

## X Congreso Internacional de Historia Ferroviaria Alcázar de San Juan, 24-25-26 de junio de 2026

### Sesión III La internacionalización de las empresas ferroviarias (siglos XIX-XXI)

#### A internacionalização das empresas ferroviárias e os engenheiros, condutores e empreiteiros franceses envolvidos nas mesmas: O caso da Companhia de Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta (CCFBA)

---

ANA CARDOSO DE MATOS  
CIDEHUS – Universidade de Évora  
amatos@uevora.pt

**Resumo:** A concessão para a construção do Caminho de ferro da Beira Alta, que se previa que tivesse uma ligação directa a Paris, foi atribuída à Société Financière de Paris em 1878. Esta empresa constituiu a Companhia de Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta para a qual transferiu a concessão. Tal como aconteceu com a maioria das companhias de capitais franceses que investiram no caminho de ferro português esta Companhia importou as referências tecnológicas, os modelos de gestão e os materiais e encarregou da direcção das obras engenheiros e condutores franceses, adjudicando os trabalhos a empreiteiros também de origem francesa. Nesta comunicação serão analisados alguns destes actores que intervieram na construção da linha de caminho de ferro da Beira Alta.

**Palavras-chave:** Caminho de ferro; Companhia de Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta; Société Financière de Paris; engenheiros; empreiteiros

---

## INTRODUÇÃO

A modernização dos transportes constituiu uma das principais preocupações dos sectores políticos e intelectuais portugueses ao longo do século XIX. Já na década de 1830, autores como Alexandre Herculano defendiam a necessidade de melhorar as vias de comunicação como condição essencial para o desenvolvimento económico e territorial do país (Justino, 2016). Contudo, apenas a partir da Regeneração, iniciada em 1851, o Estado português assumiu de forma efetiva uma política de investimento nas obras públicas e na construção ferroviária.

A criação do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, em 1852, marcou o início de uma estratégia de modernização baseada na construção de estradas, pontes, portos e caminhos de ferro. Sob a liderança de Fontes Pereira de Melo, desenvolveu-se um vasto programa de infraestruturas que ficou conhecido como Fontismo. Neste ministério o Conselho de Obras Públicas e Minas, que se devia pronunciar sobre as várias obras que se projectavam ou estavam a ser executadas no país, era maioritariamente constituído por engenheiros (Macedo, 2012), na sua maioria militares, que nalguns casos tinham completado com viagens de estudo ou formação no estrangeiro.

Apesar desta ambição modernizadora, Portugal enfrentava duas dificuldades estruturais: a escassez de capitais e a falta de técnicos especializados em engenharia ferroviária. Embora alguns engenheiros portugueses tivessem formação obtida no estrangeiro, sobretudo na *École des Ponts et Chaussées*, em França, o país não possuía ainda capacidade técnica suficiente para executar autonomamente grandes obras ferroviárias (Cardoso de Matos, 2009). Por essa razão, o governo português recorreu frequentemente a empresas estrangeiras, nomeadamente francesas, que importavam as referências tecnológicas, os modelos de gestão, os materiais e os principais engenheiros (Pinheiro, 2002).

A construção da linha da Beira Alta constitui um exemplo deste processo. Concebida como uma ligação internacional entre Lisboa e Paris, a linha foi atribuída à *Société Financière de Paris*, que posteriormente criou a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta (CCFPBA) para assegurar a construção e exploração da via férrea. A empresa integrou engenheiros, empreiteiros e construtores franceses com experiência em grandes obras públicas internacionais. A participação destes técnicos não se limitou à execução material da linha. Através deles circularam modelos de gestão, técnicas de engenharia, métodos

construtivos e materiais industriais modernos Cardoso-de.Matos, 2022). Assim, a linha da Beira Alta tornou-se um importante espaço de transferência tecnológica e de integração de Portugal nas redes ferroviárias europeias (Pinheiro e Cardoso de Matos, 2016).

A partir da análise das várias publicações em que é abordada a CCFPBA e dos estudos em que são analisados os percursos pessoais e pessoais dos engenheiros, construtores e empreiteiros franceses, este texto analisa a intervenção que alguns desses actores tiveram na construção do caminho de ferro da Beira Alta, procurando contextualizar essa intervenção no conjunto do seu percurso profissional e da sua intervenção em outras obras realizadas em Portugal.

## **1. O INVESTIMENTO E OS ENGENHEIROS FRANCESES NOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES**

Durante a segunda metade do século XIX, o desenvolvimento ferroviário europeu caracterizou-se por uma forte internacionalização dos investimentos. Segundo Albert Broder (1999), verificou-se uma divisão geográfica entre os capitais britânicos e franceses. Enquanto os britânicos concentravam grande parte dos seus investimentos no continente americano e no império colonial, os franceses privilegiavam a Europa continental, nomeadamente a Península Ibérica, Itália, Bélgica e Império Russo.

Em Portugal, os capitais franceses tiveram um papel decisivo na construção das principais linhas ferroviárias. As empresas francesas não forneciam apenas financiamento. Exportavam igualmente modelos de gestão empresarial, referências tecnológicas e técnicos especializados, especialmente engenheiros e empreiteiros (Pinheiro, 2002).

Esta estratégia relacionava-se com a política de expansão internacional promovida por grandes instituições financeiras francesas, como o *Crédit Mobilier*, fundado pelos irmãos Péreire. Para estes investidores, os caminhos de ferro representavam simultaneamente uma oportunidade económica e uma forma de afirmar a superioridade industrial e técnica francesa. Num relatório apresentado em 1858, Isaac Péreire defendia que a construção ferroviária internacional permitia expandir relações comerciais e difundir os princípios mais avançados da engenharia moderna (*Société Générale du Crédit Mobilier*, 1858).

Em Portugal, os engenheiros nacionais desempenhavam inicialmente funções sobretudo ligadas à fiscalização e aprovação técnica das obras.

Muitos destes engenheiros estavam integrados no Ministério das Obras Públicas, cabendo-lhes acompanhar os projetos executados pelas empresas estrangeiras (Macedo, 2012). Apenas progressivamente os técnicos portugueses começaram a assumir cargos mais relevantes dentro das companhias ferroviárias.

Apesar de os engenheiros franceses dominaram até ao final do século XIX a intervenção nos caminhos de ferro portugueses, como Eusébio Page, que foi engenheiro do empreiteiro-geral Marquês de Salamanca, tiveram um grande papel na construção das linhas da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, e algumas empresas inglesas estiveram envolvidas na construção da rede ferroviária portuguesa (Pinheiro, 2002).

## **2. OS TRAÇADOS E A ADJUDICAÇÃO DA LINHA DA BEIRA ALTA**

Os primeiros estudos relativos à linha da Beira Alta datam de 1858. Desde cedo se reconheceu a importância estratégica desta ligação ferroviária, destinada a aproximar Portugal do centro da Europa através da fronteira espanhola. Vários engenheiros apresentaram propostas de traçado, procurando encontrar soluções adequadas às características geográficas da região.

Entre os primeiros estudos destacaram-se os realizados por José Carlos Conrado Chelmiki e José Anselmo Gromicho Couceiro. Posteriormente, Francisco Maria de Sousa Brandão apresentou novas soluções, propondo dois percursos alternativos com partida na Pampilhosa, um a norte e outro a sul do rio Mondego (D'Abreu, 2008). Outros engenheiros, como Felix Combelles e Boaventura José Vieira, também elaboraram propostas alternativas para a linha.

Em 1875, o engenheiro Bento Fortunato de Moura Coutinho d'Almeida de Eça foi encarregado de elaborar o projeto definitivo. Baseando-se nos estudos anteriores, Almeida d'Eça optou por um traçado que seguia o vale do Mondego, considerando-o mais vantajoso em termos técnicos e económicos (Eça, 1876).

O projeto dividia a linha em cinco secções: Pampilhosa-Santa Comba Dão, Santa Comba-Mangualde, Mangualde-Vila Franca das Naves, Vila Franca-Vila Fernando e Vila Fernando-Vilar Formoso. A ligação à Linha do Norte fazia-se na Pampilhosa, seguindo depois em direção à fronteira espanhola.

As características do relevo da Beira Alta constituíram um grande desafio técnico. A travessia da região implicava a construção de numerosas pontes, túneis, viadutos e aterros ferroviários (D'Abreu, 2008). O percurso atravessava zonas montanhosas e vales profundos, exigindo soluções de engenharia complexas.

Em fevereiro de 1876, o governo português aprovou oficialmente o projeto definitivo da linha. Poucos meses depois foi aberto concurso público para a construção e exploração da ferrovia. Contudo, os dois primeiros concursos ficaram desertos, revelando os elevados riscos financeiros e técnicos associados ao empreendimento.

Apenas em 1878 surgiu um interessado: a Société Financière de Paris. A empresa francesa obteve então a concessão da linha, assumindo a responsabilidade pela sua construção e exploração durante noventa e nove anos (Vieira, 1983).

### **3. A CRIAÇÃO DA COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES DA BEIRA ALTA**

Após obter a concessão, a Société Financière de Paris criou a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta (CCFPBA), sociedade responsável pela execução e exploração da linha ferroviária. Os estatutos da companhia, aprovados em 1879, revelam claramente a forte influência francesa na administração da empresa.

O conselho de administração integrava membros portugueses e franceses, mas os principais cargos ficaram reservados a representantes ligados à sociedade financeira parisiense. O presidente da companhia foi o Barão Gustave de Bussière, vice-presidente da Société Financière de Paris, enquanto Henri Durangel assumiu o cargo de administrador delegado (Estatutos da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, 1879).

A companhia possuía igualmente um comité em Paris responsável pelas operações financeiras internacionais, incluindo a emissão de obrigações nos mercados europeus. Esta estrutura permitia manter uma ligação direta entre os investidores franceses e o projeto ferroviário português.

O capital social da empresa foi fixado em dez milhões de francos, divididos em vinte mil ações. Contudo, os custos da construção rapidamente ultrapassaram as previsões iniciais. Para financiar as obras, a

companhia recorreu à emissão de numerosas obrigações, colocadas sobretudo nos mercados financeiros de Paris e Londres (Vieira, 1983).

A construção da linha iniciou-se em 1879 e prolongou-se até 1882. Após a conclusão das obras, engenheiros portugueses foram encarregados de proceder à inspeção técnica da ferrovia, verificando a segurança das pontes, estações e material circulante.

A inauguração oficial ocorreu em agosto de 1882, com a presença da família real portuguesa. O acontecimento teve grande impacto simbólico, sendo apresentado como um marco da modernização nacional e da aproximação de Portugal à Europa. Na inauguração desta linha esteve presente B. Wloowski que descreveu a viagem em várias notas que compilou na obra *Les fêtes en Portugal. Inauguration du chemin de fer de la Beira-Alta. Voyage de la famille royale. Notes det souvenirs de voyage* impresso em Viena e editado em 1883 (Pereira, 2012).

Apesar da importância estratégica da linha, a companhia enfrentou rapidamente dificuldades financeiras. As receitas da exploração ferroviária ficaram abaixo das expectativas e a empresa teve dificuldades em cumprir os encargos financeiros associados às obrigações emitidas. Nem mesmo a posterior ligação a Salamanca permitiu resolver definitivamente os problemas financeiros da companhia (Pinheiro e Cardoso de Matos, 2016).

#### **4. ENGENHEIROS, CONDUTORES E EMPRIEITEIROS FRANCESES ENVOLVIDOS NA CONSTRUÇÃO DA LINHA DA BEIRA ALTA**

A construção da linha da Beira Alta contou com a participação de numerosos engenheiros, constructores e empreiteiros franceses especializados em obras públicas e caminhos de ferro. Estes profissionais possuíam experiência internacional e tinham trabalhado anteriormente em grandes projetos ferroviários europeus e mediterrânicos.

Entre as figuras mais importantes destacou-se Edmond Bartissol, que foi nomeado diretor da Companhia da Beira Alta. Apesar de não possuir diploma formal de engenharia, Bartissol adquiriu vasta experiência prática em grandes obras públicas. Iniciou a sua carreira ainda jovem nas obras ferroviárias francesas e trabalhou posteriormente na construção do Canal do Suez (Escudier, 2000). A experiência adquirida no Suez foi fundamental para a sua afirmação profissional. Bartissol demonstrou capacidades de organização e direção técnica que lhe permitiram ascender rapidamente dentro das empresas construtoras. Tornou-se um especialista reconhecido em obras ferroviárias internacionais.

A primeira deslocação de Bartissol a Portugal aconteceu em 1876 quando realizou uma viagem ao Alentejo para analisar a riqueza da região do Cercal, Odemira, em minérios ferro-manganesíferos. Na sequência foi estudado que realizou e publicou em 1876 o *Rapport sur les mines de fer magnétique de San Thiago, Province de Alentejo* (Brandão e Silva, 2019).

Bartissol desempenhou o cargo de diretor da companhia até 1887. Paralelamente, participou noutras obras públicas portuguesas, incluindo a linha de Torres Vedras à Figueira da Foz e as obras do porto de Leixões (Salgueiro, 2008). A sua atividade demonstra como os grandes empreiteiros internacionais acumulavam frequentemente vários projetos em diferentes países.

Outro nome importante foi Alexis Duparchy, empreiteiro responsável por parte significativa da construção da linha. Tal como Bartissol, Duparchy trabalhou anteriormente no Canal do Suez, onde ambos estabeleceram relações profissionais duradouras. Antes da sua participação em Portugal, Duparchy trabalhou para a Société des Chemins de Fer Russes e para a empresa Ernest Gouin et Cie., especializada na construção ferroviária francesa (Barjot, 1991). Participou igualmente em projetos ferroviários complexos nos Pirenéus, envolvendo túneis e grandes estruturas metálicas.

Jean-Baptiste Dauderni foi outro empreiteiro fundamental na construção da Beira Alta. Embora não possuísse formação académica em engenharia, construiu uma sólida carreira no setor ferroviário, trabalhando em França e Espanha antes de participar nas obras portuguesas (Escudier, 2004).

A competência demonstrada por Dauderni valeu-lhe mesmo o reconhecimento das autoridades francesas, que lhe atribuíram a Legião de Honra pelos serviços prestados na construção de caminhos de ferro internacionais (Escudier, 2000).

Além dos técnicos, também muitos materiais utilizados na construção da linha provinham de empresas francesas. Os carris foram fornecidos pela sociedade Denain-Anzin, as pontes metálicas pela Fives-Lille e pela empresa Eiffel, enquanto as locomotivas foram produzidas pelas fábricas Schneider, em Le Creusot (Pinheiro, 1986). Esta situação demonstra como a construção ferroviária portuguesa dependia fortemente da indústria francesa.

## CONCLUSÕES

A construção da linha da Beira Alta constitui um exemplo particularmente significativo da internacionalização do desenvolvimento ferroviário europeu durante o século XIX. A modernização das infraestruturas portuguesas resultou da conjugação entre os objetivos políticos do Estado português e a intervenção de capitais, empresas e técnicos estrangeiros, sobretudo franceses.

A escassez de recursos financeiros e a falta de especialistas em engenharia ferroviária obrigaram Portugal a recorrer a companhias internacionais capazes de assegurar simultaneamente financiamento, tecnologia e organização técnica. A Société Financière de Paris e a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta desempenharam, neste contexto, um papel fundamental.

A presença francesa fez-se sentir em múltiplos níveis: na administração da companhia, na direção das obras, no fornecimento de materiais e nos modelos de gestão utilizados. Engenheiros e empreiteiros como Edmond Bartissol, Alexis Duparchy e Jean-Baptiste Dauderni integravam redes internacionais de construção ferroviária que atuavam em diferentes países europeus e mediterrânicos.

A linha da Beira Alta não representou apenas uma nova infraestrutura de transporte. Constituiu também um espaço de circulação de conhecimentos técnicos, práticas construtivas e soluções industriais modernas. Através deste projeto, Portugal aproximou-se das grandes redes ferroviárias europeias e integrou-se mais profundamente nos circuitos internacionais de transporte e investimento. Apesar das dificuldades financeiras enfrentadas pela companhia após a inauguração da linha, a Beira Alta teve um impacto significativo na modernização territorial portuguesa.

O estudo da construção desta linha demonstra, assim, que o desenvolvimento ferroviário português foi profundamente marcado pela circulação internacional de capitais, técnicos e tecnologias. A modernização das infraestruturas nacionais resultou não apenas da ação do Estado português, mas também da integração de Portugal num contexto europeu de expansão industrial e financeira.

## BIBLIOGRAFIA

Barjot, Dominique (1991) ‘Des locomotives aux travaux publics : les débuts de la maison Gouin (1846–1869)’, *Bulletin du Centre d'histoire de la France contemporaine*, 12, pp. 47–65.

Bartissol, Edmond (1876) *Rapport sur les mines de fer magnétique de San Thiago, Province de Alentejo, Portugal*. Lisbonne: Lallemand Frères.

Brandão, José Manuel and Silva, José M. Leal da (2019) ‘Ferro e manganês do Cercal (Odemira): entre especulação e (des)ilusão (1870s–1912)’, *Revista de História da Sociedade e da Cultura*, 19, pp. 273–295.

Broder, Albert (1999) ‘La décision en matière d’investissement international : la France, l’Espagne et quelques autres’, *Bulletin d’Histoire Contemporaine de l’Espagne*, 28–29, pp. 224–239.

Cardoso de Matos, Ana (2009) ‘Asserting the Portuguese Civil Engineering Identity’, in *Les enjeux identitaires des ingénieurs*. Lisboa: Colibri, pp. 177–209.

Cardoso de Matos, Ana (2022) ‘Mobilidade de engenheiros, circulação de conhecimento e transferência de tecnologia’, in *Los ingenieros en la Europa del sur*. Valencia: Tirant lo Blanch, pp. 47–70.

D’Abreu, Carlos (2008) ‘A construção da Linha da Beira Alta no seu 125.º aniversário’, *ESEG-Investigação*, 6, pp. 79–100.

Eça, Bento Fortunato de Moura Coutinho d’Almeida de (1876) *Projecto definitivo do Caminho de Ferro da Beira Alta*. Lisboa: Imprensa Nacional.

Escudier, Jean-Louis (2000) *Edmond Bartissol (1841–1916)*. Paris: CNRS Éditions.

Escudier, Jean-Louis (2004) ‘Entre investissements industriels et agricoles : l’entrepreneur de travaux publics Jean-Baptiste Dauderni (1827–1886)’, *Domitia*, 5, pp. 53–71.

Estatutos da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta (1879).

Justino, David (2016) *Fontismo: liberalismo numa sociedade iliberal*. Lisboa: Dom Quixote.

Macedo, Marta (2012) *Projectar e construir a nação*. Lisboa: ICS.

Pereira, Hugo Silveira (2012) ‘Um estrangeiro na inauguração da Linha da Beira Alta’, *Revista de História da Sociedade e da Cultura*, 12, pp. 343–369.

Pinheiro, Magda (2002) ‘Os engenheiros portugueses e a construção ferroviária no século XIX’, comunicação apresentada ao XX Encontro da APHES, não publicada.

Pinheiro, Magda (1986) *Chemins de fer, structure financière de l'État et dépendance extérieure au Portugal (1850–1890)*. Tese de doutoramento. Université Paris I.

Pinheiro, Magda and Cardoso de Matos, Ana (2016) ‘La construction du réseau ferroviaire au Portugal’, in *Globalization, National Patterns of Development and Strategies of Firms*. Paris: SPM, pp. 34–53.

Salgueiro, Ângela Sofia Gomes (2008) *A Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, 1859–1891*. Dissertação de mestrado. FCSH/UNL.

Société Générale du Crédit Mobilier (1858) *Rapport du Président Isaac Péreire à l'Assemblée Générale*.

Vieira, António Lopes (1983) *The Role of Britain and France in the Finance of Portuguese Railways, 1850–1890*. Doctoral thesis. University of Leicester.