

A SALAMANCADA E A CRISE BANCÁRIA DO PORTO

Fernando de Sousa

«E a camara não está cansada já de votar syndicatos? Caminho de ferro de Torres, um sindicato! Conversão das obrigações do caminho de ferro do Douro e Minho, outro sindicato, e são dois! Navegação a vapor para Africa, mais outro sindicato, e são três! Sindicato Salamanca, e são quatro! E tantos syndicatos, e um só verdadeiro, o sindicato do sr. Burnay, que em todos figura, e que, por mais valente que seja, ha de fatalmente succumbir n'esta luta gigante do seu amor... pelo nosso paiz!...

(Pereira Dias, *Diario da Camara dos dignos pares do Reino*, Sessão legislativa de 1882, p. 940).

«O sindicato insinuou-se por toda a parte, desde a choupana até ao palácio; por toda a parte, em todos os cérebros tilinta vibrante a esperança esgaseada de enriquecer, o furor raivoso de gozar; e por toda a parte se vêem as gentes de joelhos, implorantes, quando passa, grandioso e magnífico, o deus-do-dia, aquela personagem que, já na era de João de Barros, com o seu passo miudinho confiscava o produto do trabalho alheio.

(Oliveira Martins, *Causas económicas da imoralidade política*, artigo escrito em 1887, *A Província*, V, Lisboa, 1959, p. 64).

Em 1 de Julho de 1881, os principais capitalistas e as mais importantes instituições bancárias do Porto subscreveram o capital inicial de 1.000 contos para a formação do *Syndicato Portuense*, empresa promovida pelo banqueiro Henrique Burnay e sugerida pelo governo, a fim de assegurar a «indispens-

sável ligação do Porto com Salamanca», através da linha férrea¹.

O governo, os bancos e capitalistas portuenses temiam que a *Société Financière*, proprietária e exploradora das linhas da Beira Alta e de Medina del Campo, tendo o direito de opção no concurso que o governo espanhol iria abrir para a construção das linhas de Salamanca-Vilar Formoso e Salamanca-Barca de Alva, se preocupasse fundamentalmente com o prolongamento da linha da Beira Alta, e que demoraria, pelo menos, cinco anos, ou seja, o prazo máximo para a construção das linhas, para ultimar o ramal de Boadilla a Barca de Alva — alegando que o governo português dificilmente concluiria em menos tempo a linha do Douro —, sacrificando e prejudicando, assim, os «interesses da cidade do Porto e o rendimento da linha do Douro».

O *Sindicato Portuense* era, pois, face à *Société*, que parecia ter como objectivo «assassinar o norte de Portugal», a garantia de que o concurso não ficaria adiado ou «deserto», e que a ligação de Salamanca a Barca de Alva se faria no prazo de dois a três anos; a certeza de que o caminho de ferro do Douro passaria a ter comunicação directa com a Espanha e o norte da Europa, evitando assim o desvio do tráfego para outros portos marítimos, o qual, a efectivar-se, mudaria de tal modo as «condições economicas do Porto», «que nas suas ruas desertas», se veria «crescer a herva como nas de qualquer pobre villa decadente»².

A questão, para o Porto, já não era só de interesses, mas de tempo, revelando-se de uma «urgencia fatal e inadiavel»; qualquer demora produziria «danos verdadeiramente irreparaveis».

Nas vésperas do concurso, o senhor Burnay, representante do *Sindicato*, fez um contrato com os representantes da *Financière*, «pelo qual o concessionario das linhas ...se obrigava a construi-las dentro do prazo maximo de tres annos, sujei-

1. Ao Paiz. Relatório do Sindicato Portuense constituído para assegurar a indispensável ligação do Porto com Salamanca, Porto, 1882, pp. 19-21.

2. Idem, p. 23.

tando-se a uma penalidade de 25:000 francos por cada mez de demora, que não fosse devida a força maior»³.

O *Sindicato* acabou por se tornar concessionário das linhas férreas que, de Salamanca e numa extensão de 202 km, iam entroncar nas linhas do Douro e da Beira Alta, já que, «ainda quando o Sindicato podesse vir a obter do Governo espanhol auctonisação para transferir á *Société Financière* a secção de Boadilla a Villar Formoso, não ousaria... faze-lo, por parecer contrario aos interesses do paiz, pois manifestamente se tem pronunciado contra essa transferencia o espirito publico»⁴.

Em Fevereiro de 1882, apresentou o governo às Câmaras, através de Fontes Pereira de Melo e de Hintze Ribeiro, respectivamente, ministros da Fazenda e das Obras Públicas, um projecto de lei destinado a assegurar ao *Sindicato* o juro do capital a empregar, dando início a uma violenta polémica que apaixonou e dividiu por longos meses a opinião pública.

O governo regenerador, que patrocinava o *Sindicato*, mobilizou as câmaras municipais no sentido de estas representarem a favor do projecto.

A opposição ao *Sindicato*, definida pelos progressistas e republicanos, manifestou-se, sobretudo, através da imprensa e dos numerosos *meetings* que se realizaram por todo o País.

Segundo Basílio Teles, «a vehemente opposição republicana, erguida contra o projecto no parlamento e na imprensa», «interpretava bem o sentimento da parte honesta do paiz, que via com apprehensão e desgosto o pezo dos encargos e responsabilidades tão levemente contrahidos pelo governo»⁵.

Na verdade, a imprensa republicana, nomeadamente *O Século* e *A Folha do Povo*, atacaram violentamente o Gover-

3. Henrique Carlos de Meireles Kendall, *Questão bancaria do Porto. A administração do Sindicato Portuense e os meus trabalhos desde 1886 em defeza dos interesses dos accionistas dos bancos. Resposta a uma provocação*, Porto, 1894, p. 31.

4. *Ao Paiz*, p. 48.

5. Basílio Teles, *Do Ultimatum ao 31 de Janeiro. Esboço d'história politica*, Porto, 1905, p. 98.

no, contribuindo, juntamente com a imprensa progressista, para uma «forte agitação publica», em torno da construção do caminho de ferro de Salamanca.

Porém, se a questão «foi larga e ardentemente debatida nas camaras, como poucas o têm sido», tal deve-se aos progressistas e não, como afirmou Basílio Teles⁶, ao partido republicano.

Com efeito, e estranhamente, o único representante republicano no Parlamento, José Elias Garcia, não toma parte nas discussões que aí se desenrolam. O *Diario da Camara dos senhores deputados*, de 1882, não lhe regista uma única intervenção a combater o projecto. E Rodrigues de Freitas, que, em 1878, tinha sido o primeiro deputado republicano, defendeu até a formação do *Sindicato* nas páginas do *Comércio do Porto*.

O partido republicano, ainda na sua fase inicial, com escasso poder mobilizador, não fez mais que secundar na imprensa e nos comícios o partido progressista.

O *Sindicato* de Salamanca e a polémica que em seu redor se gerou, revestiram, essencialmente, o carácter de uma luta partidária entre progressistas e regeneradores, a qual acabou por tomar uma feição de cunho regionalista, a acentuar a rivalidade entre o Porto e Lisboa; e de tal modo, que, para Basílio Teles, «á posição reciprocamente hostil que a polarização dos dous partidos da monarchia, accidentalmente divididos, creou ás duas cidades, se deve attribuir, em certa medida, a pequena influencia exercida pelos republicanos no Porto, antes que o conflicto com a Inglaterra viesse em 1890 absorver as atenções, e dar nova direcção aos sentimentos»⁷.

Se no Porto havia uma corrente favorável à concretização do referido projecto, a opposição ao mesmo, no resto do País — exceptuando, como é natural, as populações que beneficiavam do prolongamento da linha do Douro —, era viva.

6. Idem. Homem Cristo, **Banditismo político. A anarchia em Portugal**, vol. I, Madrid, 1912, pp. 174-175, embora com propósitos decididamente apaixonados, chamara já a atenção para tal facto. Cf. ainda, da sua autoria, **Monarchicos e Republicanos. (Apontamentos para a Historia Contemporanea)**, Porto, 1928, pp. 170-174.

7. Idem, pp. 98-99.

A maioria dos comícios pronunciou-se contra o *Sindicato*, ou, pelo menos, contra as garantias que o governo iria conceder àquele; algumas das manifestações foram dissolvidas com a intervenção das forças policiais; e uma comissão de capitalistas e proprietários do Porto, que foi à capital exercer sobre as Câmaras «uma espécie de pressão, chegou a ser apedrejada nas ruas pelo povo»⁸.

Foram muitos e variados os argumentos apresentados a favor e contra a proposta de lei que oficializava o *Sindicato*.

Os defensores de tal projecto advogavam o princípio de que os caminhos de ferro eram, com as estradas, «o factor mais culminante do nosso desenvolvimento e progresso material, economico e moral...»⁹.

Fontes Pereira de Melo, ao tempo presidente do conselho de ministros e ministro da Fazenda, na sequência de uma política de melhoramentos que privilegiava a construção de caminhos de ferro, procurando justificar o referido projecto, comparava até a nossa intervenção em Espanha para a construção das linhas de Salamanca, com a participação efectivada por outros países em diversos projectos ou ligações ferroviárias, como a Inglaterra, em várias partes do mundo, a Bélgica, a Itália — que subsidiara a perfuração do S. Gotardo —, a França — na Tunísia —, etc¹⁰.

Razões de ordem económica impunham, também, a construção de tais linhas pelo capital português.

As relações comerciais com a Espanha atingiam 3.000 a 4.000 contos de réis, não contando o contrabando, que ocupava o 5.º lugar na ordem de importância das nossas relações comerciais com os outros países.

A província de Salamanca, com 180.000 habitantes e uma

8. Idem, p. 98. Cf., do conde de Burnay, A questão do folheto Kendall. Discurso proferido na camara dos senhores deputados em sessão de 17 de Novembro de 1894, Lisboa, 1894, p. 9.

9. Frederico Pimentel, Apontamentos para a história dos caminhos de ferro portuguezes, Lisboa, 1892, p. 17.

10. Diário da Camara dos dignos pares do Reino, Sessão legislativa de 1882.

área de 12.800 km², tinha uma produção cerealífera de 2.329.000 hl. e, de excedente, 1.407.300 hl., «deduzido o consumo nas provincias de Leão e Castela Velha».

Os trigos, que atingiam em Salamanca os 3.600 réis, poderiam, mesmo nalguns casos, vir até ao Porto, competir com os trigos americanos, que nunca desciam a menos de 3.400 réis o hectolitro.

Se o Porto recebesse de Salamanca 25.000 das 38.000 t. de trigo que importava para o seu consumo, só essa mercadoria daria para a linha do Douro 132 contos, ou seja, o rendimento que o País concedia ao *Sindicato*.

Pelo Porto, ainda, se devia realizar todo o movimento de importação e exportação do «importante centro económico de Salamanca».

A actividade industrial e comercial do Porto — profetizavam os defensores do *Sindicato* — arruinar-se-ia, caso se não effectuasse imediata e directamente — repudiando-se, assim, qualquer ligação, em território português, da linha do Douro com a da Beira Alta —, a ligação com Salamanca, logo, com as linhas do centro da Espanha, já que o caminho de ferro do Minho punha em comunicação o norte de Portugal com o porto de Vigo; e a linha da Beira Alta privilegiava sobremaneira o porto da Figueira da Foz.

A linha do Douro, de via larga, que custara ao tesouro 8.000 contos, só podia ter como destino a Espanha. O prolongamento do caminho de ferro, do Pinhão a Barca de Alva, tornava indispensável a ligação com Salamanca, caso contrário, a linha morreria por falta de rendimento.

A linha Porto-Salamanca permitiria uma comunicação mais rápida com o centro da Europa, por Hendaia, transformando-se, assim, numa verdadeira linha internacional.

O rendimento inicial da linha «não seria, por fôrma alguma inferior a 2:600\$000 réis por kilometro». E estando a linha de Salamanca na posse de uma companhia portuguesa, as tarifas seriam combinadas com as da linha do Douro, de modo a «assenhoriar-se do movimento d'exportação e importação da provincia em favor do porto de Leixões, de preferencia aos portos hespanhoes, sobretudo ao de Santander».

Assim, «a elasticidade anual do rendimento kilometrico

não seria inferior a 2,5%, terminando os encargos do tesouro português em 1902¹¹.

Em suma, o Porto, numa época em que o caminho de ferro parecia decidir da vida económica das populações, tentava reorganizar o espaço económico do norte de Portugal e, jogando com a alta taxa de continentalidade da Península, incluir até, no seu *hinterland*, a região de Salamanca.

A corrente hostil à organização do *Sindicato* chamava a atenção para a difícil conjuntura que o País atravessava. O nosso equilíbrio financeiro estava inteiramente dependente das remessas dos emigrantes portugueses a trabalhar no Brasil, as quais orçavam os 3.000 contos anuais. Quando o câmbio do Brasil nos era desfavorável, logo as nossas finanças experimentavam sérias perturbações. Previa-se uma crise bancária semelhante à de 1876. As dificuldades do nosso comércio eram já significativas; a filoxera arruinava os vinhedos; a questão das subsistências revelava-se bem aguda. No mesmo ano em que o Governo avalizava o *Sindicato*, tributara-se o açúcar, o chá, o petróleo e o sal. Agravara-se ainda o contribuinte com um adicional de 6% sobre todos os impostos.

Logo, quando a fome era uma triste realidade em diversas regiões do País, quando duas províncias — Trás-os-Montes e Algarve — não possuíam uma só linha férrea em construção ou em exploração, tornava-se inaceitável que se começassem «os melhoramentos da cidade do Porto pelo estrangeiro», que «os primeiros trabalhos à custa do tesouro português para a prosperidade da segunda cidade do reino», se iniciassem pela subvenção de um caminho de ferro em Espanha, «de rendimento mais que problemático».

Era este um argumento de lógica aparentemente irrefutável e de forte impacto psicológico para os populares que acorriam aos comícios: Portugal, um País pobre, a construir caminhos de ferro em Espanha!...

O receio de o concurso para a adjudicação das linhas ficar deserto era infundado, já que a *Financière*, possuidora das linhas da Beira Alta e de Medina del Campo, era a primeira

11. Frederico Pimentel, ob. cit., p. 216.

interessada em prolongar e dar saída às mesmas, particularmente através da cidade do Porto. Além da *Financière* e do *Sindicato*, acabaram por surgir no concurso três concorrentes de que ninguém mais ouviu falar; ora, se estes se retiraram da praça, foi por transacção com o *Sindicato* e com a *Financière*, uma vez que tinham feito o respectivo depósito.

O caminho de ferro Porto-Salamanca, apesar da sua via larga, nunca seria uma linha internacional. De rampas aturadas e curvas frequentes com o raio de 200 metros, só podia ser uma linha caseira, regional.

Mesmo o seu aproveitamento imediato como linha vinhateira era problemático, pois o vinho do Douro, transportado «em barcos pelo rio, chegava aos seus armazéns não só mais rapidamente, mas também com os respectivos cascos em melhores condições de solidez».¹²

Tornava-se ridículo, por parte dos defensores do *Sindicato*, o receio de que a linha da Beira Alta, ligando a Figueira da Foz a Salamanca, viesse contribuir para que aquela vila se transformasse num grande porto comercial, rival e concorrencial da praça do Porto. Se a barra do Douro era difícil, a da foz do Mondego revelava-se impraticável, podendo apenas ser frequentada por caíques, iates, escunas e outras embarcações de pequena lotação. Duas terças partes dos vinhos produzidos nas regiões vizinhas da Figueira tinham de ser exportadas por Lisboa.

Era uma ilusão supor que o comércio espanhol havia de procurar, em larga escala, os portos portugueses. O tráfego do Douro, o contrabando, que tinham sido bastante importantes antes da construção dos caminhos de ferro do norte de Espanha, encontravam-se, agora, muito diminuídos pelo «traçado da viação acelerada da Hespanha, junto às fronteiras do nosso país, e sobretudo», pelas tarifas diferenciais, que «para as mercadorias principalmente tornam muitas vezes secundária a questão das distancias»¹³.

12. Diário da Camara dos dignos pares do Reino, vol. cit.

13. Diário da Camara dos dignos pares do Reino. Sessão legislativa de 1889.

O governo espanhol «não seria tão descuidado e imprevidente e pouco zeloso dos interesses comerciais e economicos do seu paiz, que consentisse enfraquecer o movimento das suas linhas e portos de embarque»¹⁴. A província de Salamanca não era «tão fabril como se afirmava», nem «possuía as riquezas extractivas que se indicavam». A densidade da população não atingia os 23 hab./km², e Salamanca não passava de uma pequena cidade de 18.000 habitantes. O seu pequeno comércio havia de preferir os portos espanhóis de Santander e Gijon, onde acostavam navios de grande porte, à difficil foz do Douro que, durante cerca de 60 dias por ano, se encontrava fechada à navegação.

Assim, e mesmo que a *Financière* ligasse primeiramente Vilar Formoso a Salamanca, a prosperidade comercial e industrial do Porto não seria afectada.

Sob o aspecto jurídico, o *Sindicato* constituía uma ilegalidade notória, já que os bancos do Porto se iam comprometer num negócio que os seus estatutos de nenhum modo autorizavam, nem a lei sobre as sociedades anónimas permitia.

Finalmente, os bancos não dispunham dos recursos indispensáveis para cobrir as despesas, nem tinham possibilidades de organizar uma companhia que pudesse dispôr de 8 a 9.000 contos para a construção das linhas.

Apesar da forte e justificável opposição à proposta, o Governo, pela lei de 22 de Junho de 1882, foi autorizado a garantir ao *Sindicato* «ou à empresa ou companhia que elle organizar, o complemento do rendimento annual liquido d'essa linha até 5% em relação ao custo da sua construção», não podendo, em caso algum, o encargo anual para o Estado exceder 135 contos, revertendo a seu favor «metade do excesso do rendimento liquido, quando a receita da linha seja superior áquelle limite de garantia, até completo reembolso das importancias abonadas».

A Companhia que o *Sindicato* se propunha formar para a construção das linhas férreas de Salamanca a Barca de Alva

14. Frederico Pimentel, ob. cit. p. 217.

e Vilar Formoso surgiu apenas em 1885, e só ficticiamente, tendo em atenção as exigências da lei espanhola, pois, acções e obrigações, tudo permaneceu nas mãos do *Sindicato*: aquelas sem qualquer valor no mercado, dado «o estado precario da empresa»; estas, todas por emitir. O *Sindicato*, desconhecido nos mercados monetários, não tinha qualquer possibilidade de colocar os títulos nas praças estrangeiras.

Os bancos, sem competência para dirigir e fiscalizar a construção das linhas, entregaram-se completamente nas mãos do seu delegado.

O traçado e a construção das linhas tiveram vida acidentada, ocasionada por contratos fraudulentos, falta de direcção nos trabalhos, ignorância dos problemas técnicos que se levantavam em empreendimentos deste género.

O estudo do traçado respeitante ao ramal de Barca de Alva foi abandonado e substituído por outro, o qual, com as estações muito distantes dos aglomerados populacionais — causando assim prejuízos às linhas, enquanto tais povoações não fossem servidas por boas estradas — não conseguiu evitar a construção de 21 túneis entre Barca de Alva e Fregeneda.

Um importante troço da linha teve de ser reconstruído por duas vezes: a adjudicação da empreitada de muros de suporte obtida por «um grupo de amigos», ao preço de 19,5 pesetas por m³, foi passada a sub-empregados ao preço de 9,5 pesetas, proporcionando àqueles um lucro de 200 contos; os sub-empregados «faltaram às argamassas e a outras condições de solidez», pelo que, em Junho de 1885, deu-se o desmoronamento da obra, que o *Sindicato* reconstruiu à sua custa, dispendendo mais de 90 contos.

Parte da abóbada do túnel da Carretera caiu por ter sido construída com aduelas quadrangulares «em vez de terem a fôrma de cunha», interrompendo o trânsito da linha dois meses; os estribos de algumas pontes, cheias de travessas de madeira, arriscavam desmoronamento, caso a madeira apodrecesse; algumas das casas de estação foram reconstruídas totalmente.

As travessas de pinho, sugeridas por Henry Burnay para a linha de Vilar Formoso, ficaram mais caras que as de «castanho creosotadas», e tiveram de ser substituídas no primeiro ano da exploração daquela linha, com um dispendio de 90 contos para o *Sindicato*. «E, finalmente, muitos defeitos e faltas

da construção tiveram de ser reparados, à custa do Syndicato, depois de ter começado a exploração das linhas»¹⁵.

«O ramal de Salamanca a Villar-Formoso só entrou em exploração em 25 de Junho de 1886, pouco menos de cinco annos depois do concurso, e o de Salamanca á Barca d'Alva só foi inaugurado em 8 de Dezembro de 1887, ou mais de seis annos depois da adjudicação!» E «não cresceu herva nas ruas do Porto»¹⁶.

Cresciam, porém, as exigências do *Comptoir d'Escompte* — de que o senhor Burnay era delegado —, o principal credor do *Sindicato*.

Em officio de 15 de Março de 1888, os «bancos associados ao syndicato portuense» informam o Governo que «não podem, de modo algum, continuar na situação gravíssima em que os collocou o seu patriotico emprehendimento; porque têm compromissos serios, cuja solução pôde, de um momento para outro, ser exigida, ao passo que o deficit annual da exploração e os juros das sommas compromettidas, absorvendo a melhor parte dos proventos regulares das operações bancarias, inibem os bancos de dar a devida remuneração ao capital dos accionistas»¹⁷.

Os bancos, endividados em 4.000 contos, com um prejuízo anual superior a 600 contos, devido aos «encargos resultantes quer do *deficit* da exploração das linhas, quer dos encargos dos capitaes desembolsados e das obrigações creadas pela companhia exploradora»¹⁸, diziam-se «em estado afflictivo e angustioso». As contas respectivas ao *Sindicato* não constavam dos relatórios anuais, sendo escrituradas áparte, a fim de não alarmarem os accionistas.

O *Sindicato* não só se encontrava «no desembolso de todo o capital por elle levantado para a realisação das obras, e em relação ao qual o maximo de 135.000\$000 réis de garantia representa apenas menos de 1 1/2 por cento de juro», como a exploração das linhas apresentava um *déficit* que se computava em cerca de 80 contos anuais.

15. Henrique Kendall, ob. cit., pp. 28-33.

16. Idem, p. 27.

17. *Diario da Camara dos Senhores deputados*. Sessão ordinária de 1889.

18. Frederico Pimentel, ob. cit., p. 218.

Tal situação, traduzia-se «na probabilidade de uma completa ruína dos bancos do Porto», a qual «*não seria sómente a ruína dos sete estabelecimentos de credito particulares, seria uma grande calamidade para a praça e cidade do Porto, e... para a economia geral do paiz*»¹⁹.

A solução, para o Governo, a fim de salvar os bancos, consistia em «alcançar-lhes a exploração commercial do porto de Leixões, dobrando-lhes a garantia de juro com referênciã á linha de Salamanca á Barca de Alva e Villar Formoso, e d'este modo conseguir uma larga emissão de obrigações...».²⁰

A construção do porto de Leixões passava a ser «o complemento indispensável para ser productiva a exploração da linha de Salamanca, e a consequencia forçada da intervenção do governo portuguez n'aquella exploração»²¹.

O projecto foi discutido nas Câmaras, e reacenderam-se tempestuosamente as discussões de 1882. Ignorava-se o custo das linhas. O delegado do *Sindicato* apontava a verba de 6.899:776\$867 réis; o *Sindicato* referia a soma de 7.674:735\$560 ou 7.810:617\$307 réis; a comissão técnica nomeada pelo *Sindicato* avaliava as despesas em 6.954:240\$921 réis. Na execução das obras daquelas linhas tinham-se «despendido quantias importantíssimas, para as quaes não era facil encontrar regular applicação, por mais largas que fossem as hypotheses» que se admitissem, «quer para as despezas de construção, quer para as inherentes aos encargos dos capitais levantados»²².

Confundia-se deliberadamente Salamanca com Leixões. Alguns deputados exigiam um inquérito a fim de se averiguarem responsabilidades.

A intervenção do Governo constituiria um beneficio para os bancos do Porto, para o País, ou não passava de mais uma operação financeira já combinada, «o pagamento à vista de uma letra passada a favor» dum grupo de banqueiros parisienses?

19. Diario da Camara dos dignos pares do Reino, 1889.

20. Diário da Camara dos dignos pares do Reino, 1889.

21. Diário da Camara dos senhores deputados. Sessão ordinária de 1889.

22. Diario da Camara dos senhores deputados. Sessão legislativa ordinária de 1894, Lisboa, 1895, p. 484.

O projecto de lei apresentado pelo Governo em 1888, após parecer favorável das comissões, deu origem à lei de 29 de Agosto de 1889, a qual concedeu a exploração de Leixões à companhia que fosse organizada pelo *Sindicato*, «elevando a 270 contos a garantia de juro, concedida ao mesmo Sindicato pela carta de lei de 22 de Julho de 1882, no caso da mesma companhia tomar de arrendamento as linhas ferreas de Salamanca, tomando a si todo o activo e passivo do Sindicato Portuense»²³.

A companhia, organizada em Novembro do mesmo ano, passou a designar-se *Companhia das Docas do Porto e Caminhos de Ferro Peninsulares*.

As acções da *Companhia*, à semelhança das obrigações que o Sindicato emitira, continuaram, porém, nas mãos dos bancos, sem qualquer cotação nacional e internacional.

Quando rebentou a crise de Maio de 1891, os bancos emissores portuenses ficaram «afflictos com a falta de recursos para acudir ao pagamento das suas notas». O Governo, que desde 1887 procurava obter a unificação da circulação fiduciária, após «negociações tratadas com todo o sigillo» com os bancos do Porto, por decreto de 10 de Julho de 1891, concedeu ao Banco de Portugal «o privilégio exclusivo da emissão fiduciária devendo trocar por metal ou por notas suas as notas em circulação dos outros bancos», abrindo a estes um crédito de 2.000 contos, sem juro, e amortizáveis em 15 anos.

O Banco União, com 330 contos em circulação, recebeu 260 contos, enquanto que o Banco Comercial — 240 contos — e o Banco Mercantil — 150 contos — receberam, cada um, 240 contos²⁴.

A banca do Porto alienava definitivamente a faculdade de emissão, privilégio de que muito se orgulhava, mas que, para Silva Cordeiro, «nada valia».

Os bancos comprometidos no *Sindicato*, devendo ao Estado somas importantes, não tinham possibilidades de custear as despesas de exploração e reparos das linhas de Salamanca, as

23. Henrique Kendall, ob. cit., p. 103.

24. Idem, pp. 110-111.

quais se encontravam em risco de caírem sob o domínio do governo espanhol, pelo que, a fim de evitar a falência daqueles, por decreto de 5 de Abril de 1892, passou o governo português a superintender por conta da *Companhia das Docas* «nas linhas de Salamanca à fronteira portuguesa, arrecadando as receitas e satisfazendo as despesas e debitos que possam determinar a suspensão da exploração das mesmas linhas, ficando todas estas quantias garantidas pelos creditos da companhia contra os bancos do Porto e pelas sommas que ainda lhe resta receber do governo espanhol»²⁵.

«A situação dos bancos era, contudo, cada vez mais afflictiva. O descrito era intenso. As reclamações de depositos incessantes. A falta de meios absoluta. Os lucros, reduzidos sensivelmente pelos capitaes empatados no negocio de Salamanca e pela falta de juro da operação de emprestimo para as classes inactivas», não permitiam a distribuição de dividendos.²⁶

Em tais circunstâncias, os bancos recorreram de novo ao Governo, o qual, com a intenção de regularizar a situação bancária do Porto, impôs como condição prévia de qualquer auxilio, a fusão dos sete bancos da cidade do norte, em dois.

Apesar da relutância dos bancos em se fundirem, estes, viram-se forçados a agrupar, de acordo com o previsto, celebrando-se tal contrato em 10 de Maio de 1894.

CONCLUSÃO

«Oliveira Martins, ao publicar em 1881 o *Portugal Contemporâneo* pusera em relevo a crescente influência plutocrática na política portuguesa».

O *Sindicato de Salamanca* surgiu numa época em que «a sociedade portuguesa toma uma feição especial caracterizada pelo predomínio das oligarquias politico-financeiras», a tal ponto se estabelecendo o «domínio do argentarismo nos parti-

25. Frederico Pimentel, ob. cit., p. 220.

26. Henrique Kendall, ob. cit., p. 114.

dos monárquicos», que «a luta entre eles caracterizar-se-á, muitas vezes, como uma luta de sindicatos».27

Nasceu da «reunião ilícita de capitais conluídos umas vezes com o governo e com a *financière* para fazer caminhos de ferro em Hespanha; outras vezes, especulando com a política para intervir nas eleições municipais do Porto».28

Sob o aspecto político, surge como resposta do partido regenerador às velhas aspirações de um importante sector da burguesia portuense, no sentido de se ligar o caminho de ferro do Douro a Salamanca: desde 1867 que a Associação Comercial do Porto pedia ao governo tal melhoramento; representaram ainda, no mesmo sentido, em 1878, a Junta Geral do Distrito do Porto e a Câmara Municipal.

Ora, fazendo a vontade à capital do norte, o partido de Fontes Pereira de Melo neutralizou e substituiu a influência dominante que o partido progressista exercera até então naquela cidade, compreendendo-se, deste modo, a hostilidade com que estes últimos, sistematicamente, procuraram neutralizar tal projecto.

Sob o aspecto financeiro, o *Sindicato* não foi mais que uma das numerosas companhias que, inserindo-se na «febre do movimento bancario» que então se fazia sentir, ostentavam «uma mobilização fictícia de capitais... improvisados no papel, avolumando os balanços e promovendo cotações artificiais para engodo d'accionistas ignorantes, com gaudío de políticos em directorias rendosas, à custa d'expedientes bolsistas e operações phantásticas»29.

A especulação financeira, alimentada pela corrupção dos políticos, que se fez sentir em Portugal no último quartel do século XIX, atinge um dos seus pontos mais altos na célebre questão de Salamanca.

Sugerido pelo governo — o ministro das obras públicas era, então, Hintze Ribeiro —, o Sindicato beneficiou a *Société*

27. Lopes de Oliveira, *História da República Portuguesa. A propaganda na monarquia constitucional*, Lisboa, 1947, p. 48.

28. *Diário da Camara dos dignos Pares do Reino*, 1882.

29. J. A. da Silva Cordeiro, *A Crise em seus aspectos moraes*, Coimbra, 1896, pp. 68-69.

Financière, a qual, semi-arruinada, quase se confundia com a Companhia da Beira Alta, de que era «director estipendiado» António Serpa, ministro da coroa portuguesa³⁰.

A *Financière* viu-se livre dos encargos relativos à construção das referidas linhas, que passaram a ser suportadas pelo tesouro português; embolsou 40 contos de réis pelos estudos que tinha desenvolvido para o traçado dos ramais de Salamanca-Vilar Formoso e Barca d'Alva; e recebeu, ainda, 54 contos «em liquidação da penalidade estabelecida» no contrato de 12 de Setembro de 1881, — cláusula que passara a vigorar por iniciativa do representante do *Sindicato*, o senhor Burnay —, «visto que a construção das linhas levou seis annos, em vez de tres annos estipulados»³¹.

O grande beneficiário da *Salamancada* foi, porém, o «habil e arrojado» Henri Burnay, «um dos maiores vultos da sociedade financeira em Portugal», o banqueiro que está presente em todas as transacções e negócios importantes dos fins do séc. XIX, o homem que, na sugestiva frase de Bordalo Pinheiro, «compra, vende, troca, empresta, põe, repõe, fia, jura e faz».

Burnay é o inspirador do *Sindicato Portuense*, entendendo-se com o Governo através de Hintze Ribeiro, aliciando a banca portuense através dos seus amigos, manifestando publicamente o desejo de ser útil ao País, «independentemente de qualquer idea de lucro», comprando jornalistas a fim de se gerar a corrente de opinião favorável ao projecto³².

Subcrevendo uma parcela mínima do capital do *Sindicato*, delegado do mesmo, com amplas prerrogativas para o representar em tudo o que seja necessário, em breve congrega em si o poder de decisão: a documentação relativa às linhas de Salamanca encontra-se em Lisboa, nas suas mãos; a administração financeira é da sua responsabilidade; a compra das locomotivas, carris e outro material ferroviário faz-se por seu intermédio; a adjudicação das empreitadas das várias secções das linhas é da sua iniciativa.

Lucra dezenas de contos nas encomendas de «material fixo

30. Diário da Camara dos dignos Pares do Reino, 1882.

31. Henrique Kendall, ob. cit., p. 32.

32. Ao Paiz, p. 17.

e circulante»; embolsa 360 contos como delegado do *Sindicato*, quantia correspondente aos 10% a que tinha direito no caso de haver lucros, — tendo-se considerado, para o efeito, como lucros imaginários, «a diferença entre o custo das linhas orçado pelo governo hespanhol, e o custo effectivo das mesmas linhas», — para cobertura das despesas de viagens, jantares de gala, bailes, gratificações, gastos de imprensa e quaisquer outras despesas indocumentadas; recebe as comissões de todos os empréstimos effectuados pelo *Sindicato*.

Alega, lisonjeia, ameaça, mente, se necessário, a fim de concretizar as especulações lucrativas que pretende; boicota as negociações dos bancos ligados ao *Sindicato* com o Governo, a fim de se resolverem as funestas consequências da Salamanca; por fim, negocea, secreta e fraudulentamente, a cedência, por parte dos bancos do Porto, da faculdade emissora, ao Banco de Portugal, aquando da crise de 1891.

Após ter exaurido os recursos financeiros da banca do Porto, Burnay superintende à sua liquidação!

Liquidação de uma banca que por muito tempo se manteve sólida. «O seu movimento, embora restricto, era razoavelmente productivo. As suas acções encontravam mais sympathias, para emprego de capital, que os títulos da divida publica»³³.

Mas não soube resistir à ambição, ao lucro fácil que Henrique Burnay lhe prometia, o qual, sugerindo, alarmando e corrompendo, levou a que os bancos do norte se compromettessem e perdessem irremediavelmente nessa triste aventura de construção de caminhos de ferro em território espanhol, e que se saldou num prejuizo superior a 2.000 contos, obrigando aqueles, desprovidos das remessas dos emigrantes vindas do Brasil, a «alienar valores importantes, a ceder do seu direito de emissão de notas e por último a liquidar, por meio de um fusão imposta pelas circunstâncias».³⁴

Sob o aspecto financeiro, a Salamanca representa para o Porto, o que a revolta de 31 de Janeiro traduz no domínio político, ou seja, o fim de um ciclo bem significativo da história

33. Henrique Kendall, ob. cit., p. 128.

34. Idem, p. 27.

da cidade, iniciado em 1820, e que se prolongou durante o oitocentismo português. A partir de então, o Porto deixa de ter qualquer capacidade de diálogo ou de réplica a Lisboa, a uma capital que se transforma, em definitivo, no único polo de decisão nacional.

O capitalismo disperso, aqui como por toda a parte, cedia o passo ao capitalismo concentrado. A crise de 1891 assim o exigia. A expansão colonial assim o justificava.

APÊNDICE

Documento n.º 1

Banqueiros e capitalistas que subscreveram o capital inicial de 1.000 contos, do Sindicato Portuense:

Banco Aliança, c/ propria	110.000\$000
Banco Aliança, c/ terceiros	142.000\$000
Banco Commercial do Porto	100.000\$000
Banco Mercantil Portuense	100.000\$000
Banco União	100.000\$000
Banco Portuguez	100.000\$000
Banco Comercio e Industria	100.000\$000
Caixa filial do Banco do Minho	10.000\$000
Nova Companhia Utilidade Publica	100.000\$000
Antonio de Moura Soares Veloso	1.000\$000
Henry Burnay & C. ^a , c/ propria	20.000\$000
Henry Burnay & C. ^a , c/ terceiros	63.000\$000
Joaquim Pinto Leite & Filhos	4.000\$000
Licínio Pinto Leite	10.000\$000
Visconde de Alves Machado	20.000\$000
Visconde da Silva Monteiro	20.000\$000
Rs	1.000.000\$000

Documento n.º 2

Representação do comício de Silves contra o sindicato de Salamanca.

Dignos pares do reino.— Os cidadãos reunidos em comício na cidade de Silves, no dia 18 de junho de 1882, com o fim de analysar e discutir o projecto do governo, conhecido pelo nome de syndicato de Salamanca, usando do direito de representação e no intuito de defender os interesses do paiz, vão à presença dos dignos pares expor o seguinte:

Tendo conhecimento dos motivos que deram logar ao syndicato de Salamanca e das suas consequencias tão onerosas para o paiz, lamentam sobremaneira que a maioria da camara electiva, conhecendo a origem, motivos e fins de tão ruinoso projecto contra o qual está protestando todo o paiz, não duvidasse approval-o.

Os filhos d'esta provincia deixariam de cumprir com o dever de cidadãos portuguezes se n'esta conjunctura deixassem de adherir ás representações que de todos os angulos do paiz são dirigidas á digna camara dos pares contra um

projecto que nenhum argumento plausível pôde justificar; e assim, levantam sua voz humilde, e, unidos com seus irmãos das provincias do norte, protestam solenemente contra um contrato que nos obriga a tão enormes como inuteis sacrificios, esperando que a illustrada camara dos dignos pares do reino, inspirada nos sentimentos de verdadeiro patriotismo, não deixará subordinar os interesses da nação a pretensões mal cabidas.

E como poderiam admitir de boamente que o seu dinheiro, que o producto das suas contribuições sempre crescentes e que pagam com tanto sacrificio nos desgraçados annos que vão correndo, fosse despendido na construção de caminhos de ferro em terra estrangeira, vendo ficar a sua provincia privada das vantagens da viação accelerada, tão reclamada pelas necessidades dos tempos modernos?

Como poderia esta provincia ficar silenciosa quando vê despendor o seu dinheiro para sustentar caprichos ou conveniencias injustificaveis, ficando ella sem caminho de ferro que a ligue á capital e ás provincias, suas irmãs?

Como poderia esta provincia ser indifferente á approvação de um projecto que obriga a nação a um encargo de 2.700.000\$000 réis que o actual governo despende com mão liberal, quando aos representantes do Algarve e Alentejo, que pediam a conclusão do caminho de ferro do sul, se responde que este se não faz com padre-nossos?

Pois não ha dinheiro para concluir o caminho de ferro do sul, não ha dinheiro para acudir a uma necessidade urgente, não ha dinheiro para utilizar, para mobilisar um capital enorme enterrado na parte construida; não ha dinheiro para se matar a fome do povo algarvio com trabalhos publicos, e ha dinheiro para se dar de mão beijada á rica nação hespanhola?

Que absurdo! Que injustiça!

E succede isto logo depois de se discutir, de se reconhecer e aceitar a necessidade de tributar o assucar, o chá, o petroleo e o sal; e, como se tudo isto fosse pouco, aggravam-se ainda os sacrificios do contribuinte com o adicional de 6 por cento sobre todos os impostos!

É duro, é cruel!

Assusta-se o paiz com a tristissima perspectiva do seu estado financeiro; reclamam-se impostos sobre impostos; obriga-se o contribuinte a pagar mais do que pôde—o pequeno lavrador, a classe mais numerosa e mais desprotegida, a quasi trabalhar para o estado; vota-se e aceita-se o sacrificio como um extremo esforço para salvar o paiz; impõe-se ainda a esta desgraçada provincia o sacrificio de ficar privada de um melhoramento a que tem direito incontestavel, e, por fim, reunida a somma de tantos esforços, esquece-se tudo e dão-se 2.700.000\$000 réis para salvar compromissos eleitoraes ou saciar pretensões desordenadas!

Não pôde, não deve ser.

O indifferentismo natural ao povo portuguez deve ter um limite

Documento n.º 3

Representação da Junta Geral do Distrito do Porto, a favor do Sindicato.

Senhores deputados da nação portugueza. — A junta geral do districto do Porto tem a honra de chamar a vossa attenção para um dos mais graves e importantes assumptos que na actual sessão legislativa estão sujeitos á vossa illustrada apreciação.

Este assumpto é o de que trata a proposta de lei do governo 64-E, a qual tem por fim ligar o caminho de ferro do Douro com a linha de Salamanca na Barca de Alva

A junta geral do districto do Porto, já em 11 de abril de 1878 representou ao parlamento mostrando-lhe a necessidade urgentissima de fazer a ligação d'estes dois caminhos n'aquelle ponto da nossa fronteira, e pedindo-lhe que adoptasse as medidas necessarias para que tal aspiração se realisasse.

São passados quatro annos durante os quaes esta importante questão tem sido discutida por toda a imprensa do paiz, e esta junta tem o prazer de vos communicar que ainda não viu produzir um unico argumento que mesmo ligeiramente lhe fizesse abalar as suas convicções a este respeito.

A junta geral de 1878 era composta pela maior parte de outros homens, predominava n'ella o elemento politico progressista; pois a junta geral de 1882, não obstante ser composta de outros caracteres, e de n'ella predominar o elemento politico regenerador, pensa a este respeito como pensava a de 1878, e vem pedir na essencia o mesmo que a sua antecessora então pediu ao parlamento do seu paiz.

Ha apenas uma differença: a junta de 1878 demonstrou as vantagens d'este melhoramento, e pediu ao parlamento que o realisasse no mais breve praso; a junta de 1882 não demonstra o que já está demonstrado, e limita-se a dizer muito respeitosaente aos representantes da nação, que perante os progressos que estão fazendo as ligações de Vigo e da Figueira, a rejeição ou adiamento da proposta 64-E importa uma sentença de morte para a mais activa, a mais energica e a mais laboriosa cidade portugueza.

A junta geral do districto do Porto tem observado que ha no paiz quatro grupos de individuos que promovem, cada um por seu motivo especial, a rejeição ou adiamento da proposta de lei 64-E.

O primeiro grupo combate-a porque prefere a linha de Traz os Montes pelo Valle do Tua ao prolongamento do caminho de ferro do Douro.

O segundo grupo combate-a porque acha pessimo o traçado da Barca de Alva a Boadilla.

O terceiro combate-a porque acha loucura gastar o dinheiro portuguez na construcção de caminhos de ferro hespanhoes.

E o quarto porque não quer enriquecer os membros do syndicato á custa do suor do povo.

Analysemos estas rasões:

Não póde a linha de Traz os Montes disputar preferencia á linha do Douro, nem vice-versa, porque ambas são necessarias e indispensaveis; bem longe de se contrariarem auxiliam-se e até quasi se completam.

A linha do Douro caminha de L. para O., e alem de desempenhar a sua importantissima missão internacional serve sete concelhos do districto de Bragança que estão mais perto da margem direita do rio e os concelhos de Vizeu e da Guarda que estão na margem esquerda.

A linha de Traz os Montes caminha do S. para o N., fórma com a do Douro um perfeito angulo recto e serve a população transmontana dos dois districtos de Bragança e Villa Real, que demora a maiores distancias do rio Douro; é, portanto, claro que nenhuma d'estas duas linhas póde substituir a outra.

Entende até esta junta que o meio mais seguro de obter a linha de Traz os Montes é construir a do Douro, depois de concluida esta ha de forçosamente construir-se aquella, não só para servir a população transmontana que vive no alto da provincia, mas tambem para que ella traga o sangue e a vida á grande arteria; para que augmente o rendimento da linha do Douro.

Emquanto ao traçado da Barca de Alva a Boadilla, sabe esta junta que elle está longe de ser excellente, nem isso surprehende ninguem, attenta a sua paternidade; mas o que esta junta não conhece são as razões porque qualquer governo d'esta nação, a provincia de Salamanca e o syndicato não hão de instar com todo o empenho, e com a necessaria perseverança para que esse traçado seja modificado; nem as rasões porque qualquer governo hespanhol não ha de deferir agradavelmente a essas instancias, que não só estão em harmonia com a justiça, mas tambem com o seu proprio interesse. Peior, incomparavelmente peior do que o traçado seria o funesto expediente de adiar, sob este pretexto, a resolução de tão grave e importante problema.

Emquanto aos que chamam loucura ao facto de subsidiarmos a construção de um caminho de ferro em paiz estranho, falta-lhes só demonstrar, para terem razão, que o subsidio se dá expontaneamente. Não ha em Portugal um unico individuo que dê por prazer este subsidio: dá-se, porque assim o ordena a severa lei da necessidade. E se é loucura importar da provincia de Salamanca o sangue e a vida para animar o nosso corpo social, porque não chamam tambem loucura á importação do carvão com que animâmos as nossas fabricas, á de petroleo com que allumiâmos as nossas ruas, e á das madeiras com que edificâmos as nossas casas?

Resta fallar dos lucros do syndicato.

Esta junta geral muito estimaria que o syndicato fizesse uma operação tão vantajosa que lhe resultassem d'ella os seguintes lucros: 1.º, a satisfação de ser bem servido o seu paiz; 2.º, a gratidão nacional, larga e unanimemente manifestada; 3.º, a maior remuneração possivel para os capitaes que arriscou n'esta patriotica empreza.

Este brilhante resultado seria a condigna recompensa para a coragem, para o patriotismo e para a intelligencia; seria um nobre incitamento para futuras emprezas, e seria principalmente uma poderosa garantia de que este paiz, nas graves conjuncturas que porventura tenha de atravessar, podia contar sempre com o auxilio efficaz dos seus mais valiosos filhos.

Documento n.º 4

Representação do comício de Leiria contra o Sindicato.

Dignos pares do reino. — Os abaixo assignados, por comissão do grande comício popular realizado na cidade de Leiria, no dia 25 do corrente mez, vem pedir-vos que não aproveis o projecto de lei, que concede um avultadissimo subsidio para a construcção do caminho de ferro Salamanca á Barca de Alva e Villar Formoso.

O paiz atravessa uma crise gravissima, o estado das nossas finanças não é lisonjeiro, os povos estão sobrecarregados com impostos vexatorios, que tornam já bem difficil a existencia de muitas familias.

Nas povoações ruraes do concelho de Leiria, e em outras limitrophes, existem muitos casaes em que ha fome, porque a elevação do preço dos cereaes está em grande desproporção com o salario diminutissimo do operario. Alem d'isto, o concelho de Leiria acaba de ser invadido por um inimigo terrivel, o phylloxera, que ameaça destruir a principal parte da nossa riqueza.

N'estas circumstancias, e attendendo a que o paiz carece de tantos melhoramentos, que não póde realisar por falta de meios, e está ameaçado de ver destruida uma grande parte da sua riqueza collectavel pela destruição das vinhas, e attendendo por outro lado a que é já muito consideravel o deficit, e que muito maior poderá ser em breve pela destruição, mais que provavel, da nossa riqueza agricola, parece ao comício leiriense um verdadeiro attentado conceder um subsidio para construcção de um caminho de ferro em terra estranha, quando amanhã todos os nossos recursos poderão ser insufficientes para as despezas urgentes e impreteriveis.

Documento n.º 5

Representação do comício de Vila Real contra o Sindicato.

Dignos pares do reino. — Os abaixo assignados, como representantes dos cidadãos reunidos em comício publico no dia 25 do corrente mez em Villa Real, vem respeitosaente solicitar da segunda camara legislativa que negue a sua approvação ao projecto de lei concernente ao syndicato de Salamanca.

Poucas questões, ou talvez nenhuma, tem havido como essa, que tão vivamente atrahisse a attenção do paiz, tornando-se conhecida no seu aspecto fundamental da grande maioria dos cidadãos, e que tanto contendesse com o patriotismo e justiça, ao mesmo tempo que com a moralidade e opportunidade. Votam-se frequentemente leis que transformam o modo de ser das relações civis, e os cidadãos, a cujos contratos ou actos jurídicos directamente respeitam, raro chegam em geral a ter d'ellas noticia esclarecida, quando até já obrigam pela sua publicação; e votaram-se ainda ha pouco novos, pesados, e naturalmente odiosos tributos pelos objectos da sua

incidencia, aggravaram-se os que já existiam, e a irritabilidade do povo, aliás n'estes casos pouco estranhavel, não se fez sentir por manifestação alguma que reclamasse estudo ou attenção consideravel.

Pois com o projecto referido acontece exactamente o contrario; não é ainda lei da nação, e é geralmente bem conhecido; não affecta (fóra do syndicato, cujo egoismo serve) accentuadamente direitos ou interesses individuaes, e a hostilidade contra elle é pronunsiadissima, não pela ligação do Porto com Salamanca, que todos desejam, não para algum partido explorar e aproveitar paixões populares, que mais apropriado ensejo subministravam os mencionados tributos, mas pela justa indignação das consciencias, escandalizadas pela, ao menos reprehensivel, e já ha muito não dissimulada origem do syndicato, melindradas com o feudo que á Hespanha se quer obrigar Portugal a pagar, injuriadas com os conluios secretos que ludibriam a boa fé, e illustradas pela demonstração já feita dos defeitos e erros materiaes e economicos, que em detrimento do paiz e do proprio Porto o projecto patrocina e quer tornar irremediaveis.

Póde, por isso, asseverar-se que a cada cidadão resta só a exprimir o seu voto, e aos poderes publicos dar-lhe o valor devido, e acrescentar-lhe as abstenções e as simples negações, porque coragem de exprimir sempre o seu pensamento, e a isenção e liberdade para não faltar ao sentimento íntimo, quando se indica manifestal-o, um conjunto de circunstancias do nosso organismo politico tornam para muitos difficil.

Esse voto, pelo que toca ao comicio respeitabilissimo que os abaixo assignados representam, foi por unanimidade o de reprovação d'aquelle projecto, e, alem dos motivos geraes, tiveram para isso os laboriosos e honrados habitantes d'esta região justissimo incitamento por verem com a devastação phylloxerica a ruína e a fome, uns dos vizinhos, outros já de si e da familia, e lembrarem-se com affronta para elles que com os 2.700.000.000 réis, a que corresponde o encargo que leva para terras de Hespanha, onde ella devia construir os seus caminhos de ferro, como nós cá construimos os nossos, a bolsa, que é o trabalho, e por isso o sangue de nós os portuguezes que, com os 2.700.000\$000 réis, dizemos, se faziam já extensas obras de viação acceelerada em Traz os Montes, beneficiando tambem o Porto tanto ou mais que com a ligação com Salamanca, que só por absoluta necessidade de se evitar o despendio de quaesquer dinheiros em melhoramentos materiaes podem consentir silenciosamente em que se adie a satisfação das reclamações que já foram feitas no comicio de 12 de março ultimo, retardando-se iniquamente, cruelmente, o emprego de um dos remedios de occasião por todos reconhecido para ir acudindo ao mal social que a esta provincia afflige, e que foi sempre exemplarissima no pagamento das contribuições, que a outras relapsas no cumprimento das obrigações fiscaes foram favorecer.

É perigoso, dignos pares do reino, fazer em qualquer sociedade politica a já repetida experiencia de negar quaesquer direitos a povos que têm fome, mas é mais do que isso (é o que pelo respeito ao parlamento não dizemos) desprezar esses direitos com preferencias por solicitude exclusiva, conservando-se para isso ainda por nova prorogação aberto o parlamento a respeito de um assumpto que já em absoluto o comicio, que temos a honra de repre-

sentar, reprova, succedendo-se a muitos que, com o mesmo intuito geral, se têm realizado no paiz, e se estão realizando a esta mesma hora.....

Documento n.º 6

Representação da câmara de Vila Real de Santo António contra o Sindicato.

Dignos pares do reino. A camara municipal do concelho de Vila Real de Santo António, solicita propugnadora dos interesses legitimos dos seus muni- cipes, e adhire até ao movimento de reprovação geral contra a marcha irre- gular dos negocios publicos do paiz, vem appellar para o patriotismo da camara dos dignos pares do reino, que de certo se dignarão acceitar a defeza de uma causa que é a questão palpitante da actualidade, porque n'ella estão empenhados altos interesses da nação.

A provincia do Algarve atravessa actualmente uma crise agricola e de trabalho verdadeiramente aterradora. Ainda mal convalescente da longa estiagem dos annos de 1876, 1877 e 1878, vê-se esta provincia novamente des- fallecer perante a aridez actual de seus campos, consequencia lamentavel da persistente estiagem do ultimo anno. A fome com o seu negro cortejo de horrores bate já ás portas dos trabalhadores e dos pequenos lavradores algar- vios, e até alguns casos de morte por inanição se referem já publicamente.

Nas serras adjacentes nas povoações germina o pensamento de descerem a estas, com o fim de tentarem um ultimo esforço para não succumbirem á fome. Pediu-se já ao governo de Sua Magestade que desse providencias promptas e salutaes para este estado gravissimo da provincia, mas nada ainda se fez no sentido de minorar tão grande mal.

As camaras municipaes não satisfazem pontualmente os ordenados dos seus professores de instrução primaria, porque os seus cofres estão exhaustos e repugna aos animos dos vereadores compellir administrativamente, ao paga- mento dos tributos, cidadãos que não têm para comer.

Em tão lamentavel estado economico da provincia um expediente viria de certo attenuar males presentes e preparar prosperidade futura—era a construcção de caminho de ferro, cuja necessidade foi sempre reconhecida, e nas actuaes circumstancias é imperiosa.

Apesar, porém, de todos estes motivos dignos da acquiescencia completa e prompta do espirito resolutivo dos bons portuguezes, pretende-se preterir neces- sidades nacionaes e auxiliar interesses de estranhos, fazendo votar em favor do pagamento do caminho de ferro hespanhol com dinheiro de Portugal.

Ainda uma circumstancia importante convem ponderar, porque ella encarece sobremaneira a gravidade da nossa situação.

Poucas semanas depois de ser approvedo nas duas casas de parlamento o augmento dos tributos existentes e a creação do novo imposto sobre o sal, ficando por este facto a acquisição dos elementos mais necessarios á alimen- tação do homem, quasi defeza para as classes pobres; é então, poucas sema- nas depois de approvedo tão enorme sacrificio, que se pretende de mão

beijada atirar para a provincia de Salamanca 2.700.000\$000 réis, que são um verdadeiro rio de sangue portuguez destinado a fertilisar uma provincia hespanhola.

Amanhã precisaremos de pagar a nossa avultada divida, obter meios para acudir ás despesas impreteriveis da civilisação e fomentar a instrucção popular; mas, povo que viveu em irreflectida ostentação, não teremos então recursos, porque esgotámos as nossas forças tributarias em construir caminhos de ferro em solo estrangeiro.

As nossa possessões de alem-mar, que ainda hoje são uma joia preciosa da corôa de Portugal, existem quasi abandonadas da metropole. São, porém, monumentos das nossas antigas glorias, mas também são por erros dos nossos governos prova indestructivel da nossa decadencia. Deviamos, empregando esforços superiores, administrar justa e patrioticamente a nossa Africa oriental e occidental, e fomentar a riqueza n'este vastissimo continente. Pois uma parte importante dos recursos, para isso necessarios, querem levar em offerenda a territorio hespanhol.

Tambem pelo lado moral é defeituosa a proposta de lei, que concede garantia de juro á companhia concessionaria da linha ferrea que, partindo de Salamanca, se biparta em Boadilla para Barca de Alva e para Villar Formoso. É defeituosa porque significa pela sua indole e por sua novidade um flagrante ultraje á consciencia publica, aos sentimentos de patriotismo e aos pundonorosos brios da nação, que tanto preza o principio da sua independencia politica, como a integridade e autonomia do seu dinheiro.

Documento n.º 7

Representações a favor e contra o Sindicato, inseridas no *Diário do Governo* de 1882.

A FAVOR

Câmara de Agueda
 » de Aguiar da Beira
 » de Alandroal
 » de Alcobaça
 » de Alfândega da Fé
 » de Alijó
 » de Aljustrel
 » de Almeida
 » de Almodovar
 » de Alveízere
 » de Amarante
 » de Amares
 » de Arcos de Valdevez
 » de Arouca
 » de Arronches

CONTRA

Câmara de Albufeira
 » de Almeida
 » de Anadia
 » de Ancião
 » de Aveiro
 » de Aviz
 » de Cartaxo
 » de Castelo de Vide
 » de Chaves
 » de Coruche
 » de Elvas
 » de Ferreira do Zézere
 » de Gavião
 » de Grândola
 » de Idanha-a-Nova

A FAVOR

Câmara de Barrancos
 » de Beja
 » de Braga
 » de Bragança
 » de Cabeceiras de Basto
 » de Cadaval
 » de Caminha
 » de Carrazeda de Ancieães
 » de Carregal
 » de Cascais
 » de Castelo Branco
 » de Castelo Rodrigo
 » de Castro Marim
 » de Ceia
 » de Celorico de Basto
 » de Celorico da Beira
 » de Crato
 » de Esposende
 » de Estarreja
 » de Fafe
 » de Fornos de Algodres
 » de Fráguas
 » de Freixo de Espada à Cinta
 » de Gondomar
 » de Guarda
 » de Guimarães
 » de Lamego
 » de Lousada
 » de Mação
 » de Macedo de Cavaleiros
 » de Macieira de Cambra
 » de Maia
 » de Mangualde
 » de Manteigas
 » de Marco de Canaveses
 » de Melgaço
 » de Mértola
 » de Mesão Frio
 » de Mirandela
 » de Mogadouro
 » de Moimenta da Beira
 » de Monção
 » de Monchique
 » de Moncorvo
 » de Mondim de Basto
 » de Mondim da Beira

CONTRA

Câmara de Loulé
 » de Marvão
 » de Meda
 » de Mira
 » de Mortágua
 » de Mourão
 » de Oliveira de Frades
 » de Oliveira do Hospital
 » de Penacova
 » de Portalegre
 » de Portel
 » de Porto de Mós
 » de Redondo
 » de Resende
 » de S. João das Areias
 » de Sernancelhe
 » de Soure
 » de Tabuaço
 » de Vagos
 » de Vidigueira
 » de Vila Nova da Barquinha
 » Vila Real de Santo António
 » de Viseu
 Comício de Almada (dos povos de
 alguns concelhos ao sul do Tejo)
 Comício de Baião
 » de Braga
 » de Bragança
 » de Fafe
 » de Faro
 » de Grândola
 » de Lamego
 » de Leiria
 » de Loulé
 » de Monção
 » de Portalegre
 » de Porto
 » de Serpa
 » de Setúbal
 » de Silves
 » de Trancoso
 » de Viana do Castelo
 » de Vila Real
 Junta de paróquia de Alcáovas
 População de Arcos de Valdevez
 Habitantes de Arronches

A FAVOR

Câmara de Montalegre
 » de Montemor-o-Novo
 » de Moura
 » de Murça
 » de Nelas
 » de Odemira
 » de Olivais
 » de Oliveira de Azeméis
 » de Oliveira do Bairro
 » de Ourique
 » de Ovar
 » de Paços de Ferreira
 » de Paredes
 » de Paredes de Coura
 » de Penedono
 » de Penafiel
 » de Penalva do Castelo
 » de Penamacor
 » de Peso da Régua
 » de Ponte da Barca
 » de Ponte de Lima
 » de Ponte de Soure
 » do Porto
 » de Póvoa do Lanhoso
 » de Póvoa de Varzim
 » de Proença-a-Nova
 » de Reguengos
 » de Resende
 » de Ribeira de Pena
 » de Sabrosa
 » de Santa Comba Dão
 » de Santa Marta de Penaguião
 » de São João da Pesqueira
 » de São Pedro do Sul
 » de Sardoal
 » de Satão
 » de Seixal
 » de Serpa
 » de Sever do Vouga
 » de Terras do Bouro
 » de Tondela
 » de Torres Novas
 » de Trancoso
 » de Valença
 » de Valongo

CONTRA

Proprietários de Cabeceiras de Basto
 Habitantes de Campo Maior
 Habitantes de Celorico da Beira
 Habitantes do concelho de Espo-
 sende
 Habitantes da Guarda
 Cidadãos de Guimarães
 Junta de paróquia e cidadãos de
 Ilhavo
 Vereadores da câmara de Lamego
 Principais contribuintes do concelho
 da Meda
 Minoria da Câmara e maioria dos
 40 principais contribuintes, do
 concelho de Monção
 Eleitores de Poço do Bispo
 Membros do comércio do Porto
 Minoria da Câmara de S. Pedro do
 Sul, e os 40 maiores contribuintes
 do concelho
 Habitantes de Valença do Minho
 Cidadãos de Vila Nova de Foscoa
 Vogais da junta de paróquia de Vila
 Verde
 As 15 juntas de paróquia do conce-
 lho de Vila Verde
 As 26 juntas de paróquias do conce-
 lho de Vila Verde

A FAVOR

Câmara de Valpaços

- » de Viana do Alentejo
- » de Viana do Castelo
- » de Vila do Conde
- » de Vila da Feira
- » de Vila Flor
- » de Vila Nova de Cerveira
- » de Vila Nova de Foscoa
- » de Vila Nova de Gaia
- » de Vila Nova de Ourém
- » de Vila Pouca de Aguiar
- » de Vila Real
- » de Vila Velha de Rodão
- » de Vila Verde
- » de Vimioso
- » de Vinhais

Vereadores e cidadãos de Campo
Maior

Cidadãos do concelho de Faro

Comissão executiva da Junta Geral
do distrito da Guarda

Comício de Lamego

Associação Comercial do Porto

Empregados do comércio do Porto

3574 comerciantes, industriais e ca-
pitalistas do Porto

Negociantes da cidade do Porto.

*Documento n.º 8*A linha de Salamanca: sua evolução, rendimentos e percursos quilo-
métricos ³⁵.

<i>Anos</i>	<i>Kilómetros explorados</i>	<i>Passageiros</i>	<i>Mercadorias</i>
1887	147	57.537	29.958 t.
1888	202	61.583	22.53,5 t.
1889	202	65.401	55.571,4 t.
1890	202	63.314	48.774,1 t.
Total	—	247.835	154.347 t.

35. Frederico Pimentel, ob. cit., p. 221.

Por kilometro:	Receita	Despeza
Em 1887... reis	432\$907	593\$971
Em 1888... reis	330\$103	555\$901
Em 1889... reis	464\$648	640\$715
Em 1890... reis	452\$908	641\$381

Percurso medio:	Passagens	Mercadorias
Em 1887	55	49,9
Em 1888	58,64	59,2
Em 1890	63	59,6

Documento n.º 9

Bancos do Porto em 1890

Banco Aliança
 Banco Comercial do Porto
 Banco Comércio e Indústria¹
 Banco Industrial do Porto
 Banco London e Brazilian
 Banco Mercantil Portuense¹
 Banco Nova Companhia Utilidade Publica¹
 Banco Portuguez²
 Banco União².

Bancos do Porto em 1896

Banco Aliança
 Banco Comercial do Porto
 Banco London e Brazilian
 Banco Mutuário
 Banco Portuguez e Brasileiro

-
1. Integrados no Banco Comercial do Porto.
 2. Deram origem ao Banco Português e Brasileiro.