos de réis cada. Apesar de se prever nos estatutos a possibilidade de alargamento da Direcção para 11 membros, isso jamais veio a acontecer ao longo da vida da Companhia.

Cabia estatutariamente à Direcção assegurar a tarefa da gestão «para tudo quanto julgar conveniente ao interesse da Companhia», tendo iniciado as suas funções em 15 de Março de 1845 com o depósito das respectivas cauções individuais. Recebia como honorários correspondentes a essa tarefa 7 % dos lucros líquidos obtidos pela Companhia.

As contas da Companhia deveriam ser elaboradas e apresentadas anualmente em Janeiro, pela Direcção, e acompanhadas de um relatório para serem submetidas à Comissão Geral da Companhia, que para o efeito representava todos os sócios. Esta Comissão Geral era composta de 40 sócios que possuísem 20 ou mais contos do capital da Companhia, sendo 20 deles nomeados pela Direcção e os outros 20 cooptados por eles. Os demais sócios apenas tinham acesso às contas durante três dias, sem possibilidade de obtenção de extractos.

No caso de vir a ser necessário preencher algum lugar de director, os estatutos estipulavam que cabia aos outros membros da Direcção a sua designação de entre o corpo da Comissão Geral da Companhia.

Todos os sócios não residentes na capital deveriam designar uma casa nesta cidade para onde a Companhia pudesse dirigir toda a correspondência necessária.

Quanto à duração da Companhia, os seus estatutos definiam que:

A duração da Companhia é indefinida; mas esta poderá ser dissolvida quando, sob proposta da Direcção, se resolver a dissolução em uma Assembleia composta dos membros da Direcção, dos da Comissão Geral e dos 20 sócios que, além de uns e outros tiverem maior numero de acções.

É curioso notar que os promotores da Companhia das Obras Públicas de Portugal eram praticamente os mesmos capitalistas que no mesmo ano de 1844 tinham constituído a Companhia do Tabaco, Sabão e Pólvora, a qual obteve o monopólio da produção e comercialização desses produtos em Portugal entre 1844 e 1858, e a Companhia Confiança Nacional, a qual substituiu a Companhia do Tabaco, Sabão e Pólvora num empréstimo de 4000 contos ao Estado a que as cláusulas de arrematação do monopólio obrigavam. Trata-se, portanto, de um grupo económico e financeiro que surgia na vida portuguesa, em paralelo e em competição com, pelo menos, dois outros: o grupo que controlava o Banco de Lisboa e o grupo que constituía a Sociedade Folgosa, Junqueira, Santos e Companhia, envolvido no negócio de conversão da dívida pública externa, depois de perder a competição para o monopólio dos tabacos.

É também curioso notar que os estatutos da generalidade destas sociedades e companhias eram muito semelhantes e estabeleciam regras de ausência de controlo pelos accionistas e de publicidade das contas, que as tornavam verdadeira propriedade dos directores, remetendo os accionistas para um papel de meros fornecedores de capital.

*
* *
*

Os objectivos da Companhia das Obras Públicas de Portugal estavam definidos no artigo 2.º dos seus estatutos como sendo:

Propor-se a fazer todas as grandes obras que forem legalmente autorizadas para melhoramento das communicações no paiz, debaixo da fiscalisação do governo e com a garantia do Estado, para embolso do capital que se empregar, e o pagamento do juro que for convencionado, além de quaisquer lucros eventuais.

Nesta conformidade celebrou a Companhia um contrato com o Governo em 1 de Março de 1845.

De acordo com o contrato, a Companhia encarregava-se de fazer a abertura e melhoramento das estradas citadas na Lei de 26 de Julho de 1843, a

construção da linha de caminho de ferro das margens do Tejo à fronteira espanhola, o melhoramento da barra e a construção da alfândega do Porto, a estrada de circunvalação de Lisboa, e uma casa penitenciária, para além de outras obras que o Governo viesse a designar nos três anos seguintes, ficando a aprovação dos planos e a fiscalização das obras reservadas ao Governo.

Os prazos para construção eram de 10 anos para o caminho de ferro, 8 anos para as estradas, 5 anos para o melhoramento da barra e construção da alfândega do Porto, para a estrada de circunvalação de Lisboa e para a penitenciária e 8 anos para outras obras a contratar. Estes prazos eram contados a partir da promulgação da lei que aprovasse o contrato com o Governo, no caso do caminho de ferro e das estradas, e a partir da aprovação dos seus planos, nos outros casos. As obras das estradas deveriam começar dentro de um ano e prosseguir sem interrupções. Para garantia destes prazos a Companhia deveria depositar na Junta do Crédito Público 300 contos de inscrições de dívida pública fundada, dos quais receberia juros.

Para custeamento das obras, a Companhia adiantaria as somas necessárias, e receberia obrigações do Estado que gozariam de todas as vantagens dos títulos de dívida pública, venceriam juro à taxa, líquida de impostos, de 6 %, e seriam amortizadas em prestações anuais, devendo essa amortização completar-se em prazos compreendidos entre os 30 e os 60 anos. Seriam consignados a estes pagamentos rendimentos públicos no montante de 600 contos anuais em dotação orçamental que deveria ser criada desde o princípio do ano económico de 1846-1847, e que seria aumentada se necessário.

A Companhia receberia ainda do Estado os montantes relativos à cobrança da contribuição para estradas criada pela Lei de 26 de Julho de 1843, assim como os relativos à cobrança de portagens da mesma lei, segundo o artigo 30 do acordo celebrado com o Estado. A entrega destas somas foi regulada por portaria de 18 de Outubro de 1845.

Sobre as estradas e outras obras construídas pela Companhia recaíam ainda direitos de trânsito, de barra ou de navegação, que seriam estipulados por convenções especiais entre o Governo e a Companhia; o seu valor, líquido das despesas de conservação, seria dividido em três partes, cabendo duas delas à Companhia e uma ao Estado, durante 60 anos, no caso das estradas, e durante outros prazos a definir, no caso das outras obras.

A conservação das estradas ficava a cargo da Companhia durante 60 anos e a dos caminhos-de-ferro durante 99.

Durante a construção das obras a Companhia receberia gratuitamente todos os materiais que pudessem provir dos pinhais e demais propriedades do Estado e os materiais importados pela Companhia ficavam isentos do pagamento de direitos alfandegários.

Era ainda concedido à Companhia o exclusivo do estabelecimento de todo o serviço de diligências, carruagens de postas e carros de transporte, tanto para passageiros como para mercadorias, nas estradas que construísse ou melhorasse, por um prazo de 40 anos, sem prejuízo da utilização das estradas por

carros e seges particulares de uso próprio, e ainda o exclusivo da exploração dos caminhos de ferro que construísse, por um prazo de 99 anos. Previa-se ainda a possibilidade de concessão à Companhia dos serviços de correios e postas em todo o país.

3 — Os sócios e a realização do capital social

Dos 20 000 contos de capital previstos estatutariamente para a Companhia, foram subscritos apenas 12 100 contos ⁽¹⁾. A realização do capital começou a ocorrer em prestações de 3 %, como previam os estatutos, tendo assim a Companhia iniciado a sua existência com 363 contos de capital, realizado em dinheiro, em letras e em títulos de dívida pública (os títulos de dívida pública foram cotados a 56 % no caso dos títulos de 4 % e a 68,5 % no caso dos de 5 %).

Porém, apenas se viriam a concretizar a primeira e a segunda prestações. Elas asseguraram à Companhia 726 contos de capital.

O depósito na Junta do Crédito Público da quantia de 300 contos em inscrições de dívida fundada com coupões, para garantia dos prazos contratados com o Governo, como acima foi referido, foi feito em 27 de Maio de 1845 à custa de empréstimo, pela Companhia Confiança Nacional, de 293 600\$000 de inscrições de dívida fundada.

4 — A estrutura interna da Companhia

A sede da Companhia era em Lisboa, no edifício que fazia o Largo do Pelourinho e a Rua do Arsenal, partilhando as instalações com a Companhia Confiança Nacional, mediante renda anual de 600\$000; a sua contabilidade denota por isso despesas comuns, tanto de instalação como administrativas. O pessoal de escritório era também comum às duas companhias, com recrutamento por concurso. As Companhias dividiam em partes iguais o pagamento dos encargos administrativos.

A Companhia possuía uma rede de agências espalhadas pelo País. A sua base era distrital e abrangia tanto o continente como a Madeira e os Açores. A esta estrutura foi acrescentado um agente no Sanguinhal (concelho do Bom-

⁽¹⁾ Nestes termos, importa sublinhar aqui que os quadros apresentados na p. 81 do artigo «O Fundo Especial de Amortização e o caminho de ferro do Norte 1846-1860», que publiquei em colaboração com Nuno Valério no n.º 24 da *Revista de História Económica e Social*, não estão totalmente exactos. Entretanto, as conclusões fundamentais mantêm-se: o grupo dos tabacos não tinha participação significativa no capital do Banco de Lisboa e o grupo do Banco apenas tinha participação muito minoritária nos capitais da Companhia Confiança Nacional e da Companhia das Obras Públicas de Portugal.

barral) para apoio a obras locais específicas (as obras de desentupimento e encanamento do rio Alfeizerão).

No Continente as agências realizavam os pagamentos relativos à sua região e arrecadavam da Repartição de Fazenda de cada distrito as somas relativas à contribuição para estradas, de acordo com a regulamentação estipulada pela portaria de 18 de Outubro de 1845. Para efeitos de controlo financeiro por parte da direcção da Companhia, cada Repartição de Fazenda distrital enviava para a sede a nota das quantias entregues ao agente nomeado, e este comunicava por carta dirigida à direcção da Companhia, no correio imediato, qual o montante recebido. Exigia a direcção que todas as cartas dos agentes fossem numeradas e de todas estas regras foi dado conhecimento aos governadores civis, aos quais a direcção tivera o cuidado de apresentar cada um dos seus agentes.

Nas ilhas, os agentes da Companhia tinham a seu cargo a tarefa de angariação de mão-de-obra que pretendesse vir trabalhar para as estradas do Continente. De acordo com um acordo firmado com o Governo expresso pela Portaria de 21 de Junho de 1845, a medida pretendia desviar a emigração das Ilhas dos seus tradicionais destinos para as regiões do Reino onde mais se fizesse sentir a falta de braços para a construção de estradas, e para a sua implementação contou com a colaboração das entidades públicas locais. Garantia a Companhia o pagamento da passagem até Lisboa ou até ao Porto aos interessados, bem como às suas famílias, «com passadio igual ao que recebem as praças do exército e da marinha» em navio da carreira mercante; o Estado garantia aos mancebos a dispensa de serviço militar e a Companhia garantia um jornal diário de \$160 para os adultos e passagem de retorno, ao próprio e à sua família, ao fim de cinco anos de bons serviços, passagem de retorno que seria antecipada no caso de uma incapacidade «por moléstia».

A rede de agências no País era provavelmente comum à Companhia Confiança Nacional desde a primeira hora, dada a frequência com que cada uma das companhias efectuava na província pagamentos em nome da outra, a título de suprimentos que se concediam mutuamente e que eram registados no final de cada mês. Em Maio de 1846 a direcção da Companhia explicava, em cartas para alguns governadores civis, que a gerência dos negócios nas capitais de distrito fora fundida com a da Companhia dos Tabacos, dando por isso lugar à substituição dos agentes próprios nesses distritos pelos da Companhia dos Tabacos.

Prova-se assim uma vez mais a estreita ligação entre estas três Companhias, sendo particularmente intensas as relações da Companhia das Obras Públicas de Portugal com a Companhia Confiança Nacional.

A partir de princípios de 1846, a contabilidade da empresa demonstra ainda que a Companhia dispôs também de uma rede de quatro agências no estrangeiro. Por ordem cronológica de referência, a rede de agentes criada era a seguinte: Paris, Sevilha, Londres e Antuérpia.

A abertura destas agências foi preparada pela deslocação de um membro da Direcção, José Maria Eugénio de Almeida, a Inglaterra, França e Bélgica, numa viagem por um mês de que foi encarregado pela direcção da Companhia e que serviu também para a compra de instrumentos e para a contratação de dois engenheiros.

5 — O pessoal técnico da Companhia.

Como é evidente, a Companhia das Obras Públicas de Portugal contava ainda com um corpo de funcionários próprio para assegurar tarefas técnicas, onde se destacam os engenheiros e outro pessoal especializado para os trabalhos topográficos e gráficos.

No que respeita ao corpo dos engenheiros, ele era constituído por:

- a) 2 engenheiros-chefes, José Luís Vítor du Pré e Eugénio José de Gayffier;
- b) 4 inspectores de obras, o tenente-coronel de engenharia Gregório António Pereira de Sousa e os capitães de engenharia António Lopes Pereira Nunes, Francisco Inácio Mendes e Francisco Isidoro Lino de Moura;
- c) 11 engenheiros ordinários, dos quais seis exerciam funções de direcção de obras, a saber:

Tenente de engenharia José Vitorino Damásio, responsável pelas obras do Porto e interinamente pelas obras ao sul do rio Douro;

Tenente de artilharia Gilberto António Rola, responsável pelas obras no leito do rio Alfeizerão;

Tenente de artilharia Carlos Ribeiro, responsável pelas estradas ao sul do Douro;

Tenente de engenharia José Manuel de Faria Aguiar, responsável das obras na cidade de Coimbra e vizinhanças;

Tenente de engenharia António José Gonçalves Chaves, responsável pelas obras de Alhandra a Torres Vedras;

Rufino António de Moraes, responsável pelas obras ao sul de Vila Franca;

- d) 10 subengenheiros, colaborando em projectos de melhoramentos em estradas e em obras;
- e) 14 aspirantes a engenheiro de 1.^a classe e 5 aspirantes a engenheiro de 2.^a classe;
- f) Três empregados extraordinários para os trabalhos gráficos.

Verifica-se que a Companhia dispôs de um escol técnico de excepcional qualidade, particularmente ao nível dos jovens tenentes que vieram a constituir o corpo responsável ao mais alto nível pela maior parte das obras públicas do 3.º quartel do século XIX, isto é, da época do Fontismo. Além disso, lembre-se, por exemplo, que um deles, João Crisóstomo de Abreu e Sousa, veio a ser Presidente do Conselho de Ministros, em 1891, e outro, Carlos Ribeiro, foi um dos fundadores da arqueologia e da paleontologia científicas em Portugal.

6 — As fases da vida da Companhia e as obras construídas

Podem considerar-se várias fases na vida da Companhia, de acordo com o tipo de apostas em que se envolveu e com o ritmo das suas actividades.

6.1 — Primeira fase: o ano de 1845

Uma primeira fase da vida da Companhia decorreu durante o ano de 1845. Os fluxos contabilísticos revelam que foram desde logo iniciados os estudos para o lançamento das obras a que se obrigara pelo contrato com o Governo, ao mesmo tempo que firmava a sua estrutura interna com a rede de agências distritais. Os trabalhos de construção das obras tiveram o seu início em Julho de 1845, acompanhados das respectivas aquisições de ferramentas e utensílios.

De entre as obras lançadas destaca-se a construção de estradas na província do Minho e na região de Lisboa, mediante contratos de empreitada:

- a) Com o conde de De Claranges Lucotte para a construção das estradas Porto-Braga, Braga-Guimarães, Guimarães-Porto e Vila Nova de Famalicão-Viana, por contrato de 29 de Maio de 1845, após extinção do contrato que a Companhia herdara do Estado com o mesmo conde de De Claranges Lucotte para a construção das estradas do Minho. A extinção do contrato originou o pagamento de cerca de 96 contos de réis àquele empreiteiro, feito pela Companhia em Novembro de 1845, de acordo com o disposto na portaria do Ministério do Reino de 18 de Outubro de 1845;
- b) Com P. Lombré & C.^a para a construção das estradas Lisboa-Porto e Carregado-Caldas, mediante contrato de 2 de Julho de 1845;
- c) Com o conde de De Claranges Lucotte, Figueiredo Péry & C.^a e João Leite de Faria, para a construção da estrada Porto-Penafiel, por contrato de 29 de Maio de 1845.

Não é fácil o apuramento da extensão efectivamente assumida pelas obras. Sublinhe-se, contudo, que as despesas pagas atestam o andamento dos trabalhos nas estradas do Minho, na estrada de circunvalação de Lisboa, no troço

de Lisboa ao Carregado e no do Carregado a Óbidos. Na região de Lisboa a Companhia contou com a cooperação de praças do Batalhão de Sapadores, para o efeito solicitadas ao respectivo comandante, e enviadas para os respectivos trabalhos devidamente acompanhadas das guias de marcha respectivas.

A avaliação dos resultados financeiros do 1.º ano de actividade revela a seguinte conta de ganhos e perdas:

Conta de ganhos e perdas em 1845

		Unidade — contos	
	Despesas		Receitas
Juros e descontos	1	Juros e descontos	26
Despesas diversas	35	Contribuição de estradas	45
		Direitos de trânsito (a)	1
		Receitas diversas	14
<i>Total das despesas</i>	36	<i>Total das receitas</i>	86
Saldo positivo	50		

(a) A cobrança de direitos de trânsito pela Companhia, segundo o estipulado no contrato com o Governo, apenas se registou na ponte de Sacavém.

Fonte: Cálculo a partir do Diário da Companhia.

É possível também construir o seguinte balanço:

Balanço em 31 de Dezembro de 1845

		Unidade — contos	
	Activo		Passivo
Caixa	1	Suprimentos (c)	14
Dívida do Estado (a)	668		
Títulos de dívida fundada	4		
Acções (b)	5		
Adiantamentos	100		
Agentes	12		
Diversos	+ 0		
<i>Total do activo</i>	790	<i>Total do passivo</i>	14
		Situação líquida	776
		Capital	726
		Ganhos e perdas	50

(a) Estradas — 207.

Obras Públicas — 250.

Lei de 27 de Junho de 1843 — 211.

(b) Da Companhia dos Canais da Azambuja.

(c) Companhia Confiança Nacional — 11.

Outros — 3.

Fonte: Cálculo a partir do Livro Mestre da Companhia.

Em resumo, a Companhia realizara um capital de 726 contos, obtivera um excedente das receitas sobre as despesas de 50 contos e conseguira empréstimos líquidos de 14 contos, aplicando esses 790 contos em obras a serem reembolsadas pelo Estado (668 contos), em adiantamentos a diversas entidades (100 contos) e em outros activos (22 contos). A conclusão é óbvia: a situação financeira da Companhia ao fim do seu primeiro ano de vida pode considerar-se desafogada, mas estava totalmente dependente do reembolso das quantias que, na prática, emprestara ao Estado.

As preocupações com a saúde financeira da Companhia já existiam, e respeitavam à dívida do Estado que ela começava a acumular, como mostra a representação dirigida ao Ministério do Reino em 11 de Dezembro de 1845.

Estas contas não foram as que a direcção da Companhia apresentou.

Em relatório de 31 de Janeiro de 1846 a direcção reconheceu o seu dever de apresentar as contas do ano findo à Comissão Geral da Companhia, por imperativo estatutário. Porém, evocando «difficuldades inerentes à fundação da Companhia», adiou essa apresentação para reunião extraordinária futura, declarando que «não é possível apresentar hoje uma verdadeira liquidação das transacções do ano findo».

Alegou a este respeito uma indefinição relativamente às regras por que haveriam de apurar-se os juros a receber do Estado, regulados por convenções especiais a celebrar, e apresentou apenas a seguinte conta de ganhos e perdas:

Conta de ganhos e perdas apresentada pela Direcção

	Despesas		Receitas
Juros e descontos	1	Juros e descontos	26
Despesas diversas	+ 0	Receitas diversas	1
<i>Total das despesas</i>	1	<i>Total das receitas</i>	27
Saldo positivo	26		

Considerando, contudo, que seria normal num primeiro ano de funcionamento da Companhia um dividendo da ordem de 6 %, isto é, de 1\$112 por cada cautela de 500\$000, a direcção comunicava aos seus accionistas, por este relatório, a sua decisão de distribuir 30 250\$000 como dividendos relativos ao ano de 1845, isto é 1\$250 por cada cautela de 500\$000, a que corresponde uma taxa de 6 $\frac{3}{4}$ %. Bastaria aos accionistas reclamar junto do porteiro do Banco de Lisboa os competentes recibos passados pela Companhia para o efeito.

Aos 30 250\$000 de dividendos acresciam 2276\$882 de pagamentos à Direcção como comissão pela tarefa da gestão nos termos dos estatutos; as

despesas envolvidas eram, portanto, de 32 526\$882 (cerca de 6 contos a mais do que os lucros apresentados, mas longe dos 50 contos dos lucros que parece terem existido).

6.2 — A segunda fase da vida da Companhia

No 1.º semestre de 1846 a Companhia viveu uma segunda fase da sua existência, com uma tentativa de expansão da sua actividade, de que se destacam:

- a) A aposta nas actividades de transporte de passageiros e mercadorias nas estradas, que lhe havia sido concedida em exclusivo pelo contrato com o Governo. O alargamento das actividades da Companhia a este sector ficou patenteado nos registos contabilísticos da Companhia pelas importações a que obrigou, de que se destacam a compra de cavalos e outras cavalgadas em Espanha, e de diligências, carruagens e carros de transporte em França, por José Vitorino Damásio enviado pela direcção da Companhia a Paris, assim como pelo aumento das rendas a pagar por aluguer de armazéns de recolha para o gado e veículos;
- b) A abertura das agências no estrangeiro, acima descrita e relacionada com estas compras;
- c) A contratação de operários estrangeiros. Entre Junho e Agosto de 1846 deslocaram-se a Portugal 58 operários belgas, vindos de Antuérpia, especializados nos trabalhos de construção de estradas e caminhos de ferro, como se comprova pelas despesas de comédias e de transporte em barco para o efeito fretado.

Ao mesmo tempo prosseguiu a Companhia as obras de construção já iniciadas, e a maior ritmo, a avaliar pelos montantes dispendidos; por outro lado os gastos com férias e jornais atestam ainda o início de outras obras em estradas, nomeadamente nos troços de Vila Real-Amarante, Alhandra-Torres Vedras, Beja-Alcácer do Sal e Faro-Loulé. Toda esta actividade foi acompanhada pelas respectivas aquisições de ferramentas e materiais. Foram também importados equipamentos de Londres, do Havre, e de Antuérpia (incluindo materiais de minagem de pedreiras).

Mais uma vez a avaliação dos resultados materiais da actividade da Companhia através do conhecimento da extensão real das obras não é fácil. Sublinhe-se, contudo, que há certamente troços já concluídos ou em vias de rápida conclusão em Abril de 1846, quando a Companhia inicia a compra de veículos e cavalgadas e abre concurso público para a contratação de mais condutores, com vista a dar início à actividade de transporte de passageiros e mercadorias. A localização das recolhas para os veículos e para o gado no Porto (na Rua do Bom Jardim), em Vila Franca e em Sacavém permite confirmar que se

trata das quatro estradas do Minho e dos troços junto à capital; aliás, o relatório da direcção de 31 de Janeiro de 1846, atrás referido, encorajava os sócios da Companhia relativamente aos bons auspícios para o ano de 1846, pela entrada em funcionamento das estradas do Minho com a cobrança das respectivas receitas, sublinhando aliás que se tratava de uma das regiões mais populosas de Portugal, «e do mundo».

A avaliação dos resultados financeiros para o 1.º semestre de 1846 mostra o mesmo perfil que os do ano anterior: a actividade da Companhia era lucrativa e os ganhos acumulados montavam já a 113 contos; a dívida do Estado atingia por sua vez os 835 contos, sem que se verificasse qualquer pagamento para além das cobranças da contribuição para estradas.

6.3 — A terceira fase da vida da Companhia

Na Primavera de 1846 eclodiu no Minho a revolta da Maria da Fonte, que seria breve, mas que acentuou as dificuldades financeiras do Estado e do País, o que ficou patente sobretudo na necessidade de suspender a convertibilidade das notas do Banco de Lisboa.

No Outono do mesmo ano, eclodiu a guerra civil da Patuleia entre o Governo de Lisboa presidido pelo marechal Saldanha e o Governo estabelecido no Porto sob presidência do conde das Antas, guerra que afectou praticamente todas as regiões do País até ao Verão de 1847.

Nota-se então um abrandamento das actividades da Companhia, a que a conjuntura política e financeira não foi certamente alheia. Com efeito:

- a) Por um lado, avolumavam-se as dificuldades de construção e conservação das estradas no contexto do clima revolucionário; a turbulência política ficou por exemplo assinalada na contabilidade da Companhia por um lançamento de Julho de 1847 que regista a perda do montante relativo à cobrança da contribuição de estradas no distrito de Aveiro, extorquida pelas forças populares armadas;
- b) Por outro lado, as dificuldades governamentais no controlo político e administrativo do território acarretaram as mais sérias dificuldades financeiras ao Estado, confrontado com a necessidade de gastos militares acrescidos para combater a rebelião e com a redução das suas receitas, provocada pelas dificuldades da actividade económica geral no País, que sustenta as cobranças do fisco, e ainda pela ausência de controlo de muitas regiões que se furtavam assim ao pagamento dos impostos. Tornava-se patente a incapacidade de o Estado cumprir os seus compromissos com a Companhia, que acumulava portanto no seu activo uma dívida incobrável.

O Decreto de 19 de Novembro de 1846 confirmou legalmente esta situação ao remeter o pagamento da dívida do Estado à Companhia para um Fundo Especial de Amortização, criado pelo Decreto de 1 de Outubro de 1846. A falência técnica da Companhia era indubitável e só lhe restava liquidar as suas operações.

O funcionamento do transporte de passageiros e de mercadorias fora montado, mas a Companhia desistiu da sua implementação. Durante todo o Outono de 1846 e o Inverno de 1847 a Companhia procedeu à venda à Guarda Municipal de Lisboa, das cavalgadas anteriormente adquiridas em Espanha para o efeito.

A Companhia contratara também a empreitada para a construção da estrada do Lumiar a Loures com Inácio José Barros, mas desistiu do contrato, restituindo-lhe a caução que havia depositado.

A avaliar pelas despesas em obras públicas, prosseguiram as obras nas cinco estradas do Minho até à sua conclusão em Agosto de 1847; o preço para a sua cessão e transferência em Outubro foi fixado em 200 contos, acrescidos de mais 30 pelos juros correspondentes, tendo-se feito o encontro com os adiantamentos sucessivamente feitos aos empreiteiros. Registaram-se ainda gastos com obras na estrada Lisboa-Porto até final do ano e no troço Lisboa-Carregado até Agosto de 1847. Pararam totalmente as despesas com estudos para o caminho de ferro de Lisboa à fronteira de Espanha, pararam as despesas com importações de material — as poucas que a contabilidade regista resultavam de compromissos anteriormente assumidos — e foram irrisórias as despesas na estrada de Beja a Alcácer, registadas até Abril de 1849 e na estrada de Vila Real a Amarante registadas até Maio de 1848. O esquema 2 resume as obras efectivamente realizadas em estradas pela Companhia.

O arrendamento pelo montante anual de 1560\$000 dos direitos de trânsito que a Companhia cobrava na ponte de Sacavém através de um encarregado poderá eventualmente também ser significativo do abrandamento das actividades ou do desejo de rendimentos certos. Na verdade assim não aconteceu, pois parte da renda não viria a ser paga.

Enfim, remunerados os seus agentes distritais com uma comissão de $\frac{3}{4}$ % do valor da contribuição de estradas que cada um havia arrecadado, os pagamentos realizados pelas agências no ano de 1848 resumiram-se a algumas pequenas despesas, custeadas por suprimentos locais obtidos dos agentes do Banco de Portugal, herdeiro da Companhia Confiança Nacional que nele se fundira com o Banco de Lisboa. A actividade da própria sede também se extinguiu, liquidada que foi a empreitada do lanço entre o Lumiar e Loures, em Junho de 1847. A venda da mobília do escritório da Companhia ao Banco de Portugal, seu vizinho, em Outubro de 1848, comprova a desactivação da sede.

7 — A liquidação da Companhia

A liquidação da Companhia foi regulada pelos Decretos de 7 de Novembro de 1849 e de 15 de Maio de 1850.

A única alteração às contas da Companhia até então resultou da própria passagem do tempo: aumentou a dívida acumulada pelo Estado junto da Companhia em virtude dos juros acrescidos a cobrar e aumentou a dívida da Companhia ao Banco de Portugal, como herdeiro da Companhia Confiança Nacional, pela dívida àquela Companhia e ainda pelos suprimentos concedidos pelo próprio Banco.

De acordo com os decretos da liquidação, o Estado reconheceu e assumiu como dívida sua à Companhia o montante de 928 814\$658, quando a Companhia avaliava tal montante em 962 642\$002. O Estado excluiu da liquidação o valor de algumas diligências e carros de transporte com os respectivos arreios e seu transporte desde o Havre até ao Porto, bem como a venda de cavalos a crédito, pela Companhia à Guarda Municipal de Lisboa. O Estado assumiu ainda a dívida à Companhia Lombré e a dívida aos empreiteiros das cinco estradas do Minho. No total, o débito mandado liquidar pelo Decreto de 15 de Maio de 1850 foi o seguinte:

Dívida directa	728 814\$485
Indemnizações	200 000\$000
Dívida à Companhia Lombré.....	343 000\$000
Dívida aos empreiteiros do Minho	113 814\$718
<i>Total</i>	<u>1 385 629\$203</u>

De acordo com o Decreto de 19 de Novembro de 1846, deveriam ser passadas promissórias sobre o Fundo Especial de Amortização neste montante, com juro de 5 % ao ano e sem amortização, promissórias que o Banco de Portugal deveria trocar por títulos da dívida pública interna fundada com juro de 5 %, cotados a 62 % (isto é, por 2 234 885\$811 de títulos da dívida pública interna fundada). Este processo não decorreu sem incidentes, aliás relevantes para a vida política e financeira do país, que já foram minuciosamente descritos noutra local ⁽²⁾.

⁽²⁾ Trata-se do já referido artigo «O Fundo Especial de Amortização e o caminho de ferro do Norte 1846-1860». Apenas haverá que chamar a atenção para um pormenor. O preâmbulo do decreto de 19 de Novembro de 1846 enumera uma lista de credores a serem indemnizados pelo Fundo Especial de Amortização que não é integralmente reproduzida no seu artigo 27.^o. No artigo «O Fundo Especial de Amortização e o caminho de ferro do Norte 1846-1860» supôs-se que se teria respeitado o articulado do decreto, mas creio hoje ser mais razoável supor que tenham sido contemplados todos os credores referidos no preâmbulo.

Em 26 de Agosto de 1852 a Companhia recebeu da Junta do Crédito Público as inscrições com cupões no valor de 300 contos que aí depositara como caução, e entregou 293 600\$000 delas ao Banco de Portugal, por conta das que havia recebido da Companhia Confiança Nacional. Perdera entretanto dois dos seus directores:

Joaquim Honorato Ferreira renunciara ao cargo em 1 de Setembro de 1851, levantando as suas cautelas depositadas, no valor de 30 contos;

Manuel Cardoso dos Santos falecera, havendo recebido a viúva as suas cautelas.

A Companhia das Obras Públicas de Portugal terminou os seus registos contabilísticos em 31 de Dezembro de 1855, apontando como fecho das suas contas o seguinte balanço:

Balanço em 31 de Dezembro de 1855		Unidade — contos	
	Activo		Passivo
Caixa	1	Suprimentos	258
Dívida do Estado	1 243	Juros por pagar.....	127
Títulos de dívida fundada	5	Diversos	+ 0
Acções	15		
Juros por cobrar	74		
Diversos	7		
<i>Total do activo</i>	<i>1 345</i>	<i>Total do passivo</i>	<i>385</i>
		Situação líquida	960
		Capital	726
		Ganhos e perdas	234

Fonte: Livro Mestre da Companhia.

Como se vê, a situação em nada diferia qualitativamente da existente 10 anos antes: a Companhia acumulava lucros, mas eles eram irrelevantes face às despesas feitas por conta do Estado que este se mostrara incapaz de reembolsar.

8 — Gestão da Companhia

O fracasso da Companhia não se ficou, portanto, a dever a má gestão. A Companhia foi, aliás, gerida com enorme atenção e até com meticulosidade por parte dos seus directores. Os contactos com os agentes eram quotidianos,

como demonstra a análise da correspondência expedida. A contratação do pessoal fazia-se por concurso após anúncio público dos requisitos e programas escolares requeridos. A compra de todos os materiais e ferramentas necessários fazia-se por concurso público após pedido, aos agentes do Porto, de consulta dos preços praticados naquela cidade. Os pedidos de esclarecimento aos agentes eram frequentes e as exigências formuladas também. São esclarecedores os pedidos de maior especificação nas contas que a direcção ordena que seja exigida pelos agentes aos empreiteiros:

[...] a quem Vossas Senhorias poderão repetir esta observação com a urbanidade própria do seu carácter.

São ainda esclarecedores os protestos da direcção junto dos agentes relativamente a decisões dos engenheiros (por exemplo quando chegou ao seu conhecimento que estavam a ser utilizados no Porto carpinteiros em tarefas de reparação de ferramentas, as quais, no seu entender, deveriam caber ao ferramenteiro). Rejeitou também a direcção o preenchimento das folhas de jornais apenas pelos engenheiros, exigindo o seu controlo pelos agentes:

A direcção muito dezeja que os senhores oficiais se não distraiam dos serviços technicos e fiscalisação das mesmas obras, sobrecarregando-se com responsabilidades pecuniárias...

A direcção chegou mesmo a sobrepor-se aos engenheiros em decisões técnicas, ordenando, por exemplo, que a ponte de Santo Tirso fosse construída em pedra em vez de ser uma ponte em ferro e pênsil.

Em resumo, o controlo da direcção sobre as actividades de construção das obras e sobre os documentos de despesa era apertado. Podem as decisões tomadas não ter sido sempre as mais racionais e eficientes, mas demonstram uma atenção permanente e uma gestão muito personalizada.

Não descurou também a Direcção os contactos com as autoridades militares e administrativas, como demonstra a correspondência expedida para comandantes militares, para governadores civis e presidentes de câmaras. Apresentando os agentes da Companhia logo no início, a Direcção deu notícias do início de obras, pediu frequentemente colaboração quando as posturas municipais dificultavam qualquer objectivo imediato em vista, solicitou facilidades na tramitação de documentos e outras formalidades, e apresentou mesmo desculpas por possível exorbitância de funções praticada pelos engenheiros da Companhia.

9 — A Companhia e o Cabralismo

A Companhia nasceu numa época em que a construção de estradas por iniciativa de companhias particulares constituía um negócio muito frequente noutros países da Europa e em particular na Grã-Bretanha.

Tratava-se naturalmente de uma aposta com fins lucrativos, em que o investimento de capitais na construção rodoviária era posteriormente compensado pela cobrança de portagens aos seus utilizadores.

Estava também em marcha na Grã-Bretanha idêntico negócio com a construção de linhas de caminhos-de-ferro, a que correspondia a sua posterior exploração por parte das companhias construtoras, com a cobrança de tarifas pelo transporte de passageiros e de mercadorias.

Desta forma o governo do duque da Terceira imitava em Portugal iniciativas empresariais bem sucedidas noutros países no mesmo campo dos transportes. Na celebração do contrato com a Direcção da Companhia em 1 de Março de 1845 estavam presentes o duque de Terceira, Presidente do Conselho e Ministro da Guerra, Costa Cabral, Ministro do Reino e interinamente da Justiça, o conde do Tojal, Ministro da Fazenda, Joaquim Gomes de Castro, Ministro dos Estrangeiros, e Joaquim José Falcão, Ministro da Marinha e Ultramar.

Neste caso, contudo, a iniciativa era muito mais vasta e abrangia simultaneamente na mesma Companhia a construção de estradas, a linha de caminho de ferro de Lisboa à fronteira e ainda as obras de melhoramento de um porto e respectiva alfândega, para além da penitenciária e de outras obras. Tratava-se, na verdade, de um projecto muito pesado.

Para além disso, a lógica deste projecto português era diversa, uma vez que a Companhia seria a prazo reembolsada pelo Estado dos fundos que adiantasse para a construção das obras contratadas recebendo ainda juros pelo adiantamento dos capitais. Isto significa que o Estado assumia as obras públicas e a construção de equipamentos colectivos como uma função que lhe cabia desempenhar na sociedade portuguesa e que só a transferiu para a Companhia em virtude de dificuldades financeiras imediatas para se lançar na concretização dos respectivos projectos de obras.

Isto mesmo reconhece Oliveira Martins em *O Portugal Contemporâneo*:

Isso a que depois veio a chamar-se *melhoramentos materiais*, isto é, a construção das obras públicas e o fomento da riqueza, eis o que nós vemos como essência do novo cartismo.

Como se disse atrás, os investimentos seriam ainda compensados não só por cobranças aos utilizadores dos empreendimentos feitos (portagens, direitos de trânsito, direitos de barra, direitos de navegação), mas também pelas receitas de exploração do transporte de passageiros e mercadorias em caminho de ferro e em estrada (neste caso um serviço de diligências, carruagens e postas) e ainda pela exploração do negócio dos correios. A garantia de monopólio dada pelo Estado era a compensação futura adicional, pelo envolvimento da iniciativa privada no esquema encontrado.

O negócio da Companhia era portanto duplo. Por um lado, emprestar dinheiro ao Estado, ou melhor, substituí-lo na contratação e construção das obras públicas e esperar o reembolso dos capitais, mediante a cobrança de uma taxa

de juro, o que não deixa de ser uma actividade de concessão de empréstimos ao Estado. Por outro lado, investir no material circulante para o transporte de passageiros, mercadorias e correios nas estradas e na linha de caminho de ferro a explorar.

A que ficou então a dever-se o fracasso da Companhia?

A interpretação de Oliveira Martins em *O Portugal Contemporâneo* abrange o conjunto das companhias fundadas no período:

As companhias pediam a protecção do Tesouro; e o Tesouro sacava-lhes todo o dinheiro disponível para com ele poder aparentar abundância. [...] E como não havia dinheiro e só esperanças; e como as companhias não passavam afinal de agentes do Governo, ao qual iam entregar fielmente o pouco que obtinham; e como o Governo não poderia, ainda que o quisesse, encobrir as fraudes, os roubos, dos agiotas cujo representante era — o sistema aluía-se por todos os lados [...].

A Companhia das Obras Públicas de Portugal não era, contudo, uma companhia financeira pura, como a Companhia Confiança Nacional, por exemplo.

Olhando a análise contabilística atrás feita da sua vida conclui-se que o fracasso da Companhia não se ficou a dever a uma má gestão praticada.

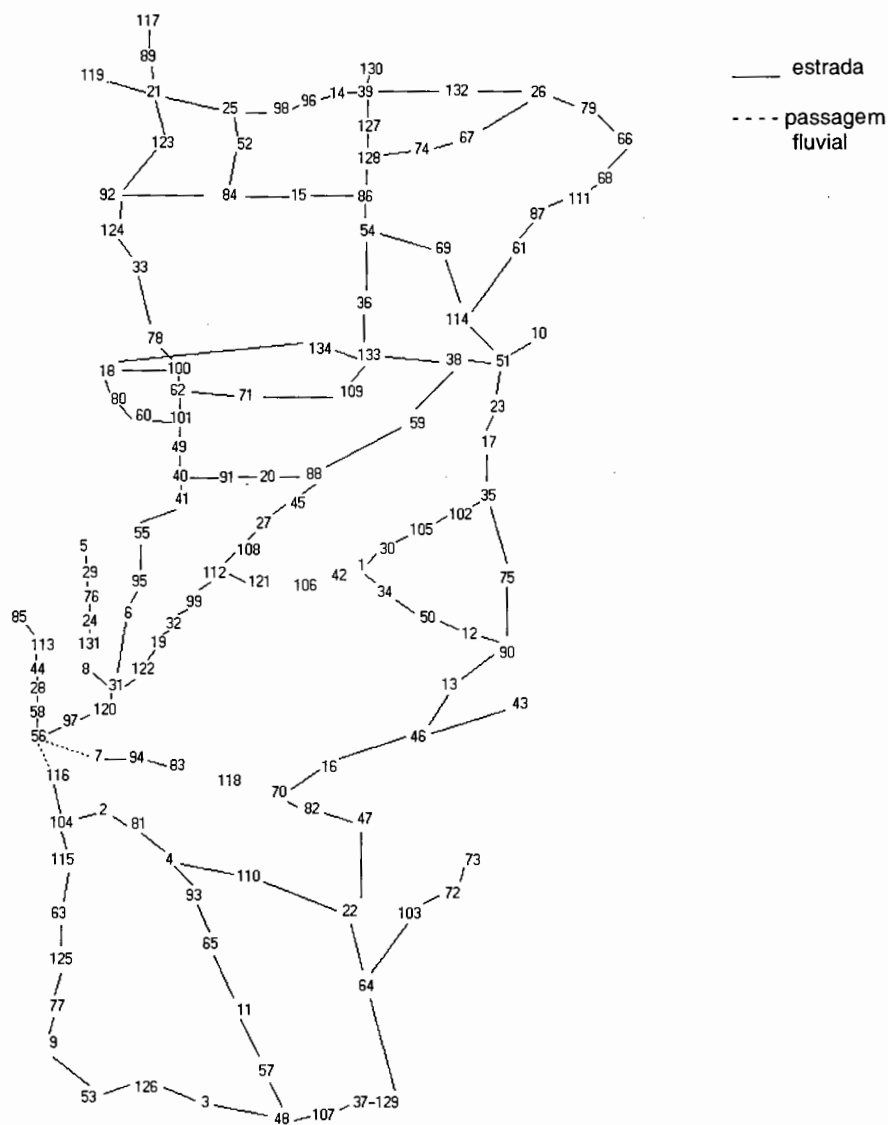
É certo que os estatutos da Companhia permitiam e facilitavam factos como a não apresentação de contas fidedignas no primeiro ano social. Porém, a Companhia acabou por realizar parte das obras para as quais se constituíra e, como se notou, por acumular lucros.

O problema da Companhia foi outro. Consistiu simplesmente em ter-se envolvido num mau negócio: emprestar dinheiro ao Estado Português na década de 1840 do século XIX. A aposta manifesta por isso um erro estratégico do ponto de vista deste grupo lisboeta de grandes negócios, composto, aliás, por homens muito perspicazes em matérias económicas e financeiras, como o exame das suas biografias demonstra e as suas fortunas pessoais atestam. Talvez a explicação desse erro estratégico seja a seguinte: o Estado Português havia-lhes concedido o acesso ao mais lucrativo negócio do Portugal da época — o dos tabacos; será porventura de admitir a possível existência de alguma pressão política sobre o grupo, por parte do Governo, no sentido de, em contrapartida, ele assumir um negócio de perspectivas mais arriscadas — a construção das estradas e outras obras públicas.

Para além da dificuldade da previsão dos factos políticos (tais como a Maria da Fonte e a Patuleia), convirá não esquecer que o risco é um elemento sempre presente em todos os negócios, em todas as circunstâncias e em todas as épocas. E, desta vez, o desenlace foi o fracasso, fracasso aliás apenas parcial, pois os lucros do monopólio da Companhia do Tabaco, Sabão e Pólvora compensaram bem as perdas da Companhia das Obras Públicas de Portugal.

ESQUEMA 1

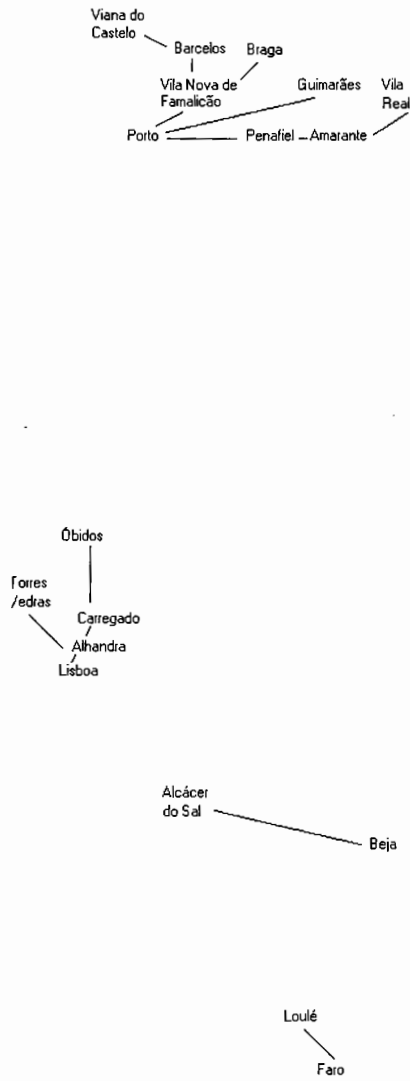
Rede de estradas previstas na Lei de 26 de Julho de 1843



- | | | |
|--------------------------------|---------------------------|--------------------------------------|
| 27 — Cabaços.. | 64 — Mértola. | 102 — Sarzedas. |
| 28 — Cabeço de
Montachique. | 65 — Messejana. | 103 — Serpa. |
| 29 — Caldas da Rainha. | 66 — Miranda do Douro. | 104 — Setúbal. |
| 30 — Cardigos. | 67 — Mirandela. | 105 — Sobreira Formosa. |
| 31 — Carregado. | 68 — Mogadouro. | 106 — Tancos. |
| 32 — Cartaxo. | 69 — Moimenta da Beira. | 107 — Tavira. |
| 33 — Carvalhos. | 70 — Montemor-o-Novo. | 108 — Tomar. |
| 34 — Casa Branca. | 71 — Mortágua. | 109 — Tondela. |
| 35 — Castelo Branco. | 72 — Moura. | 110 — Torrão. |
| 36 — Castro Daire. | 73 — Mourão. | 111 — Torre de Moncorvo. |
| 37 — Castro Marim. | 74 — Murça. | 112 — Torres Novas. |
| 38 — Celorico da Beira. | 75 — Nisa. | 113 — Torres Vedras. |
| 39 — Chaves. | 76 — Óbidos. | 114 — Trancoso. |
| 40 — Coimbra. | 77 — Odeceixe. | 115 — Tróia. |
| 41 — Condeixa. | 78 — Oliveira de Azeméis. | 116 — Vale do Zebro. |
| 42 — Constância. | 79 — Outeiro. | 117 — Valença. |
| 43 — Elvas. | 80 — Palhota. | 118 — Vendas Novas. |
| 44 — Enchara do Bispo. | 81 — Palma. | 119 — Viana do Castelo. |
| 45 — Espinhal. | 82 — Patalim. | 120 — Vila Franca de Xira. |
| 46 — Estremoz. | 83 — Pegões. | 121 — Vila Nova da
Barquinha. |
| 47 — Évora. | 84 — Penafiel. | 122 — Vila Nova da Rainha. |
| 48 — Faro. | 85 — Peniche. | 123 — Vila Nova de
Famalicão. |
| 49 — Fornos. | 86 — Peso da Régua. | 124 — Vila Nova de Gaia. |
| 50 — Gavião. | 87 — Pocinho. | 125 — Vila Nova de Mil
Fontes. |
| 51 — Guarda. | 88 — Ponte da Mucela. | 126 — Vila Nova de
Portimão. |
| 52 — Guimarães. | 89 — Ponte de Lima. | 127 — Vila Pouca de Aguiar. |
| 53 — Lagos. | 90 — Portalegre. | 128 — Vila Real. |
| 54 — Lamego. | 91 — Portela do Mondego. | 129 — Vila Real de Santo
António. |
| 55 — Leiria. | 92 — Porto. | 130 — Vila Verde da Raia. |
| 56 — Lisboa. | 93 — Porto de Rei. | 131 — Vila Verde dos
Francos. |
| 57 — Loulé. | 94 — Rilvas. | 132 — Vinhais. |
| 58 — Loures. | 95 — Rio Maior. | 133 — Viseu. |
| 59 — Maceira. | 96 — Ruivães. | 134 — Vouzela. |
| 60 — Mamarrosa. | 97 — Sacavém. | |
| 61 — Marialva. | 98 — Salamonde. | |
| 62 — Mealhada. | 99 — Santarém. | |
| 63 — Melides. | 100 — Sardão. | |
| | 101 — Sargento-Mor. | |

ESQUEMA 2

Estradas onde foram realizados trabalhos pela Companhia das Obras Públicas de Portugal



FONTES UTILIZADAS

Diário do Governo — Legislação relacionada com a Companhia.

Arquivo Histórico do Banco de Portugal — Arquivo da Companhia das Obras Públicas de Portugal:

- a) Documento n.º 1 — Diário da Companhia das Obras Públicas de Portugal;
- b) Documento n.º 2 — Livro Mestre da Companhia das Obras Públicas de Portugal;
- c) Documento n.º 3 — Livro de Caixa da Companhia das Obras Públicas de Portugal;
- d) Documento n.º 4 — Contas correntes com os agentes da Companhia das Obras Públicas de Portugal;
- e) Documento n.º 5 — Registo das despesas feitas com obras públicas pela Companhia das Obras Públicas de Portugal;
- f) Documento n.º 6 — Registo das despesas feitas com os vencimentos do pessoal técnico pela Companhia das Obras Públicas de Portugal;
- g) Documento n.º 7 — Registo da correspondência expedida para diversas entidades pela Companhia das Obras Públicas de Portugal;
- h) Documento n.º 8 — Registo da correspondência expedida para os agentes pela Companhia das Obras Públicas de Portugal;
- i) Documento n.º 9 — Registo da correspondência expedida para os engenheiros pela Companhia das Obras Públicas de Portugal;
- j) Documento n.º 10 — Registo da correspondência expedida para o estrangeiro pela Companhia das Obras Públicas de Portugal;
- l) Documento n.º 11 — Registo da correspondência expedida para diversos pela Companhia das Obras Públicas de Portugal;
- m) Documento n.º 12 — Registo de documentos diversos da Companhia das Obras Públicas de Portugal.

BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

- COSTA, Fernando Marques, «A quem serve o Banco de Lisboa», comunicação apresentada no seminário organizado pelo Instituto de Ciências Sociais e pela Faculdade de Economia da Universidade Nova de Lisboa, Tróia, Maio de 1990.
- MARTINS, Conceição Andrade, «Opções económicas e influência política de uma família burguesa oitocentista: o caso de São Romão e José Maria dos Santos» — in *Análise Social*, n.º 116/117.
- MARTINS, Joaquim Pedro Oliveira, «Banco», in *Economia e Finanças*, Guimarães & C.ª Editores, Lisboa, 1956.
- MARTINS, Oliveira, *Portugal contemporâneo*, Guimarães & C.ª, Lisboa, 1976-1979 (2.ª vol., edição póstuma).
- MATA, Caeiro, «O Banco de Portugal: esboço histórico», in *Boletim do Banco de Portugal*, n.º 1 e n.º 2.
- MATA, Eugénia, e VALÉRIO, Nuno, «O Fundo Especial de Amortização e o caminho-de-ferro do Norte 1846-1860», in *Revista de História Económica e Social*, n.º 24.
- MATOS, A. Teodoro de, *Transportes e comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*, Universidade dos Açores, Ponta Delgada, 1980 (2 volumes).
- PERES, Damião, *História do Banco de Portugal, 1821-1846*, Banco de Portugal, Lisboa, 1971.
- REIS, Jaime, *História do Banco de Portugal*, vol. 1, Lisboa, 1996.
- VALÉRIO, Nuno, «A Companhia Confiança Nacional 1844-1846», in *Revista de História Económica e Social*, n.º 13.
- VIEIRA, António Lopes, «Os caminhos de ferro antes dos caminhos de ferro», in *Revista de História Económica e Social*, n.º 15, 1985.

