

Universidade do Minho
Escola de Economia e Gestão

Paula Adriana Ferreri de Gusmão e Silva

**As práticas contabilísticas e de relato
financeiro na Companhia Real dos
Caminhos de Ferro Portugueses (1860-1910)**



Universidade do Minho

Escola de Economia e Gestão

Paula Adriana Ferreri de Gusmão e Silva

**As práticas contabilísticas e de relato
financeiro na Companhia Real dos
Caminhos de Ferro Portugueses (1860-1910)**

Dissertação de Mestrado
Mestrado em Contabilidade

Trabalho realizado sob a orientação da
Professora Doutora Delfina Gomes

DECLARAÇÃO

Nome: PAULA ADRIANA FERRERI DE GUSMÃO E SILVA

Endereço Eletrónico: paulaferreri@gmail.com **Telefone:** 967253169

Número do cartão de cidadão: 9951493

Título da Dissertação de Mestrado:

As práticas contabilísticas e de relato financeiro na Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses (1860-1910)

Orientadora:

Professora Doutora Delfina Gomes

Ano de conclusão: 2013

Ramo e Área de Conhecimento do Mestrado:

Contabilidade

É AUTORIZADA A REPRODUÇÃO INTEGRAL DESTA TESE APENAS PARA EFEITOS DE INVESTIGAÇÃO, MEDIANTE DECLARAÇÃO ESCRITA DO INTERESSADO, QUE TAL SE COMPROMETE.

Universidade do Minho, ___/___/_____

Assinatura: _____

Agradecimentos

Este espaço é dedicado a todos aqueles que, de diversas formas, contribuíram para a realização deste trabalho.

Em primeiro lugar, agradeço à minha orientadora, a Professora Doutora Delfina Gomes pelo apoio, disponibilidade, orientação e incentivo manifestado ao longo deste percurso.

Agradeço aos técnicos e responsáveis das Bibliotecas e Arquivos Históricos onde efetuei pesquisa: Fundação do Museu Nacional Ferroviário; Biblioteca da Assembleia da República; Instituto da Mobilidade e Transportes Terrestres (IMTT) e Instituto Nacional de Estatística (INE), pela disponibilidade demonstrada e pela resposta célere nos pedidos efetuados.

Agradeço igualmente à minha família, pelo carinho, compreensão e confiança em particular à minha filha pelo apoio demonstrado.

Por fim, agradeço aos meus amigos e colegas de mestrado, pelo reforço positivo nos momentos de desânimo e na superação dos obstáculos que foram surgindo ao longo desta caminhada.

As práticas contabilísticas e de relato financeiro na Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses (1860-1910)

Resumo

Este trabalho tem como objetivo principal analisar a documentação da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, de modo a evidenciar as suas práticas contabilísticas e de relato financeiro, no período compreendido entre 1860, ano da sua criação, e 1910, ano em que ocorre a primeira mudança de nome da Companhia.

Baseado em fontes de arquivo, este estudo adota a teoria institucional como quadro teórico, tendo como pressuposto o facto de as práticas contabilísticas e de relato financeiro serem influenciadas por pressões provenientes da regulação estatal e da relação com outras entidades (DiMaggio e Powell, 1983) e que estas práticas e outros procedimentos são entendidas pelos atores organizacionais como as “melhores práticas” e que são propagadas pelas diferentes organizações como de uma “moda” se tratasse.

A Companhia Real desenvolvia neste período, simultaneamente, a atividade de construção das linhas ferroviárias e a atividade de exploração das mesmas. Assim, a organização e escrituração da contabilidade tinha por base planos de contas específicos para cada uma das atividades.

Os relatórios de contas do Conselho de Administração forneciam informações detalhadas sobre a evolução e desempenho da atividade da empresa e incluíam documentos contabilísticos, como a Conta de Estabelecimento que evidenciava a atividade de construção, a Conta de Exploração que evidenciava a prestação de serviços de transporte e a Situação Geral das Contas e Balanço que integrava as duas demonstrações anteriores e evidenciava a situação do Ativo e do Passivo.

A análise da documentação da Companhia Real permitiu verificar a existência de um sistema de controlo e de contabilização devidamente organizado, detalhado e sistematizado. O modelo de relatório de contas adotado pela Companhia Real é justificado à luz da teoria institucional pelo facto de que as empresas de um mesmo setor de atividade adotam procedimentos e práticas similares, como resultado de pressões isomórficas coercivas e miméticas.

Palavras-chave: Caminho de ferro, Companhia Real, Práticas Contabilísticas, Relato Financeiro.

The accounting and financial reporting practices of the Portuguese Railways Royal Company (1860-1910)

Abstract

This work aims to analyze the documentation of the Portuguese Railways Royal Company, in order to emphasize its accounting and financial reporting practices between 1860, the year of its creation and 1910, year of the first change of name of the Company.

Based on archival sources, this study adopts institutional theory as theoretical framework and is based on the assumption that accounting and financial reporting practices are influenced by pressure from state regulation and the relationship with other organizations (DiMaggio and Powell, 1983) and that these practices and other procedures are understood by organizational actors as “best practices” and are propagated by various organizations as a “fashion”.

The Royal Company developed in this period, the activity of construction of railway lines as well the activity of operating them, so the organization of accounting and bookkeeping was based on specific account plans to each activity.

The statement of accounts of the Board provided detailed information on the progress and performance of business activity and included accounting documents such as Account Establishment that showed construction activity, the Operating Account that evidenced the provision of transport services and the General Situation of Accounts and Balance that integrated the two previous statements and showed the Assets and Liabilities situation.

The analyses of the archival sources of the Royal Company allowed verifying the existence of a well-organized and systematized control and accounting system. The financial report model adopted by the Royal Company can be justified at the light of institutional theory by the fact that organizations of the same sector of activity adopt similar procedures and practices, as a result of coercive and mimetic isomorphic pressures.

Keywords: Railroads, Royal Company, Accounting Practices, Financial Reporting.

Índice

Agradecimentos	iii
Resumo	v
Abstract	vii
Índice de Quadros.....	xi
Índice de Anexos	xiii
Capítulo I – Introdução.....	1
1.1. Justificação do estudo	1
1.2. Objetivos	3
1.3. Questões chave	4
1.4. Metodologia de investigação	4
1.5. Estrutura da dissertação	5
Capítulo II – Revisão da literatura	7
2.1. Contabilidade Ferroviária	7
2.1.1. As práticas contabilísticas	10
2.1.2. A divulgação voluntária nos relatórios e contas	19
2.2. Contabilidade de Custos e de Gestão.....	22
2.3. Em resumo	26
Capítulo III – Metodologia de investigação	29
3.1. Metodologia e Epistemologia	29
3.1.1. Estudo interpretativo	31
3.1.2. Estudo caso.....	31
3.2. As fontes de arquivo e o período de tempo analisado	32
3.3. Enquadramento teórico	35
3.4. Em resumo	37
Capítulo IV – A Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses.....	39

4.1. O contexto económico, social e político do séc. XIX.....	39
4.2. A evolução da rede de caminhos de ferro em Portugal	43
4.3. Constituição, regulamentação contabilística e organização administrativa da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses	46
4.3.1. Constituição da Companhia Real	47
4.3.2. A regulamentação contabilística	53
4.3.3. A organização administrativa e contabilística.....	56
4.4. Em resumo	60
Capítulo V – As práticas contabilísticas e de relato nos relatórios de contas da Companhia Real	63
5.1. Documentos contabilísticos e mapas estatísticos.....	63
5.1.1. Documentos contabilísticos	64
5.1.2. Mapas estatísticos.....	69
5.2. Práticas contabilísticas	72
5.3. Análise do conteúdo e forma dos relatórios de contas.....	78
5.4. As contas da Companhia Real vistas pelo Estado	89
5.5. A Companhia Real e as pressões institucionais.....	94
Capítulo VI – Conclusão	97
6.1. Principais conclusões	97
6.2. Limitações do estudo	100
6.3. Contribuições	101
6.4. Investigação futura.....	102
Fontes de arquivo	103
Referências bibliográficas.....	106
Anexos.....	117

Índice de Quadros

Quadro 1 - Extensão das linhas de caminhos de ferro por anos (1856-1910).....	45
Quadro 2 - Custo de construção das principais linhas de caminho de ferro.....	46
Quadro 3 - Excertos de correspondência trocada entre o escritório em Lisboa e Paris	58
Quadro 4 - Distribuição dos funcionários por serviços e por tipo de vínculo, em 1882	59
Quadro 5 - Estrutura dos relatórios de contas	63
Quadro 6 - Conta de Estabelecimento	65
Quadro 7 - Rubricas incluídas na secção Construção.....	66
Quadro 8 - Situação Geral das Contas.....	67
Quadro 9 - Classificação das receitas por tipo de tráfego	68
Quadro 10 - Classificação das despesas por rubricas	69
Quadro 11 - Movimento e receitas de passageiros	70
Quadro 12 - Movimento e receitas de mercadorias expedidas em pequena velocidade	71
Quadro 13 - Quadro comparativo de mercadorias transportadas em pequena velocidade..	71
Quadro 14 - Réplica de capa de dossier do Comité de Paris.....	73
Quadro 15 - Classificação das despesas de exploração	75
Quadro 16 - Mapa de apuramento das despesas de exploração por mês.....	77
Quadro 17 - Mapa de registo dos movimentos de passageiros e mercadorias	77
Quadro 18 - Relatórios de contas consultados e datas das Assembleias Gerais.....	79
Quadro 19 - Nacionalidade dos detentores de capital acionista da Companhia Real representados nas Assembleias Gerais (1877-1884)	80
Quadro 20 - Receitas e despesas de exploração das linhas do Norte e de Leste.....	82
Quadro 21 - Repartição das despesas de exploração pelos serviços (linhas do Norte e de Leste)	83
Quadro 22 - Inventário do material circulante.....	84
Quadro 23 - Quadro comparativo do número de quilómetros por trem	84
Quadro 24 - Quadro comparativo do movimento de passageiros e mercadorias	85
Quadro 25 - Movimento de transporte internacional (de e para Espanha) por fronteiras ...	85
Quadro 26 - Mapa comparativo das diferenças de câmbio	87
Quadro 27 - Mapa comparativo das receitas e despesas	88

Índice de Anexos

Anexo 1: Conta de estabelecimento ano 1886 (despesas).....	117
Anexo 2: Conta de estabelecimento ano 1886 (capital)	118
Anexo 3: Situação Geral das Contas no ano de 1886 (Débitos).....	119
Anexo 4: Situação Geral das Contas no ano de 1886 (Créditos)	120
Anexo 5 - Balanço em 31 de Dezembro de 1900 (Ativo)	121
Anexo 6 - Balanço em 31 de Dezembro de 1900 (Passivo)	122
Anexo 7: Conta de exploração do ano 1886 (receitas).....	123
Anexo 8: Conta de exploração do ano de 1886 (despesas)	124
Anexo 9 - Extrato do livro Razão.....	125
Anexo 10 - Livro credores e devedores diversos	126
Anexo 11 – Gráficos estatísticos de passageiros	127
Anexo 12 - Gráfico estatístico de mercadorias.....	128

Capítulo I – Introdução

1.1. Justificação do estudo

A importância dos estudos históricos é bem evidente nas citações de um grande investigador português Gonçalves da Silva:

Todos sabem que o desconhecimento do passado dificulta a compreensão do presente e a prospecção do futuro. E ninguém põe em dúvida a importância que os estudos históricos assumem em todas as disciplinas técnicas ou científicas (1995, p.118).

Se os contabilistas dessem mais importância à história da contabilidade e às relações da mesma e com as disciplinas afins, já as fronteiras contabilísticas se tornariam menos imprecisas e já as definições de contabilidade seriam, porventura menos desarmónicas do que são atualmente (1959, p.16).

A investigação em história da contabilidade prende-se, por um lado, com a necessidade de obtenção de conhecimentos mais profundos de como e porquê a contabilidade se envolve em diferentes áreas (Carnegie e Napier, 1996), e por outro lado, tem a ver com a necessidade de documentar e explicar as mudanças na contabilidade, bem como identificar as suas causas (Napier, 2006).

Também Belkaoui (2004) considera a história da contabilidade importante tanto para a pedagogia, como para a prática e política contabilística. Na pedagogia, a evolução do pensamento contabilístico pode ser uma ajuda para uma melhor compreensão e apreciação do campo da contabilidade e da sua evolução como ciência social. Na perspectiva da política, o conhecimento histórico é um instrumento para uma melhor compreensão dos problemas da contabilidade e seus contextos institucionais. Finalmente, para a prática contabilística, a história da contabilidade pode fornecer uma melhor avaliação das práticas existentes, através da sua comparação com os métodos utilizados no passado.

Em Portugal, a atenção dada ao estudo da História da Contabilidade é insuficiente (Guimarães, 2005; Silva, 1995) e a investigação nesta área começa agora a desenvolver-se de forma mais sistemática. Segundo Faria (2008; 2009; 2011), e ao contrário do que acontece em outros países, os estudos resultantes da análise de fontes primárias,

nomeadamente de registos contabilísticos de empresas são muito escassos. No período compreendido entre 1999 e 2004, apenas são conhecidos dois estudos desta natureza, intitulados “A Contabilidade na Real Companhia das Sedas” e “A organização Contabilística numa Empresa da Indústria de Conservas de Peixe entre o final do séc. XIX e a primeira metade do séc. XX – O caso Júdice Fialho”. Para Carnegie (2005), Portugal tem uma longa história, o que permite proporcionar a qualquer investigador uma grande diversidade de eventos, atores e tópicos a explorar que permitirão aprofundar o conhecimento e a compreensão do passado.

No entanto, e a nível internacional a literatura já estudou diferentes indústrias nomeadamente a ferroviária. No séc. XIX, a indústria ferroviária desempenhou um papel fundamental no desenvolvimento da economia (Flesher e Previts, 2009), sendo considerada a primeira grande atividade económica do mundo moderno, pioneira no desenvolvimento contabilístico e de cálculo financeiro (Chandler, 1987 [1977]); Chandler e Daems, 1994). Para este papel dos caminhos de ferro contribuíram o elevado investimento em capital (ativos), a complexidade, variedade e frequência das transações envolvidas, e a necessidade de estabelecer custos pormenorizados por linha ou por bem transportado. Também Boockholdt (1983) e Flesher, Samson e Previts (2003a) salientam a importância que a indústria ferroviária teve no desenvolvimento da auditoria e até da profissão de contabilista como argumenta Chandler (1987 [1977]). Por estes motivos a contabilidade ferroviária tem atraído a atenção de muitos académicos podendo ser vista como a explicação para a formulação de muitas técnicas contabilísticas (Flesher e Previts, 2009). O Reino Unido e os Estados Unidos são os países onde este tipo de investigação tem tido grande adesão. Outros países estão ainda a dar os primeiros passos como por exemplo Espanha e Alemanha. Para Hernández e Vara (2009) este atraso poderá resultar da inexistência dos livros de contabilidade destas empresas, ou então porque se desconhece o seu paradeiro. Felizmente não é o que se passa em Portugal, as fontes existem e estão preservadas, pelo que faz todo o sentido realizar uma investigação desta natureza, uma vez que também não são conhecidos em Portugal estudos sobre as práticas contabilísticas e de relato na indústria ferroviária.

O desenvolvimento dos caminhos de ferro iniciou-se em Portugal em 1844, chegando a coexistir várias companhias ferroviárias públicas e privadas. Nos princípios da construção da rede dos caminhos de ferro, a Companhia Real dos Caminhos de Ferro

Portugueses era a maior a operar em Portugal (Alegria, 1990) e “a primeira empresa estrangeira bem sucedida na indústria ferroviária” (Silva, 2011, p.4) e segundo Queirós, (1976, p.29) tornou-se na “maior empresa ferroviária da Península”. Foi também a responsável pela construção das principais linhas portuguesas: a linha do Norte, que ligou Lisboa ao Porto, e a linha de Leste, que ligou Lisboa a Badajoz (Alegria, 1990; Queirós, 1976). Destes factos decorre a motivação para estudar esta Companhia que permitirá compreender as práticas contabilísticas e de relato financeiro num setor chave da economia e fundamental para o desenvolvimento do país.

1.2. Objetivos

O objetivo deste trabalho é analisar os arquivos da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses (a partir de agora designada por “Companhia Real”), de modo a evidenciar as práticas contabilísticas e de relato financeiro no período de estudo. Segundo Silva e Gomes (2003), a contabilidade na Companhia teve um papel muito importante. Era difícil encontrar em Portugal outra empresa não financeira em que o serviço de contabilidade estivesse tão desenvolvido.

Os caminhos de ferro movimentavam e necessitavam de muitos recursos, principalmente, recursos financeiros e humanos. Segundo vários autores (Garner, 1947; Chandler, 1987 [1977]; Jonhson e Kaplan, 1991), os caminhos de ferro foram impulsionadores do desenvolvimento da contabilidade de custos, pelo facto de terem de lidar com variados tipos de custos, nomeadamente as depreciações dos ativos e os custos de manutenção das linhas e estações.

Em Portugal, o Estado não dispunha de fundos necessários e não tinha técnicos habilitados para a construção das linhas ferroviárias. O Estado teria então o papel de “criação das condições técnicas, administrativas e financeiras favoráveis à iniciativa privada” (Alegria, 1990, p.308). Segundo Alegria, (1990, p. 308), “as duas opções para a ajuda financeira do Estado eram: o subsídio à construção definindo um certo montante por quilómetro, ou a garantia de um determinado juro ao capital investido”. O montante por quilómetro era calculado com base num custo médio por quilómetro, deste modo, o Estado apenas subvencionava a construção das linhas. Por esta razão, a contabilidade

analítica linha a linha era fundamental para calcular a subvenção por quilómetro, paga pelo Estado.

1.3. Questões chave

Em função dos objetivos deste trabalho, este estudo procura responder às seguintes questões:

1. Que documentos contabilísticos eram elaborados?
2. Que tipo de informação era divulgada?
3. Quem eram os destinatários?
4. Porque é que os relatórios de contas assumiam a forma que tinham?

1.4. Metodologia de investigação

Este estudo ao ter como objetivo analisar as práticas contabilísticas e de relato da Companhia Real no período compreendido entre 1860 e 1910 recorre a fontes de arquivo. O arquivo armazenado no Centro Nacional de Documentação Ferroviária contém a documentação produzida no período entre 1860, ano em que foi criada oficialmente a empresa a 16 de Abril de 1864, data em que ocorreu a nacionalização da mesma. A escolha do espaço temporal 1860-1910 resulta, por um lado porque este período engloba uma parte da documentação já tratada o que facilita o trabalho de recolha e análise dos dados, e por outro lado porque se fecha um ciclo importante na história de Portugal com a queda da monarquia e passagem ao regime republicano. Além disso, foi neste período que foi construída quase a totalidade das nossas linhas ferroviárias.

Desta forma, recorre-se ao método de estudo de caso. Este método é o mais adequado quando procuramos compreender, explorar ou descrever acontecimentos e contextos complexos, nos quais estão simultaneamente envolvidos diversos fatores (Yin, 2009). Segundo Hartley (1995), o estudo de caso consiste em uma investigação detalhada de uma ou mais organizações, que neste estudo é a Companhia Real, com o objetivo de promover uma análise do contexto e dos processos envolvidos no objeto de estudo. Neste estudo de caso serão exploradas as práticas contabilísticas e relato financeiro utilizadas

pela Companhia Real adotando uma investigação interpretativa e utilizando métodos qualitativos na análise da documentação contabilística e dos relatórios de contas.

1.5. Estrutura da dissertação

Este trabalho está estruturado em seis capítulos. O primeiro capítulo consiste na introdução onde se apresentam os motivos justificativos, os objetivos e as questões chave que levaram a este trabalho. Faz-se também um breve resumo da metodologia a utilizar. Por último faz-se referência à estrutura do estudo.

O segundo capítulo é dedicado à revisão de literatura. Este capítulo está dividido em três secções de forma a serem abordados os temas mais pertinentes e que vão de encontro aos objetivos deste trabalho. Assim, na primeira secção aborda-se a contabilidade ferroviária, onde se analisam as questões mais importantes e que levaram ao desenvolvimento do sistema contabilístico destas empresas, nomeadamente a regulamentação estatal, a questão da valorização dos ativos fixos e políticas de depreciações e a divulgação voluntária nos relatórios de contas. Na segunda secção faz-se uma análise ao papel das empresas ferroviárias no desenvolvimento da contabilidade de custos, principalmente a introdução de novas medidas de avaliação do desempenho e performance. No final, apresenta-se um breve resumo com os aspetos mais relevantes para este estudo.

No capítulo seguinte expõe-se a metodologia e recolha de dados utilizados, nomeadamente investigação interpretativa, estudo de caso e enquadramento teórico, apresentando-se no final um pequeno resumo. O quarto capítulo é dedicado à contextualização económica, social e política do séc. XIX e à constituição, regulamentação e organização da Companhia Real.

No quinto capítulo analisam-se as fontes de arquivo, tendo por base o contexto social económico e político do período em estudo e o enquadramento teórico, de modo a dar resposta às questões chave.

No último capítulo apresentam-se as conclusões e contribuições obtidas com este estudo bem como as suas limitações. São ainda sugeridos temas para investigação futura.

Capítulo II – Revisão da literatura

Ao longo da história da contabilidade foram desenvolvidas muitas técnicas e procedimentos de registo das operações que ocorriam nas empresas, devido à crescente necessidade de informação por parte dos seus utilizadores, o que tem incrementado o interesse por parte dos investigadores de contabilidade. Principalmente nas últimas décadas têm surgido inúmeros artigos sobre a evolução das práticas e procedimentos quer da contabilidade financeira quer da contabilidade de custos ou de gestão. Investigar quando, como, onde e porquê a contabilidade se desenvolveu tem sido o tema predominante em vários estudos publicados (por exemplo Johnson, 1981; Mephram, 1988; Edwards, 1989a; Fleischman e Parker, 1990). E a contabilidade ferroviária não tem sido exceção.

Para que se possa formular perguntas válidas e pertinentes, a revisão da literatura deverá ser adequada ao tópico de investigação selecionado (Vieira, Major e Robalo, 2009). Assim, neste estudo sobre a Companhia Real a revisão da literatura divide-se em duas secções principais. Na primeira secção intitulada “Contabilidade ferroviária” abordam-se fundamentalmente questões relacionadas com depreciações, prestação e divulgação de contas. Na segunda secção “Contabilidade de custos e de gestão” analisa-se o papel das empresas ferroviárias no desenvolvimento de práticas e procedimentos para a adequada gestão de custos.

2.1. Contabilidade Ferroviária

Os caminhos de ferro desempenharam um importante papel no desenvolvimento económico de vários países, no séc. XIX, contribuindo para o desenvolvimento do mercado de capitais (Glynn, 1984; Chandler, 1987 [1977]; Odlyzko, 2011), para o desenvolvimento das práticas contabilísticas e de relato financeiro (Acworth, 1910; Nay, 1913; Chandler, 1987 [1977]; Chandler e Daems, 1994; McCartney e Arnold, 2000; Arnold e McCartney, 2002; Flesher e Previts, 2009) e até para o desenvolvimento da profissão de contabilista e auditor (Boockholdt, 1983; Samson e Previts, 1999). Todas estas condicionantes fazem dos caminhos de ferro um bom objeto de estudo, tendo por isso, atraído a atenção de muitos investigadores.

As práticas contabilísticas e de relato financeiro na Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses (1860 - 1910)

Pollins e Chandler foram dos primeiros estudiosos a debruçarem-se sobre as questões das empresas ferroviárias. Pollins (1952; 1954) estudou as políticas de financiamento destas empresas na primeira metade do séc. XIX. Já Chandler (1965; 1987 [1977]) dedicou-se ao estudo da sua estrutura organizativa e às novas práticas de gestão corporativa. Segundo este autor as empresas ferroviárias foram pioneiras e inovadoras na sua gestão, mas de acordo com Chandler (1995, p.16):

(...) estes empresários não eram inovadores por serem mais percetivos, energéticos, ou imaginativos do que outros empresários contemporâneos, mas porque foram os primeiros a enfrentar o desafio de lidar de forma eficiente com um grande número de pessoas, dinheiro e materiais dentro de uma única unidade de negócios.

Os caminhos de ferro foram “o primeiro negócio financiado pelo público em grande escala” (Edwards 1986, p. 252), sob a forma de sociedades anónimas (Glynn, 1984; Flesher e Previts, 2009; Richard, 2012). Este tipo de organização empresarial era propensa a gerar problemas de governação (Flesher e Previts, 2009), daí o pioneirismo na conceção das estruturas organizativas essenciais ao bom funcionamento deste moderno empreendimento (Chandler, 1987 [1977]). Para o funcionamento eficiente era essencial um fluxo constante de informação. “A necessidade de informação levou à concessão de novos métodos para reconhecer, verificar e analisar a imensa variedade de dados gerados pelas atividades quotidianas e, mais importante, revolucionou a contabilidade” (Chandler, 1987 [1977], p.162).

Os estudos sobre contabilidade ferroviária, a partir da década de setenta, incidem fundamentalmente sobre o desenvolvimento das práticas de contabilidade e das práticas de divulgação e relato financeiro, nos primeiros anos destas empresas. Destacam-se os trabalhos de Boockholdt (1978), Glynn (1984), Edwards (1985; 1986), Daniels e Flesher (1991), Samson e Previts (1999), Arnold e McCartney (2001; 2002), McCartney e Arnold (2000; 2002), Flesher, Samson e Previts (2003b), Flesher, Previts e Samson (2006), Heier (2009; 2010) e Richard (2012).

As primeiras linhas ferroviárias destinadas ao transporte de passageiros começaram a operar por volta do ano de 1830 (Pollins, 1952; Boockholdt, 1978). Glynn (1984) e Boockholdt (1978) estudaram o desenvolvimento da atividade ferroviária, no Reino Unido e Estados Unidos, respetivamente, no que concerne à criação das empresas, à

necessidade de legislação específica e ao papel do governo no controlo das empresas, nos primeiros anos de vida destas empresas. Como Boockholdt (1978, p. 22) afirma:

As atitudes do governo em relação à regulamentação das companhias ferroviárias e bem como às políticas contabilísticas destas companhias evoluíram durante o século XIX. As ferrovias além de serem as primeiras indústrias a sentirem a necessidade de desenvolver o relato público também foram as primeiras empresas obrigadas a operar sob um forte controlo e supervisão governamental. Este controlo tinha influência quer nas linhas a construir e nas taxas a cobrar, quer nas políticas contabilísticas a adotar.

Da afirmação supra resulta que o desenvolvimento da contabilidade ferroviária foi uma resposta não só ao desenvolvimento económico mas também à envolvente política. A regulamentação era necessária para uma boa prática de divulgação da saúde financeira das empresas (Boockholdt, 1978; Glynn, 1984).

Normalmente as empresas prestadoras de serviços de interesse público (gás, transportes, água, eletricidade) são reguladas pelo governo. Só as empresas legalmente constituídas podiam obter do governo a autorização necessária para angariar capital (público ou privado) e para expropriar os terrenos necessários para as infraestruturas ferroviárias (Edwards, 1985; Edwards, 1989b). No Reino Unido, até 1844, as empresas ferroviárias criadas por lei, sob a forma de sociedades anónimas de responsabilidade limitada, regiam-se apenas pelos seus estatutos (Glynn, 1984; McCartney e Arnold, 2000). Só em meados da década de 1840 (1845-1847) com o “boom” empresarial, conhecido por “*Railway Mania*” (Glynn, 1984, p. 107; Odlyzko, 2011) e na tentativa de sanar os problemas criados pelo crescimento desenfreado, o governo toma posição para regulamentar a atividade ferroviária. Neste período, as empresas ferroviárias “crescem como cogumelos” por todo o país, o banco financiador fica sem capital para atender a tantas solicitudes e para pôr termo a este “boom”, o banco subiu a taxa de juro. Esta medida teve repercussões avassaladoras, na medida em que originou uma desvalorização acentuada das ações das empresas ferroviárias e, conseqüentemente resultou numa série de fraudes. Com o objetivo de colmatar as falhas existentes o governo inglês publica duas leis reguladoras da atividade ferroviária: *Railway Regulation Act* de 1844 e *Railway Clauses Consolidation Act* de 1845 (Glynn, 1984).

O *Railway Clauses Consolidation Act* de 1845 tem como objetivo promover a *accountability* e inculcar nos diretores certos padrões de comportamento, de modo a

prevenir abusos, principalmente através do fortalecimento do papel dos acionistas ao conceder-lhes o direito de verificação dos livros de contabilidade e a reservar-lhes alguns poderes, como por exemplo, a eleição e remuneração dos diretores e auditores. Nesta lei também se podia encontrar disposições que aconselhavam a que os auditores, enquanto membros do órgão fiscalizador, detivessem ações, de modo a atuarem de acordo com os interesses dos acionistas (McCartney e Arnold 2000, p. 297-298).

2.1.1. As práticas contabilísticas

Nestes primeiros anos de existência, a contabilidade ferroviária era muito deficiente, em parte devido ao amadorismo dos seus acionistas e auditores e, por outro lado, pela dificuldade em lidar com as novas situações resultantes do desenvolvimento da atividade (McCartney e Arnold, 2000). Estas empresas tiveram de lidar, pela primeira vez, com a questão da valorização dos ativos (Boockholdt, 1978; Edwards, 1985, p. 20), com o cálculo do lucro do período, com a separação entre despesas de capital¹ [*capital expenditure*] e gastos da atividade [*revenue expenditure*] e com a forma e conteúdo das declarações financeiras (Edwards, 1985, p. 20; Edwards, 1989b, p.162). O *double account system* [sistema de conta dupla] foi, assim, uma tentativa de conceber práticas de relato/divulgação adequadas para estas novas empresas.

O *double account system* é o nome utilizado para descrever uma forma nova de apresentação do balanço. Este sistema previa a divisão do balanço convencional em duas demonstrações financeiras distintas: a conta de capital que evidencia o capital arrecadado na emissão de ações e o capital gasto na aquisição dos ativos fixos e o balanço geral onde consta o saldo da conta de capital, os lucros não distribuídos e os restantes ativos e passivos (Edwards, 1985, p.20; 1986, p. 251; 1989a, p.162; ver também Flesher e Previts, 2009).

Até finais da década de 1840, a maioria das empresas ferroviárias publicavam uma conta de capital e uma conta de resultados preparada quase totalmente numa base de caixa

¹ Em economia o termo capital assume dois significados: significa por um lado os recursos utilizados na atividade produtiva que são resultantes da própria atividade produtiva (capital físico) e por outro lado significa a moeda e outros bens envolvidos em negócios para a obtenção de lucros. O capital físico divide-se, sob o ponto de vista económico, em dois tipos. O primeiro é o capital fixo que é constituído pelos recursos que são utilizados em diversos ciclos produtivos que se depreciam gradualmente. O segundo tipo é o capital circulante constituído pelos recursos que são utilizados em apenas ciclo produtivo (Mata, 2005).

mas sem balanço geral (Boockholdt, 1978,p. 16; Edwards, 1985, p.23). Para Edwards (1985, p.41):

O double account system não foi provavelmente a invenção de um único indivíduo, ou mesmo de um grupo de negócios ou contabilistas mas, como a maioria dos desenvolvimentos contabilísticos, ocorreu em resultado de um processo evolutivo. (...) A empresa *London and Birmingham* foi talvez a primeira companhia a introduzir nas suas contas em 1838, os seus vários elementos.

Edwards (1985) explicou porque o *double account system* se tornou a prática adotada pelas companhias ferroviárias no séc. XIX. As empresas ferroviárias queriam as melhores práticas e técnicas contabilísticas e a publicação de um balanço geral foi uma resposta da gestão às exigências dos acionistas pela procura de melhor informação acerca do progresso dos seus investimentos (p.42). O registo mais antigo da adoção desta prática, nas empresas ferroviárias, foi encontrado por este autor no relatório de contas da *London and Birmingham Railway*, no ano de 1838 (ver também Sawanobori, 2013). As companhias ferroviárias não começaram por publicar um balanço convencional e mais tarde trocaram pelo *double account system*. Em vez disso, o *double account system* evoluiu do sistema de caixa e foi adotado, na maior parte dos casos, voluntariamente, que segundo o autor pode significar que esta era considerada uma boa prática contabilística (p.20). Com a *Regulation of Railways Act* de 1868, este sistema torna-se um requisito obrigatório para estas empresas e inicia-se o papel regulamentador do governo Britânico, no que toca à forma e conteúdo das contas (Glynn, 1984; Edwards, 1989b). Noutros países europeus os governos assumiram mais cedo este papel. Por exemplo, na Alemanha (antiga Prússia) a primeira lei, publicada em 1838, estabelecia o primeiro sistema de contabilidade para as sociedades anónimas, nomeadamente para as empresas ferroviárias (Richard, 2012). Este sistema, no entanto, não obrigava à elaboração de um balanço patrimonial, sendo a contabilidade elaborada numa base de caixa. Em Espanha, o Estado instituiu no Código Comercial de 1885 uma secção destinada às empresas ferroviárias. Esta secção regulamentava a informação de matéria contabilística impondo a estas empresas a classificação das suas operações em duas secções: construção das vias e exploração das mesmas (Chinchilla e Raja, 2012). Nos Estados Unidos a regulamentação iniciou-se por volta de 1887, com a criação do *Interstate Commerce Commission* cujo principal objetivo foi criar um sistema uniforme de contas e regras para todas as companhias ferroviárias (Hooper, 1916; Heier, 2006).

O *double account system* não era apenas uma prática contabilística em uso no Reino Unido. Este sistema foi adotado no Japão no período de 1885 a 1907, principalmente no que toca aos procedimentos de contabilização e valorização dos ativos fixos. Até este período a contabilidade das empresas ferroviárias também era feita numa base de caixa. “O primeiro passo da implementação deste método foi clarificar as diferenças entre ativos e receitas e entre ativos e desembolsos através da aplicação da Conta de Capital e da Conta de Receitas” (Sasaki, 1995, p.96). De acordo com este autor, nos inícios do séc. XX, assistiu-se a uma “Japanização” do sistema contabilístico Britânico quando em meados de 1907 a entidade regulamentadora japonesa começa a desenhar o seu sistema contabilístico, principalmente no que toca à manutenção, construção e reparações dos ativos fixos. Em Espanha, Cabalgante, Cerviño e Cebrián, (2012) analisaram os documentos contabilísticos da *Compañia de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza e Alicante* (MZA), no período de 1856 a 1874, cuja estrutura parece consistente com este sistema² ao serem evidenciadas as duas atividades das empresas ferroviárias: construção e financiamento da infraestrutura através da *Cuenta del Establecimiento* e o serviço de transporte através da *Cuenta de Exploración*. Os resultados destas duas atividades integravam posteriormente a *Situación General de las Cuentas* que resumia o estado de posições da empresa. Verificava-se assim, uma diferenciação das atividades ao serem elaborados documentos independentes. A *Cuenta de Establecimiento* tinha um “enfoque patrimonialista” ao reconhecer os custos e fontes de financiamento das linhas ferroviárias. A *Cuenta de Explotación* tinha um “enfoque económico” ao reconhecer as receitas e despesas do serviço de transporte (p.20).

A organização do balanço segundo o *double account system* coloca em evidência os ativos fixos das empresas. A problemática da valorização dos ativos fixos tem sido uma questão muito pertinente ao longo dos tempos, e que tem levantado mais controvérsia e originado um grande interesse por parte dos investigadores. Koontz (1936), Litherland (1951), May (1957), Reynolds (1964) e Brief (1965) são alguns nomes dos que se debruçaram sobre a questão da valorização dos ativos fixos, nos primeiros anos da sua introdução como prática contabilística obrigatória para as empresas ferroviárias. Esta questão era muito importante, uma vez que tinha repercussões no apuramento do lucro líquido.

² As autoras não fazem qualquer referência ao termo “Double Account System”.

A verdade é que “durante mais de 100 anos os contabilistas desenvolveram inúmeros princípios para lidar com o problema de valorização dos ativos e do lucro” (Brief, 1966, p.1), no entanto, nem sempre foi fácil a aplicação destes princípios nas diversas empresas, devido a constrangimentos vários. Um desses constrangimentos foi a “falta de sistematização que permitisse distinguir entre despesas de capital (ativos) e de receita e a incapacidade em alocar periodicamente o custo original dos ativos fixos às despesas” a que Brief (1965, p. 14) denominou de “*accounting error*”. No entanto, e segundo este autor, as empresas no séc. XIX utilizavam uma das várias políticas existentes de valorização dos ativos fixos.

Para a prossecução dos fins a que se propuseram as empresas ferroviárias necessitavam e investiam em diferentes ativos fixos. Ativos esses que vários autores, como por exemplo Edwards (1986) e Litherland (1951), dividem em ativos permanentes constituídos pelas linhas férreas e seus componentes, e em ativos circulantes, de que fazem parte as locomotivas e carruagens. Os gastos de utilização destes diferentes tipos de ativos diferem substancialmente uns dos outros, assim como as políticas de valorização adotadas diferem de companhia para companhia e ao longo dos tempos (May, 1957; Edwards, 1986).

Na valorização dos ativos fixos, as empresas podiam adotar um dos três métodos existentes: método do fundo para depreciações [*Depreciation Fund*], método das reparações e renovações [*Repairs and Renewals Accounting*] e método da substituição [*Replacement Accounting*] (Litherland, 1951; Brief, 1965; Edwards, 1986). Para Boockholt (1978) segundo a definição atual da palavra estes métodos não eram propriamente depreciações, no entanto, era a solução possível para resolver a questão da valorização dos ativos. No método do fundo para depreciação os encargos eram creditados numa conta com o mesmo nome e agrupada no balanço juntamente com os lucros não distribuídos e credores. Os montantes despendidos com a renovação e substituição de cada item do ativo eram debitados na conta do fundo de depreciação e a conta do ativo fixo sujeito a renovação ou substituição ficava inalterada, ou seja, o ativo substituído ficava valorizado ao custo inicial do ativo original objeto de substituição. No método das reparações e renovações os encargos com a manutenção e com a substituição dos componentes individuais das locomotivas, carruagens e linhas, uma vez que tinham como objetivo a manutenção dos ativos em perfeitas condições de utilização, eram imputados à receita. Por

fim, no método da substituição os encargos relativos à substituição dos ativos, quer fosse feita pela totalidade do item ou apenas em parte ou secções, eram imputados à receita.

“Durante o séc. XIX existia a presunção de que se os ativos fossem devidamente cuidados, a sua vida útil seria ilimitada, ou que a substituição estaria longe e poderia ser ignorada” (Edwards, 1986, p.252). Ou então, como argumentam Brief (1965, p.14), Koontz (1936, p.462) e Boockholdt (1978, p.13), o valor dos ativos fixos permanece constante se forem mantidos em perfeitas condições de utilização, sendo por isso valorizados ao seu custo de aquisição. Face a estas presunções muitas empresas ferroviárias, tanto no Reino Unido como nos Estados Unidos, tratavam os seus ativos fixos apenas numa base de “reparação e renovação” o que significa que todos os gastos em manutenção, reparações e renovações eram levados diretamente a gastos. No caso das empresas que reconheciam o desgaste dos seus ativos fixos, estas combinavam o método das reparações e renovações com um dos outros dois métodos.

Para aferir o comportamento das empresas face a estas evidências, Edwards (1986) examinou o tratamento dado aos ativos fixos antes e após a imposição do *double account system* e de que modo isso afetou a maneira como os gestores reportavam estes itens. As práticas adotadas pelas várias empresas não eram consistentes ao longo dos tempos. Edwards (1986) analisou algumas das maiores empresas inglesas desde a entrada em funcionamento das suas linhas. De finais da década de 1830 até meados da década de 1840 era bastante comum a realização de provisões para o material circulante, depois disso as empresas passaram a adotar o método das reparações, renovações e substituições. No caso dos ativos permanentes apenas as reparações e renovações eram contabilizadas, as substituições de longo prazo foram ignoradas até 1849, e iniciou-se a sua adoção a partir desta data até à década de 1860.

Também Arnold e McCartney (2001; 2002) estudaram as práticas de depreciações e outros custos de utilização dos ativos, no período de 1830 a 1855. Para tal os autores examinaram os relatórios de contas de um conjunto substancial de empresas inglesas, de forma a avaliar a regularidade da sua utilização e padrões de mudança durante a fase de instalação destas empresas. As empresas foram selecionadas entre as maiores cujo capital social estivesse realizado em pelo menos 70,9%. O conjunto de dados foi examinado a fim de extrair as taxas de consumo de capital no período considerado, de modo a identificar a

incidência e importância dessas taxas e os seus padrões e variações ao longo do tempo. Segundo os autores os resultados alcançados apoiam as opiniões de muitos autores, como por exemplo Edwards (1986), acerca das práticas contabilísticas de depreciações e substituições de ativos fixos na indústria ferroviária designadamente: 1) os encargos de depreciação eram inexistentes até 1838, a partir deste momento e até 1850 tornaram-se na principal forma de contabilização dos consumos de capital; 2) durante os anos de 1846 a 1848 os encargos de consumo de capital desapareceram e 3) em 1849 a política das depreciações foi retomada e manteve-se. Os resultados também apoiam fortemente a visão de Brief de que as empresas ferroviárias subestimaram o custo do consumo de capital. Contudo em outros aspetos importantes os resultados alcançados são menos consistentes com as afirmações dos autores da literatura tais como: 1) as taxas de consumo de capital quer na forma de depreciações ou de *replacement accounting* representavam apenas 2,6% dos lucros; 2) as depreciações representam 94% das taxas de consumo de capital e o *Replacement accounting* era de pouca importância; 3) em 1855, as depreciações imputadas aos lucros foram substancialmente abaixo das despesas de substituição desses ativos funcionando como um mecanismo de melhorar os lucros operacionais e não de os reduzir e 4) ao longo do período de 1830 a 1855 a política das depreciações nunca foi uma prática “modal” dentro da indústria ferroviária.

Estas práticas não diferem muito das práticas encontradas em outros países, neste período. Cabalgante *et al.* (2012) encontraram na companhia espanhola *Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza e Alicante*, na segunda metade do séc. XIX, evidências da criação de dotações ocasionais para renovação de imobilizado. Os ativos eram inicialmente contabilizados ao preço de aquisição ou de construção, mas não era prática a utilização do procedimento de amortização. Sasaki (1995) salienta que no Japão a prática das depreciações foi instituída entre 1927 e 1939. Até esse momento, os ativos fixos eram tratados segundo os vários métodos adotados pelas empresas Britânicas (substituição, reparação, retirada). Nos Estados Unidos os métodos eram similares. Muitas vezes só eram contabilizados os custos referentes à manutenção e reparação dos bens. Por volta de 1880 começa a ser utilizada uma nova prática denominada “*Retirement Accounting*” (Boockholdt, 1978). Segundo este método, só no ano em que o bem fosse alienado ou inutilizado seria evidenciado nas demonstrações financeiras o custo do respetivo bem ao qual seria deduzido o valor realizado com a venda (Reynolds, 1964). Segundo Reynolds (1864) este método não era muito apropriado em ativos cuja vida útil

excedesse um ano. Por exemplo, uma carruagem com vida útil de quatro anos substituída no final da sua vida útil refletiria um custo apenas nesse ano, o que influenciava fortemente as demonstrações financeiras.

Nos Estados Unidos até 1907, os gestores não deram atenção ao problema da depreciação das linhas e infraestruturas. Nesse ano, o *Interstate Commerce Commission* regulamenta a política das depreciações e torna-se obrigatório para todas as empresas ferroviárias, o reconhecimento do custo das depreciações e a correspondente reserva para os ativos fixos não permanentes (equipamentos ferroviários) (Koontz, 1936).

Independentemente dos métodos utilizados, as práticas de depreciações nos primeiros anos eram inadequadas (Edwards, 1986, p.253) ou mal aplicadas (Edwards, 1985) e muitas vezes utilizadas com “o objetivo de manipular os resultados por forma a inflacionar os lucros, de modo a manter o nível desejado de dividendos a distribuir” (McCartney e Arnold, 2000, p.295). A manipulação de resultados foi mais marcada na fase da “*Railway Mania*” no período de 1845-1847. De acordo com Glynn (1984, p.107, ver também McCartney e Arnold, 2000), neste período “investidores mais crédulos ficaram à mercê de promotores menos escrupulosos que muitas vezes adulteravam os livros para melhorar os balanços de modo a pagarem os dividendos”. Idêntica opinião tem Edwards (1985, p.26, ver também McCartney e Arnold, 2000) ao afirmar que as contas destas empresas neste período “fornecem um considerável grau de manipulação”, que “a gestão disponibilizava lucros exagerados para distribuir ao omitir passivos” e que as contas apresentadas nas assembleias gerais eram “*cooked accounts*”. George Hudson é apontado por estes autores como sendo um dos gestores com mais más práticas de gestão e a empresa *Eastern Counties* a que mais sentiu enquanto foi gerida por ele (ver também Odlyzko, 2012).

Face a esta evidência McCartney e Arnold (2000) analisaram as contas de resultados e balanços das quatro maiores empresas ferroviárias inglesas: *Eastern Counties, Midland, York Newcastle and Berwick* e *York and North Midland* e que foram geridas por George Hudson, por forma a avaliar as práticas contabilísticas em vigor. Os autores delinearam este trabalho analisando o ambiente regulador e o âmbito das atividades onde estas empresas operavam, de modo a contextualizar as práticas contabilísticas adotadas por George Hudson, nestas quatro empresas, no período de 1845 a

1849. Os autores concluíram que as práticas contabilísticas variavam consideravelmente, quanto ao detalhe e quanto aos efeitos na rentabilidade, nestas quatro empresas. As más práticas atingiam um nível elevado na *Eastern Counties*, eram quase inexistentes na *Midland* e situavam-se num nível intermédio nas outras duas. Na *Eastern Counties* 54% dos lucros anunciados eram falsos, atingiam os 19,6%, na *York Newcastle and Berwick*, 12%, na *York and North Midland* e apenas cerca de 2% na *Midland*. Para os autores (p.294) “as práticas contabilísticas são moldadas pelo contexto aonde são operadas, e a *Eastern Counties Railway* era altamente invulgar senão única, com um recorde de má gestão e gastos excessivos”.

Os vários estudos anteriormente elencados abordam quase exclusivamente empresas inglesas e americanas. Entretanto, nos últimos quatro anos, começaram a ser publicados artigos de outros países nomeadamente Espanha e Alemanha. De Espanha destaca-se o trabalho de Cabalgante *et al.* (2012), já analisado anteriormente, Chinchilla e Raja (2012) e Hernández e Vara (2009) e da Alemanha temos o artigo de Richard (2012).

Chinchilla e Raja (2012) estudaram a regulamentação contabilística do setor ferroviário espanhol no primeiro quarto do séc. XX (1900-1925), comparando o normativo contabilístico emanado pelo Código Comercial de 1885, com o desenvolvimento dos regulamentos e instruções destas empresas. As normas impostas pelo Código Comercial eram, na opinião dos autores limitadas para o correto desenvolvimento da atividade ferroviária, pelo que estas empresas tiveram de desenvolver regulamentos próprios, por forma a responder às imposições do Estado. A análise efetuada permitiu aos autores identificarem sistemas contabilísticos detalhados e minuciosos, tanto para o registo das receitas e despesas de exploração como para as principais rubricas do balanço. A contabilidade tinha de se adaptar às três fases que caracterizavam este tipo de negócios (concessão, construção das vias e exploração das mesmas). Os autores são de opinião que a regulamentação contabilística implementada por estas empresas contribuiu para o progresso científico da contabilidade enquanto disciplina.

Tendo, também, por base a análise dos sistemas contabilísticos, mais propriamente o *Reglamento Provisional para Contabilidad de los Servicios de la Red Antigua*, (Hernández e Vara (2009) estudaram o sistema de contabilidade da oficina da empresa

As práticas contabilísticas e de relato financeiro na Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses (1860 - 1910)

*Compañia de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza e Alicante*³, mais concretamente o sistema de codificação das contas de gastos originados pelo funcionamento das oficinas, no séc. XIX. Para fazer funcionar uma estrutura desta envergadura era necessária a coordenação de meios técnicos (carris e locomotivas) e humanos organizados pelos diversos serviços. O serviço de manutenção (oficinas) destes meios técnicos assumia um papel importante nestas empresas. As oficinas desta empresa classificavam os gastos em três categorias: 1) gastos gerais, que incluíam os gastos com vigilância, administração e direção, gastos com manutenção das máquinas, nomeadamente consumíveis, ferramentas, combustíveis, lubrificantes, etc; 2) gastos de matérias consumidas nos trabalhos executados; e 3) gastos de mão-de-obra consumida nos trabalhos executados. Para os autores “o aspeto mais significativo e valioso deste sistema contabilístico é a classificação detalhada dos gastos” (p.124). Este detalhe era efetuado através da abertura de contas especiais para cada um dos trabalhos a executar por meio de um sistema de codificação que modo a identificar o serviço. Os autores concluíram que o sistema de codificação adotado era bastante sistemático e fornecia resultados informativos satisfatórios, apesar de o sistema de simplificação não ser o mais indicado. Assim, a utilidade da informação retirada dos registos contabilísticos era satisfatória.

Richard (2012) estudou as companhias ferroviárias alemãs (Prússia) que maior influência tiveram no desenvolvimento do sistema ferroviário alemão, no período de 1838 a 1884. O objetivo deste estudo é analisar duas questões fundamentais: 1) o papel da contabilidade ferroviária na difusão de novas técnicas de contabilidade e 2) se o desenvolvimento da abordagem prussiana à contabilidade ferroviária influenciou o desenvolvimento de qualquer teoria da contabilidade. A lei de 1861 que instituiu o Código Comercial alemão era de aplicação obrigatória a todas as empresas incluindo as empresas ferroviárias. Uma questão contestada por estas empresas era a obrigação de elaboração do balanço patrimonial, pois segundo as empresas, a distribuição de dividendos não era conexas com este tipo de balanço, mas tal só seria possível com o cálculo anual dos lucros. Daí a luta dos responsáveis por estas empresas e do teórico Schmalenbach na adoção de regras distintas para estas empresas, nomeadamente no que concerne a novos procedimentos contabilísticos que permitissem a distribuição dos dividendos desde o início do investimento. Richard (2012) conclui, então, que na Alemanha estas empresas

³ A *Compañia de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza e Alicante* e a *Compañia de los Caminos de Hierro del Norte de España* eram as duas maiores empresas do séc. XIX. As duas empresas juntas controlavam cerca de 64% da rede ferroviária.

desempenharam um papel importante na propagação da contabilidade de custos e contribuíram para o nascimento de uma nova teoria de contabilidade: a teoria dinâmica cujo autor foi Schmalenbach.

2.1.2. A divulgação voluntária nos relatórios e contas

Para atenuar a imagem negativa que pairava sobre as contas das empresas ferroviárias as práticas de relato e divulgação das contas tornam-se uma ferramenta útil, como resposta a crises e escândalos (McCartney e Arnold, 2002) e torna-se o “meio de comunicação entre gestores e investidores” (Previts e Samson, 2000, p.5). Outras vezes a divulgação de contas tinha como objetivo informar acerca da situação económica da empresa, de modo a obterem mais financiamento ou então para atenuarem os conflitos entre os detentores de capital e a gestão das empresas (Flesher *et al*, 2003b). Um exemplo disto é o caso relatado por McCartney e Arnold (2002), quando a indústria ferroviária devido à incapacidade de resolver a questão da valorização dos ativos fixos e como forma de evitar as críticas dos investidores, se esmerou no conteúdo e forma das demonstrações financeiras. Além disso, examinar as divulgações financeiras das ferrovias dá uma visão sobre como a nova tecnologia teve impacto na contabilidade e na divulgação das empresas e até pode ser extraído um paralelismo entre a revolução ferroviária e revolução da internet (Flesher, Previts e Samson, 2006, p.5). Na opinião de Flesher *et al.* (2003b, p.75) os relatórios de contas “*may be recognised as state of the art when there was no other art*”. Previts e Samson (2000, p.38) reforçam a ideia na seguinte afirmação: “mesmo considerando os finais do séc. XX, a quantidade, tipo e detalhe de divulgação voluntária eram impressionantes assim como o candor com que eram relatados”.

A divulgação e o relato financeiro assumiam, sem dúvida, um papel fundamental na vida destas empresas. Seguidamente são enumerados alguns estudos sobre a divulgação voluntária dos relatórios de contas e sobre o conteúdo dos mesmos nos primeiros anos de vida destas empresas.

Samson e Previts (1999) e Previts e Samson (2000) exploraram o desenvolvimento das práticas de relato e a sua divulgação nos relatórios de contas da *Baltimore and Ohio Railroad*, no período de 1827 a 1856. Esta empresa foi a maior inovadora no setor

ferroviário americano, não apenas como líder tecnológica mas também a nível de estrutura organizacional, de angariador de novas formas de financiamento e de refinadas práticas de relato e divulgação. “Os relatórios de contas da B&O [*Baltimore and Ohio Railroad*] refletem a experiência, evolução e desenvolvimento do processo de divulgação aos detentores de capital, aos potenciais investidores e ao público em geral (p.3)”. Nos trinta anos em análise os relatórios chegaram a ter mais de 150 páginas e dezenas de quadros explicativos das despesas e receitas por estações, por categorias e por mês. Na década de quarenta, os relatórios de contas incluíam balanço em forma de T e demonstração de resultados. Continham ainda, rácios de medida de performance e comparações da atividade da empresa com outras empresas. Estes relatórios eram um meio de comunicação não só das questões da gestão, mas serviam também de meio de divulgação das descobertas e inovações da indústria ferroviária. Segundo os autores as “experiências e inovações da B&O [*Baltimore and Ohio Railroad*] eram de um valor inestimável para engenheiros e mecânicos das outras empresas ferroviárias, e que graças à divulgação pública levaram ao desenvolvimento desta indústria”. Por isso, esta empresa era considerada uma verdadeira “*railroad university*”. Os relatórios de contas da *Baltimore and Ohio Railroad* assumem assim uma importância considerável, pelo facto de ser a primeira empresa a abordar a necessidade de informação por parte dos investidores, por forma a sustentar estes investimentos a larga escala.

McCartney e Arnold (2002) analisaram as práticas de divulgação financeira nas principais empresas ferroviárias inglesas, no período de 1840 a 1855, mapeando a variedade de tais práticas e as suas mudanças ao longo do tempo. Para concretizar este trabalho os autores definiram uma amostra representativa das maiores empresas. A amostra examinada evidencia dois tipos de respostas das empresas ferroviárias a situações de crise. O primeiro tipo refere-se a uma resposta quantitativa que tem a ver com o nível de informação divulgada e o segundo tipo é qualitativo e tem a ver com a base conceptual. Os autores chegaram às seguintes conclusões: quanto à resposta quantitativa, os níveis de divulgação nas principais partes dos relatórios financeiros aumentaram ao longo do período de 1840-55, a variedade entre companhias diminuiu, os níveis de divulgação de balanço e rendimentos aumentou. Relativamente à resposta qualitativa verificou-se que a base conceptual não sofreu mudanças significativas no período compreendido entre 1845 e 1850. As contas de capital continuavam a ser evidenciadas numa base de caixa. Isto sugere que as mudanças nas práticas contabilísticas nos vinte anos de existência destas

empresas foram basicamente quantitativas. As mudanças qualitativas quando aconteciam resultavam do desenvolvimento tecnológico da natureza do negócio.

Flesher *et al.* (2003b) analisaram os tipos de financiamento público e a sua influência no tipo de divulgação nos relatórios anuais, no período pré guerra civil americana (década de 1850), na *Baltimore and Ohio Railroad*, na *Illinois Central Railroad* e na *Mobile and Ohio Railroads*. As empresas ferroviárias eram consideradas empresas *quasi-public*. Isto significa que eram financiadas por capitais públicos e por capitais privados. E na qualidade de empresas *quasi-public* o seu objetivo principal era o desenvolvimento económico e a proteção comercial das suas cidades, a rentabilidade do investimento ficava assim em segundo plano. Os autores concluíram que o financiamento público variava de empresa para empresa, assim como variava a informação de interesse público disponibilizada nos relatórios de contas. Das três empresas analisadas a *Mobile and Ohio Railroads* é aquela que menos informação de interesse público tem nos seus relatórios, enquanto na *Baltimore and Ohio Railroad* e na *Illinois Central Railroad* essa informação ocupa um espaço considerável. O número de páginas dos relatórios passaram em pouco tempo de 50 para 150 páginas. No caso da *Illinois Central Railroad* os relatórios de contas incluíam mais informação de interesse público, nomeadamente sobre o crescimento económico da região, do que informação financeira. Do exposto conclui-se que a procura de financiamento originava a inclusão de informação de qualidade, quer o destinatário da informação fosse o Estado quer fossem investidores privados nacionais e internacionais.

Flesher *et al.* (2006) estudaram o impacto da concessão de terras e o investimento privado europeu (Britânico) nas empresas ferroviárias e no desenvolvimento da fronteira americana de acordo com a informação incluída nos relatórios de contas da empresa *Illinois Central Railroad*, no período de 1851 a 1861. Com este estudo os autores pretendiam saber a razão por que os relatórios desta empresa diferiam dos relatórios apresentados por outras empresas, nomeadamente a *Baltimore and Ohio Railroad* e também a razão pelo qual assumiam a forma que tinham. Tal como na *Baltimore and Ohio Railroad*, os relatórios eram detalhados e complexos e continham informação financeira para os investidores britânicos financiadores da empresa e informação com uma visão longitudinal acerca do impacto da empresa no desenvolvimento de Illinois. Assim, esta informação servia as necessidades dos investidores europeus, dos políticos e do

público em geral. Além disso, os maiores financiadores da empresa eram Britânicos e a distância era motivo para incluir mais informação, de modo a satisfazer a necessidade de informação dos investidores. Os financiadores nacionais sempre podiam ver os comboios a passar. Aparentemente os investidores europeus foram os responsáveis pelo detalhe e pelas práticas de relato inovadoras incluídas nos relatórios de contas, tais como: o uso de “*cash-flow statements*” [Demonstração de Fluxos de Caixa], a identificação de ganhos líquidos e um extenso relatório económico e social. Uma outra situação inovadora era o facto de os investidores europeus enviarem auditores para examinar as contas.

Por último, o estudo de Heier (2010) analisou os relatórios de contas da empresa *Louisville and Nashville Railroad* durante a guerra civil americana (1861-1865). Este estudo teve como objetivo explorar os problemas encontrados pela empresa neste período crítico, e analisar o tratamento contabilístico desenvolvido pela administração para manter as operações e a integridade institucional. O autor verificou que, neste período, os relatórios de contas continham descrições pormenorizadas de todos os custos com a reparação dos ativos da empresa e dos ativos perdidos devido a expropriações por parte do Estado, bem como outras informações militares que podiam afetar a vida da empresa. Por exemplo, no relatório de contas de 1861 foi acrescentada uma adenda que para Heier (2010, p.204) “é similar em natureza e propósito à regra moderna de divulgação dos eventos subsequentes materialmente relevantes ocorridos após o fecho de contas”.

Em suma, os gestores e contabilistas destas empresas foram encontrando soluções de modo a colmatar os problemas encontrados, de modo a ir ao encontro dos interesses de todos os intervenientes. Seguidamente irá tratar-se a questão da contabilidade de custos, que segundo alguns autores, tem o seu desenvolvimento associado a estas empresas.

2.2. Contabilidade de Custos e de Gestão

Para Fleischman e Tyson (2007, p.1071) “é um paradoxo o facto de os primeiros trabalhos de pesquisa histórica em contabilidade de gestão terem sido realizados por investigadores especializados em história económica e não em contabilidade”. Contudo, estes pioneiros abriram caminho a uma nova geração de investigadores que centraram a sua atenção na análise de registos de empresas, ainda que, em alguns casos, este súbito

interesse, tenha surgido da necessidade de refutar opiniões de outros investigadores (Fleischman e Tyson, 1993; 2007). Assim, da união cooperativa entre investigadores económicos e contabilistas resulta uma nova compreensão sobre a evolução da contabilidade de custos, durante a revolução industrial (Fleischman e Tyson, 1993).

O séc. XIX é considerado por muitos autores, o período em que se iniciou a utilização da contabilidade de custos e de gestão (Garner, 1947; Johnson, 1981; Kaplan, 1984, Johnson e Kaplan, 1991). Segundo estes autores a imergência das grandes empresas têxteis, siderúrgicas e ferroviárias foram as impulsionadoras deste novo ramo da contabilidade.

A análise de registos das empresas é um meio utilizado por muitos investigadores para explicar a evolução das práticas de contabilidade de custos. Nas últimas décadas têm sido publicados vários trabalhos com o objetivo de evidenciar as práticas e procedimentos contabilísticos que as empresas utilizavam para o controlo de custos e para a tomada de decisão. Veja-se, por exemplo, o trabalho de Carvalho, Rodrigues e Craig (2007). Estes autores analisaram os livros contabilísticos da Companhia da Fábrica das Sedas, no período pré-revolução industrial (1745-1747), onde foram encontradas evidências da utilização da contabilidade de custos.

De acordo com Fleischman e Tyson (1993, p.515) “as práticas de contabilidade de custos durante a revolução industrial eram bem mais desenvolvidas e vastamente utilizadas do que muitos estudiosos de renome acreditavam”. Esta afirmação é comprovada, por exemplo, pelos estudos de Mephram (1988), Edwards (1989a), Fleischman e Parker (1990, 1991), Fleischman e Tyson (1993), Gutiérrez, Larrinaga e Núñez (2005) e Carvalho *et al.* (2007). A contabilidade de custos desenvolveu-se para servir a gestão nas mudanças constantes e complexas da envolvente social e económica das empresas (Edwards, 1989a; Edwards e Newell, 1991). As empresas começaram a ter de lidar com custos fixos e variáveis e com novas estruturas organizativas.

Inicialmente, as práticas de contabilidade de custos centravam-se no cálculo dos custos de transformação e de algumas unidades de medida, como por exemplo: custo por hora, custo por unidade produzida e por trabalhador (Johnson e Kaplan, 1991). No caso das empresas têxteis as contas de custos serviam para o cálculo da mão de obra direta e

dos custos fixos necessários para a conversão da matéria prima em produto acabado (Johnson, 1981). Posteriormente, foram-se desenvolvendo e tornaram-se uma importante ajuda na tomada de decisão.

Apesar do papel fundamental que o setor ferroviário teve no desenvolvimento económico mundial e ser considerado o responsável pelo desenvolvimento de muitos procedimentos contabilísticos e estatísticos necessários ao controlo de custos e ao apoio na tomada de decisão e na gestão (Gourvish, 1970; Chandler, 1987 [1977]), tem havido poucas publicações baseadas nos registos destas empresas, nomeadamente a nível da contabilidade de custos. Nesta vertente destacam-se os trabalhos de Samson e Previts (1999), Previts e Samson (2000), Heier (2000) e uma vez mais o estudo de Chandler (1987 [1977]).

Nos seus estudos já mencionados anteriormente, Samson e Previts (1999) e Previts e Samson (2000) verificaram que, desde 1828, os gestores incluíam nos seus relatórios informações sobre a gestão e sobre as operações da empresa. Neste período foram desenvolvidas técnicas para a gestão de custos, de modo a gerir eficazmente os escassos recursos, controlar a performance das atividades, permitir a comparação de operações e orçamentações (Samson e Previts, 1999). No relatório de 1828, estes autores encontraram referências ao uso de uma medida de eficiência: custo por milha, que era utilizada para medir a eficiência da construção as estradas. Em 1829 foi incluída uma nova métrica estatística: custo por metro cúbico de escavação. No relatório de 1830 é referenciada uma nova medida de custo: “*cost per rod*”⁴. Por esta altura, é também introduzida a orçamentação. Em 1834, os relatórios começam a fazer referência a termos como “*fixed*” e “*floating*”, “*prime costs*” e “*overhead costs*” utilizados no apoio à tomada de decisão. Previts e Samson (2000) encontraram no relatório de 1836 um exemplo de *Benchmarking*. Este relatório contém um quadro onde são comparadas as taxas de passageiro por milha e carga/tonelada por milha com as de outras seis empresas ferroviárias. Estas comparações com o passar do tempo foram-se tornando mais elaboradas. Por volta de 1850, são introduzidas novas métricas, como por exemplo, “*labor costs per mile*” [custo de trabalho por milha] utilizada para analisar as operações de manutenção e reparações das vias.

⁴ O custo por milha tornou-se demasiado longa para medir a performance da construção, pelo que se torna imprescindível adotar uma medida mais pequena. Um rod é equivalente a 5,0292 metros. Pode ser comparada à Vara portuguesa. http://pt.wikipedia.org/wiki/Rod_

A partir de meados do séc. XIX, mais precisamente nas décadas de 1860-1870, assistiu-se a uma revolução das práticas de contabilidade de custos pela mão de Albert Fink (Chandler, 1987 [1977]). Heier (2000) e também Chandler (1987 [1977]) analisaram o papel de Albert Fink no desenvolvimento das práticas contabilísticas. Albert Fink era “o maior especialista em contabilidade ferroviária no séc. XIX”, além de ser também um excelente engenheiro e gestor, chegou a ser considerado por autores da época como o “pai da contabilidade de custos” (Heier, 2000, p.215). Albert Fink iniciou a sua atividade profissional na empresa *Baltimore and Ohio Railroad* supervisionado por Benjamin Latrobe tendo ingressado na empresa *Louisville and Nashville Railroad*, em 1859. Latrobe foi o pioneiro no desenvolvimento da gestão de custos e no desenvolvimento de registos adequados das operações da empresa (Chandler, 1987 [1977]; Heier, 2000). Com os conhecimentos adquiridos na *Baltimore and Ohio Railroad*, Fink desenvolveu um sistema de análise de custos que para Heier (2000, p.221) “era revolucionário para a sua época” permitindo que as empresas ferroviárias se tornassem mais eficientes.

Com este sistema Fink tinha como objetivo determinar, com a maior precisão possível, a medida base do custo unitário: tonelada por milha. Para tal reorganizou os dados financeiros recolhidos pelo departamento de contabilidade e de transportes, de modo a obter os custos exatos para transportar uma tonelada em uma milha. Fink agrupou as contas de custos em quatro categorias segundo a sua natureza. Numa primeira categoria eram agrupadas as contas que não variavam com o volume de tráfego, nomeadamente manutenção das vias e edifícios e gastos de administração. Numa segunda categoria ficavam os custos variáveis em função do volume das mercadorias. Numa terceira categoria eram agrupados os custos de circulação (dependiam do número de comboios em funcionamento). Finalmente, numa última categoria ficavam os custos incorridos pela expansão de negócios (novas infraestruturas). Identificar todos estes custos permitia a determinação da rentabilidade dos departamentos e dos seus diretores, bem como determinar o valor das tarifas a cobrar (Chandler, 1987 [1977], ver também Johnson e Kaplan, 1991).

Fink desenvolveu centenas de rácios para medir a performance das várias operações das ferrovias (Heier, 2000): transporte de passageiros, transporte de bagagem e serviço de correios. Por exemplo, havia um rácio para apurar o custo de um passageiro por cada milha percorrida com e sem bagagem. Muitas destas medidas eram incluídas nos

relatórios de contas da *Loiusville and Nashville Railroad*, tornando-se esta empresa “numa das primeiras a apresentar detalhadamente as operações da empresa bem como a apresentar comparações com os anos anteriores” (Heier, 2000, p.219). Na prática a comparação de dados não é uma inovação de Fink, uma vez que já na década de 1830, a *Baltimore and Ohio Railroad* as incluía nos seus relatórios (Samson e Previts, 1999; Previts e Samson, 2000). Por esta razão Heier (2000, p.221) afirma que:

É claro que Fink não desenvolveu as suas técnicas de gestão de custos num vácuo. Estas foram desenvolvidas ao longo de um período de muitos anos. Quando formulou as medidas de análise de custos para as ferrovias, Fink teve um amplo corpo de conhecimento disponível. Embora não tenha inventado as técnicas, ele entendeu a sua importância para todas as ferrovias e tentou popularizar essas medidas a larga escala. Fink através dos seus relatórios agiu como um catalisador para levar a bíblia da gestão de custos para a vanguarda do uso da gestão. Esses conceitos, no entanto, não ficaram retidos na L&N [*Louiville and Nashville Railroad*] mas foram ampliados e melhorados ao longo das três décadas seguintes num sistema de contabilidade uniforme para as empresas ferroviárias.

Em suma, as técnicas de controlo de custos desenvolveram-se para possibilitar a gestão na tomada de decisão. Os novos métodos concebidos na década de 1850 e aperfeiçoados nos anos seguintes, foram adotadas rapidamente pelas primeiras empresas industriais que surgiram na década de 1880, continuando em uso pelas empresas norte americanas até ao séc. XX (Chandler, 1987 [1977]). Hatfield (1966) salienta ainda, que o desenvolvimento da contabilidade de custos pode ser considerado uma das melhores contribuições feitas à Contabilidade enquanto ciência.

2.3. Em resumo

Nesta secção dedicada à revisão de literatura foram analisadas, numa primeira fase, as práticas contabilísticas e de divulgação voluntária nos relatórios de contas e, numa segunda fase, as práticas de contabilidade de custos e de gestão. Nos vários estudos analisados, verificou-se a existência de práticas contabilísticas similares em várias empresas, nomeadamente no que toca à valorização dos ativos fixos, aos documentos contabilísticos adotados e aos regulamentos contabilísticos, bem como no tipo de informação divulgada nos relatórios de contas. Apesar dos elevados montantes em capitais fixos, estas empresas não tinham implementado uma política de amortizações. Na valorização destes ativos era utilizado o método da reparação e substituição que consistia em levar à conta de gastos, todas as quantias referente a manutenção, reparação e

As práticas contabilísticas e de relato financeiro na Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses (1860 - 1910)

renovações. Verificou-se ainda, que algumas vezes, a contabilidade era manipulada de forma a aumentar os dividendos a distribuir. As empresas ferroviárias divulgavam nos seus relatórios de contas informações quantitativas e informações qualitativas, de modo a manter a sua legitimidade. Era comum nas empresas americanas incluir nos relatórios de contas informações acerca do desempenho das empresas. O desempenho da atividade destas empresas era avaliado através de coeficientes como custo por milha, custo de passageiro por milha, entre outros.

O próximo capítulo será dedicado à metodologia a adotar neste trabalho, bem como às fontes e quadro teórico utilizado.

Capítulo III – Metodologia de investigação

“Uma investigação histórica envolve três elementos interrelacionados: a recolha, apresentação e interpretação dos factos” (Boyns, Edwards e Nikitin, 1997, p393). A seleção da metodologia de investigação depende do fenómeno a investigar (Ryan, Scapens e Theobald, 2002) e o “problema determina o método” (Previts, Parker e Cofman, 1990, p.144), o que significa que qualquer objeto de pesquisa histórica deve ser abordada através do emprego do método de pesquisa considerado adequado para os factos que se procuram e para as questões que estão a ser investigadas.

A escolha do método de investigação em história da contabilidade deve ser feita tendo em conta o tipo de dados e as questões a serem respondidas (Gomes e Rodrigues, 2009). De acordo com Silverman (2001), por metodologia deve entender-se a forma geral de estudar um problema. Assim, este capítulo aborda a perspetiva metodológica adotada, o método de pesquisa, as fontes de arquivo utilizadas e o enquadramento teórico deste trabalho.

3.1. Metodologia e Epistemologia

Para Chua (1986) são os pressupostos teóricos e filosóficos do investigador que determinam o paradigma teórico da investigação que serve de princípio orientador aos resultados da pesquisa. Na investigação em contabilidade podem ser adotadas diferentes perspetivas teóricas, de forma a explicar as práticas contabilísticas e cada uma delas oferece diferentes perceções (Hoque, 2006). A forma como o investigador aborda a natureza do fenómeno a estudar afeta a forma de obtenção do conhecimento (Vieira, 2009).

As práticas contabilísticas são objeto de estudo há várias décadas e as metodologias utilizadas na investigação da contabilidade têm vindo a diversificar-se nos últimos tempos. Na segunda metade do séc. XX, a abordagem tradicional foi sendo substituída por novas abordagens a que se chama “Nova História da Contabilidade”.

Segundo Stewart (1992, p. 61) tradicionalmente a história da contabilidade era examinada e compreendida como o reflexo da ascensão do capitalismo ou da industrialização. A contabilidade desenvolvia-se e adaptava-se aos vários negócios e necessidades das organizações, estava em constante mudança e evolução. Com a “Nova História da Contabilidade” a contabilidade é analisada no seu contexto social e organizacional (Hopwood e Miller, 1994; Carnegie e Napier, 1996, 2012; Gomes, 2008), não é um fenómeno autónomo mas é influenciada por fatores sociais, políticos e económicos (Hopwood, 1990, p.8). O contexto social e político da contabilidade passou a ser tão importante como o contexto técnico e económico (Stewart, 1992, p.57).

Hopwood e Miller (1994) entendem a contabilidade como uma prática social e institucional, na medida em que a contabilidade é vista como uma tecnologia, uma forma de intervenção para fazer agir indivíduos, ela concede visibilidade aos eventos e processos contribuindo assim para mudá-los. Segundo os mesmos autores, a contabilidade foi moldada ao longo dos tempos por pressões e inovações da sociedade. Estas pressões foram exercidas devido a conflitos de interesses e influenciaram as práticas contabilísticas.

Por outro lado, a contabilidade também pode ser considerada um “dispositivo de legitimação” (Potter, 2005). Para este autor, quem adota esta vertente tende a retratar o papel influente que a contabilidade ocupa no desenvolvimento das sociedades racionais, identificando-a como um meio eficaz ao alcance das organizações na resposta às pressões da envolvente organizacional por forma a aumentar a sua legitimidade.

O investigador pode optar pela investigação narrativa ou descritiva, seguindo a linha dos historiadores que defendem que “os factos falam por si mesmos”, ou optar pela investigação interpretativa e segue a linha dos historiadores que defendem que se deve “procurar identificar e classificar a informação de uma forma sistemática de acordo com explicações e interpretações sobre o objeto de pesquisa histórico” (Gomes e Rodrigues, 2009, p.231). Neste contexto, neste trabalho será utilizado o estudo interpretativo, que vai ser explicado de seguida.

3.1.1. Estudo interpretativo

O paradigma teórico inerente a este estudo é o da investigação interpretativa (Hopper e Powell, 1985; Chua, 1986). A investigação interpretativa preocupa-se em compreender a natureza social das práticas contabilísticas e analisar fenómenos sociais. O seu objetivo é compreender os acontecimentos diários, as estruturas sociais e os significados que as pessoas atribuem aos seus comportamentos e aos dos outros (Vieira, 2009). Ainda segundo o mesmo autor, os pressupostos do paradigma interpretativo assumem uma visão subjetiva dos fenómenos contabilísticos, tentando compreender as interações que neles ocorrem.

As práticas contabilísticas são construídas socialmente e são influenciadas pelos próprios atores sociais (Ryan *et al.*, 2002). Ainda segundo os mesmos autores, a realidade é entendida como o resultado de um processo de construção social e assume-se que os atores sociais podem alterar as regras sociais e as práticas que guiam os seus comportamentos, as práticas sociais, não são um fenómeno natural, mas antes um fenómeno socialmente construído. Na investigação interpretativa procura-se identificar e classificar a informação e utiliza-se os factos para suportar uma hipótese sobre o fenómeno a ser estudado (Previts *et al.*, 1990).

Atualmente considera-se que a investigação qualitativa está particularmente associada à investigação interpretativa, interpretando-a no seu contexto e sob o ponto de vista dos seus intervenientes (Vieira, 2009). Assim, neste estudo sobre as práticas de contabilidade e de relato financeiro na Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses os métodos qualitativos são os mais adequados para tentar explicar os fenómenos em estudo.

3.1.2. Estudo caso

De acordo com Yin (2009) o estudo de caso tem sido largamente utilizado na investigação em ciências sociais com o intuito de se compreender a complexidade dos fenómenos sociais, ou seja, quando procuramos compreender, explorar ou descrever acontecimentos e contextos complexos, nos quais estão simultaneamente envolvidos

diversos fatores. O estudo de caso tem ganho aceitação como método de investigação na área da contabilidade (Ryan *et al.*, 2002, p.142), sendo particularmente adequado para a pesquisa histórica devido à ênfase na análise holística, permitindo que o investigador olhe para os problemas como um todo (Previts *et al.*, 1990).

Pelo facto de este estudo se debruçar sobre uma instituição, e procurar explicar a organização da sua contabilidade, considera-se adequado utilizar o método de estudo de caso, pois este tenta explicar o “como” e “porquê” de determinados acontecimentos (George e Bennett, 2004; Yin, 2009). Neste estudo pretende-se estudar a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses e compreender “como e “porquê” eram utilizadas as práticas contabilísticas e de relato financeiro da empresa.

Yin (2009, p.18) afirma que “um estudo de caso é uma inquirição empírica que investiga um fenómeno contemporâneo em profundidade e dentro do seu contexto de vida real, especialmente quando os limites entre fenómeno e contexto não são claramente evidentes”, quando o investigador não tem total controlo pelos acontecimentos reais e quando o campo de investigação se concentra num fenómeno natural.

3.2. As fontes de arquivo e o período de tempo analisado

Escolhido o método para levar a cabo a investigação, é preciso selecionar a técnica específica de recolha de dados, que segundo vários autores (Silverman, 2001; Yin, 2009; Ryan *et al.*, 2002; Vieira, Major e Robalo, 2009) podem revestir a forma de: entrevistas, observação, textos e documentos e registo áudio e vídeo.

Na investigação em história da contabilidade e, no caso específico deste estudo, que tem como objetivo estudar as práticas contabilísticas e de relato do século XIX, de entre as técnicas atrás descritas, a análise de textos e documentos é a única técnica disponível, e também porque numa investigação em história de contabilidade, as fontes primárias são um elemento fundamental (Carmona, Ezzamel, Gutiérrez, 2004).

A análise de documentos implica a existência de fontes documentais para gerar a informação (Vieira *et al.*, 2009) necessária a dar resposta às questões-chave, e também

porque “a história da Contabilidade continua predominantemente baseada em documentos” (Carnegie e Napier, 1996, p. 28), e o “recurso aos arquivos para a obtenção de dados primários continua a ser essencial na investigação em história da Contabilidade” (Gomes e Rodrigues, 2009, p. 229). Além disso, a pesquisa relativa à história institucional, que é o caso da Companhia Real, implica o estudo de registos, correspondência, memorandos, relatórios internos, notícias de jornais e atas (Gomes e Rodrigues, 2009), documentos que fazem parte do arquivo da empresa.

Para realizar este trabalho foram utilizadas fontes primárias e secundárias. Na revisão de literatura foram analisados vários artigos sobre o “estado da arte” internacional, no que toca à contabilidade ferroviária e publicados em revistas e livros internacionais nomeadamente *Accounting Historians Journal*, *Accounting Business Research*, *Business History Review*, *Accounting History*, entre outras. Salvo algumas exceções, os artigos analisados relatavam estudos realizados em empresas ferroviárias inglesas e americanas. Também se recorreu a livros e trabalhos nacionais, de forma a contextualizar a empresa no tempo e no espaço. No estudo empírico utilizaram-se fontes primárias e secundárias recolhidas do Arquivo da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, do Arquivo Legislação Régia, do Arquivo da Biblioteca do Parlamento, do Arquivo do Instituto Nacional de Estatística (INE) e do Arquivo do Instituto de Mobilidade e Transportes Terrestres (IMTT) e ainda das revistas da Gazeta dos Caminhos de Ferro Portugueses.

O Arquivo da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses encontra-se no Centro Nacional de Documentação Ferroviária da Fundação Museu Nacional Ferroviário (FMNF). Este centro tem vindo a recolher e tratar toda a documentação relacionada com os caminhos de ferro das empresas públicas e privadas, durante os séc. XIX e XX. A documentação da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses integra o Fundo da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses – Comboios de Portugal (CCFP-CP). Este fundo é constituído pelo arquivo produzido e acumulado pela companhia desde a sua constituição, em 1860 até à década de 70 do séc. XX. Deste fundo apenas foi consultado o subfundo Comité de Paris, por limitação de tempo e também por ser o único tratado arquivisticamente. Nas referências a este Arquivo será utilizada a seguinte denominação: PT/FMNF/CCFP-CP que identifica a Companhia Real. A documentação deste subfundo está organizada por séries e em quatro secções com a seguinte denominação:

As práticas contabilísticas e de relato financeiro na Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses (1860 - 1910)

PT/FMNF/CCFP-CP/A que integra a Correspondência Geral e Contabilidade, PT/FMNF/CCFP-CP/B que integra o Contencioso, PT/FMNF/CCFP-CP/C que integra a Secretaria-geral e Contabilidade e PT/FMNF/CCFP-CP/D que integra a Correspondência diversa expedida e recebida. Dentro de cada uma destas séries, a documentação está ordenada em subséries numeradas, e estas por conseguinte são compostos por *dossiers* também numerados. Neste trabalho, as fontes pertencentes a este arquivo serão referenciadas de acordo com os códigos utilizados no arquivo.

O Arquivo Legislação Régia integra toda a legislação produzida desde 1603 e está disponível para consulta no site do Parlamento em <http://legislacaoregia.parlamento.pt>. Neste arquivo foi consultada toda a documentação da época e relacionada com a Companhia Real. Na Biblioteca da Assembleia da República foram consultados relatórios de contas. As revistas da Gazeta dos Caminhos de Ferro estão disponíveis em <http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt>. Esta revista teve a sua primeira publicação no ano de 1899, mas a consulta é limitada às publicações recuperadas, pelo que só foi possível consultar os anos de 1902, 1903 e 1905. Estes anos contêm os relatórios de contas dos anos de 1901, 1902 e 1904 respetivamente. Do Arquivo do Instituto de Mobilidade e Transportes Terrestres (IMTT), obtiveram-se cópias de alguns relatórios de contas e da Convenção de Credores celebrada com a Companhia Real. Do Arquivo do Instituto Nacional de Estatística (INE) obteve-se uma cópia da Sindicância aos atos de administração da Companhia Real ordenada pelo governo.

O estudo abarca o período compreendido entre 1860, que corresponde ao ano em que foi criada a Companhia, e 1910, ano da primeira alteração do nome. A documentação existente no Arquivo da Fundação Museu Nacional Ferroviário abarca o período de 1860 a 1975. Este período era demasiado longo para o tempo disponível para a realização deste trabalho, e seria demasiada documentação para analisar. Por esta razão, optou-se por limitar o estudo ao ano de 1910. A escolha do ano de 1910 prende-se com o facto de 1910 marcar a mudança de um sistema político, que originou a primeira mudança da denominação da Companhia e da moeda em circulação. A partir da implantação da República, a Companhia passou a chamar-se Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses e a moeda em circulação em Portugal passou a ser o escudo. A outra razão tem a ver com o facto da documentação deste período estar tratada arquivisticamente e poder ser analisada através do arquivo digital, o que facilita o trabalho de pesquisa.

Nesta secção foram analisadas as fontes de arquivo utilizadas e o período de tempo em estudo. Na secção seguinte será analisado o enquadramento teórico.

3.3. Enquadramento teórico

Os investigadores interpretativos partem da assunção que as práticas sociais não são um fenómeno natural, mas um fenómeno socialmente construído (Ryan *et al.*, 2002), por esta razão, estes investigadores desenvolvem a sua investigação usando teorias sociais, entre as quais se encontra a teoria institucional. No entanto, nem todos os investigadores definem o contexto institucional da mesma forma, pelo que existem diferentes abordagens alternativas dentro da teoria institucional: a Velha Economia Institucional, a Nova Economia Institucional e a Nova Sociologia Institucional (Moll *et al.*, 2006; Major e Ribeiro, 2009).

Como a contabilidade é influenciada por fatores sociais, políticos e económicos (Hopwood, 1990) deve ser analisada no seu contexto social e organizacional (Hopwood e Miller, 1994; Carnegie e Napier, 1996; Gomes, 2008), na assunção de que os procedimentos contabilísticos desenvolvidos pelas organizações são influenciados por fatores externos (Moll *et al.*, 2006), de acordo com a Nova Sociologia Institucional.

A Nova Sociologia Institucional assume que as organizações, que operam em condições similares, são sujeitas a pressões externas que refletem aquilo que se assume como sendo o comportamento adequado, incluindo a escolha e a forma como adotam as estruturas e procedimentos internos. Estes tenderão a refletir as regras, procedimentos, mitos e normas que prevalecem na sociedade (Meyer e Rowan, 1977; DiMaggio e Powell, 1983; Meyer e Scott, 1992).

Para Scott (1991) as estruturas organizacionais são o resultado de pressões ambientais, as organizações estão ligadas e são influenciadas pelos múltiplos aspetos do ambiente externo em que operam. Estas pressões tanto podem resultar de fontes externas, como por exemplo, o Estado, como podem ser decorrentes do seio das organizações (Zucker, 1987; Scott, 1991). Se as organizações não responderem às expectativas e exigências originadas pelas pressões externas institucionais, estarão a colocar em causa a

sua sobrevivência (Major e Ribeiro, 2009). Por isso, as organizações comportam-se em conformidade com as pressões externas, por um lado, porque tal lhes confere legitimidade perante os seus constituintes e garante os recursos e sobrevivência e, por outro, porque o ambiente lhes transmite os sistemas culturais e as crenças institucionalizadas e assumidas como garantidas (Scott, 1991).

Suchman (1995, p. 574) define legitimidade como “uma percepção generalizada ou suposição de que as ações de uma entidade são desejáveis, próprias ou apropriadas dentro de algum sistema socialmente construído de normas, valores, crenças e definições”. Para Meyer e Rowan (1977) as organizações reforçam a sua legitimidade, perante o ambiente externo, adotando as práticas e os procedimentos que, ao longo do tempo, se institucionalizaram na sociedade e que são vistas como “a forma certa de fazer as coisas”.

Muitas vezes as várias organizações pertencentes a um mesmo setor organizacional são forçadas a adotarem estruturas e sistemas similares, tornando as suas práticas idênticas entre si (DiMaggio e Powell, 1983; Zucker, 1987). A este fenómeno os autores chamam de “isomorfismo”. O isomorfismo pode assumir a forma coerciva, mimética e normativa. O isomorfismo coercivo é caracterizado pelas pressões formais e informais exercidas por outras organizações, como por exemplo, a regulação, as políticas governamentais e as relações com outras entidades. Estamos perante um isomorfismo mimético sempre que uma organização adota as práticas de outras organizações, portadoras de maior legitimidade e sucesso. O isomorfismo normativo traduz-se no conjunto de pressões exercidas por certas categorias profissionais, moldando as regras e padrões seguidos.

As empresas ferroviárias enquanto sociedades anónimas de responsabilidade limitada em que a propriedade e o controlo estavam separados tiveram de adotar procedimentos legitimadores e de comunicação entre as partes envolvidas. Desta forma, o relato financeiro anual imposto pelos estatutos funciona como um contrato fundamental para fazer a ponte entre propriedade e controlo (Previts e Samson, 2000) e também para atenuar problemas que possam surgir entre estes (Healy e Palepu, 2001).

Deste modo, “as práticas de relato financeiro são vistas como um ritual de construção e entrega de informação a um público obedecendo a um grau cerimonial

(regulamentos, leis, normas e procedimentos)” (Chariri, 2011, p.1). Por outro lado, “a divulgação contabilística desempenha um papel importante na tomada de decisão quer a nível individual quer a nível corporativo. A utilização da informação contabilística ajuda os investidores nas suas decisões” (Elsayed e Hoque, 2012, p.17) e permite manter a “integridade institucional” (Heier, 2010, p. 200).

No período de desenvolvimento da rede ferroviária quando as empresas obtêm o seu financiamento de bancos, empresas e pessoas privadas, muitas vezes moradores em outros países, o relatório de contas, que as empresas disponibilizavam era, na opinião de Flesher *et al.* (2006) o único meio disponível para que estes pudessem compreender a atividade das empresas em que investiram o seu dinheiro.

Assim, a Companhia Real enquanto sociedade anónima dependente de capitais externos regia-se por normas impostas pelos seus acionistas, pelo Estado, uma vez, que este contribuía com fundos para a implementação das linhas ferroviárias, e também por outras companhias ferroviárias portuguesas e espanholas com quem mantinha relações comerciais. Deste modo, a necessidade de prestar contas resulta, por um lado, dos seus estatutos, ou seja, do seu contrato social, e por outro lado, resulta da imposição do Código Comercial. Desta forma, o estudo da Companhia Real será efetuado à luz do contexto social, económico e político do período em análise, e no pressuposto de que as práticas contabilísticas e de relato são o resultado de pressões coercivas e miméticas.

3.4. Em resumo

Neste capítulo foi descrita a metodologia adotada neste trabalho. Iniciou-se o capítulo fazendo uma abordagem aos pressupostos do investigador e ao método de estudo a utilizar. A contabilidade passou a ser analisada no seu contexto social e organizacional (Hopwood e Miller, 1994; Carnegie e Napier, 1996, 2012; Gomes, 2008) e é influenciada por fatores sociais, políticos e económicos (Hopwood, 1990). Neste estudo é realizada uma investigação interpretativa, pois procura-se identificar, classificar a informação e utilizar os factos para analisar e interpretar o fenómeno (Previts *et al.*, 1990), tendo por base o estudo de caso.

As práticas contabilísticas e de relato financeiro na Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses (1860 - 1910)

Baseado em fontes de arquivo, este estudo compreende o período de 1860 a 1910 e utiliza fontes documentais provenientes do Arquivo Fundação Museu Nacional Ferroviário, do Arquivo Legislação Régia, do Arquivo do Instituto de Mobilidade e Transportes Terrestres, do Arquivo do Instituto Nacional de Estatística e da Hemeroteca Digital, que são analisadas à luz do contexto social, político e económico da época.

No próximo capítulo é analisada a contextualização do estudo no Portugal social, económico e político do séc. XIX, bem como a evolução da rede ferroviária. Analisa-se ainda a constituição, organização e regulamentação da Companhia Real.

Capítulo IV – A Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses

Os caminhos de ferro nasceram na Europa, nos princípios do séc. XIX, e rapidamente se expandiram para outros continentes. Inicialmente tinham como função o apoio às minas de carvão, mas depressa adquiriram outras utilidades. Foi essencialmente importante para o desenvolvimento da indústria, proporcionando o desenvolvimento socioeconómico e fomentando o progresso. Durante as guerras permitiram o transporte dos homens, armas e mantimentos. Em Portugal, “só em 1840 se começou a falar de comboios com alguma insistência” (Serrão, 1985,p.448).

Neste capítulo pretende-se contextualizar a atividade dos caminhos de ferro em Portugal e analisar a Companhia Real no que toca à sua constituição, regulamentação e organização. Assim, dividiu-se este capítulo em quatro secções. As duas primeiras secções são dedicadas à análise do ambiente económico, social e político de Portugal, no séc. XIX e ao relato da evolução da rede ferroviária, com especial realce no papel da Companhia Real no desenvolvimento das principais linhas. Na terceira secção analisa-se a Companhia Real, iniciando-se esta terceira secção com o relato da sua constituição, regulamentação e organização. Desta forma, extraíram-se dos seus estatutos, bem como da legislação comercial em vigor na época e que regulamentava as empresas ferroviárias, os aspetos mais importantes, nomeadamente a composição dos órgãos estatutários e a organização da empresa. Seguidamente analisam-se as práticas contabilísticas e de relato em uso na Companhia.

4.1. O contexto económico, social e político do séc. XIX

O séc. XIX foi um período conturbado para Portugal. Como refere Medina (s.d., p. 116), “toda a primeira metade do séc. XIX é uma sucessão de invasões, guerras civis, golpes, revoluções e levantamentos”. Fruto da evolução política na Europa e do papel assumido por Portugal neste contexto, a primeira década do séc. XIX é marcado por um período de sucessivas invasões por parte da França e a conseqüente saída da corte para o Brasil. Estes acontecimentos “marcaram o início do fim do antigo regime português, isto é, do regime de governo de monarquia absoluta sem eleições e sem parlamento” (Costa, Lains e Miranda, 2012, p.289) e “foram muito prejudiciais para a economia portuguesa: a

prosperidade da maior parte do último quartel do séc. XVIII deu lugar a uma depressão cuja recuperação foi muito lenta” (Mata e Valério, 2003, p.132).

Neste período Portugal era um país essencialmente agrícola. Quatro anos de guerras destruíram culturas e retiraram dos campos a força braçal necessária para o seu cultivo. Por outro lado, o desenvolvimento da economia portuguesa era dificultado pelo “contexto cada vez mais competitivo marcado pela consolidação da chamada revolução industrial britânica, que entretanto se espalhava para outros países da Europa do norte e pela abertura dos portos brasileiros ao comércio estrangeiro” (Costa *et al.*, 2012, p.294). No que toca à política interna, a permanência do rei no Brasil desagradava à população, o que desencadeia em 1817 a primeira revolta popular contra a ausência do monarca e da coroa, dando origem em 1820 a “um pronunciamento militar” vulgarmente conhecido como revolução liberal. Este pronunciamento tinha como objetivo recuperar monarquia de 1807 e exigir o regresso do rei (Costa *et al.*, 2012).

Sanados os contratempos do momento, esperava-se uma acalmia que permitisse o crescimento económico desejado. No entanto, como se costuma dizer “foi sol de pouca dura”, em pouco tempo Portugal sofre um revés brutal. Como argumentam Neves, Pinto e Couto (1989, p.34)

Desde o séc. XVIII, o Brasil constitui a peça mais valiosa do império português, uma autêntica joia da coroa. Foi o Brasil do ouro e dos diamantes que trouxe uma nova época de prosperidade. Proporcionou força económica e prestígio político e fez Portugal respeitado uma vez mais entre as nações civilizadas da Europa. Por isso, quando o príncipe D. Pedro, a 17 de setembro de 1822, nas margens do Ipiranga, proclamou “independência ou morte”, esteve-se perante uma separação não desejada. Mas tremendamente inevitável...

A independência económica do Brasil originou, por um lado, a perda da posição de intermediário no comércio externo do Brasil e, por outro, a perda de um mercado protegido para a exportação dos produtos portugueses (Mata e Valério, 2003; Costa *et al.*, 2012). A produção industrial e agrícola portuguesa ficam assim, expostas à concorrência externa. Como se isto não bastasse, Portugal continua até 1851 com um ambiente político muito instável e com várias perturbações políticas (Mata e Valério, 2003). O primeiro período liberal (1820-1823) estava em risco. Tal como refere Dias (1981, p.21) “ a ideia de que o liberalismo poderia ser feito em Portugal só na base do apoio da burguesia revelou-se fatal para o movimento vintista”. A burguesia era social e culturalmente

minoritária (Dias, 1981; Saraiva, 1983; Neves, Pinto e Couto, 1989). Isto aliado ao descontentamento por parte do clero e da nobreza, que se viram prejudicados por algumas medidas liberais e por parte das massas populares que não viram resolvidos os seus problemas, levou em 1823 à revolta conhecida por Abrilada que repôs o governo absolutista, durante três anos (Neves *et al.*, 1989).

A calma política que vigorou durante estes anos foi abalada com a morte de D. João VI, em 1826. O sucessor D. Pedro (I do Brasil e IV de Portugal) tinha ideias liberais e com o objetivo de reconciliar os partidos absolutista e constitucional outorga uma nova Carta Constitucional (Mata e Valério, 2003). Esta carta agradava às classes privilegiadas tradicionais, assim como aos proprietários e aos grandes burgueses e concedia ao monarca extensos poderes (Marques, 1978). Em 1828, D. Miguel, um absolutista radical, irmão de D. Pedro, torna-se regente e decide abolir a Carta Constitucional. Inicia-se assim, uma guerra civil, entre absolutistas e liberais. Esta guerra termina em 1834 com a vitória dos liberais.

Terminada a guerra é hora de modernizar a economia. Para tal são levadas a cabo por Mouzinho da Silveira, uma série de reformas no campo legal, judicial, administrativo, fiscal e educacional e na estrutura da propriedade (Marques, 1978; Neves *et al.*, 1989; Mata e Valério, 2003; 2011). No campo legal salienta-se a implementação definitiva do texto constitucional, o fim das diferenças entre as ordens sociais e a promulgação do Código Comercial em 1834 (Marques, 1978; Neves *et al.*, 1989; Mata e Valério, 2003; 2011). No campo fiscal verifica-se a abolição de alguns impostos, nomeadamente, os impostos da igreja e as sisas, a redução dos direitos de exportação e o aumento dos direitos de importação (Marques, 1978; Neves *et al.*, 1989; Mata e Valério, 2003; 2011). Pretendia-se assim, melhorar o estado económico e social do país, bem como alcançar a estabilidade política. No entanto, não foi o que aconteceu.

Em Setembro de 1836, dá-se uma nova revolução conhecida por revolução de Setembro. Este movimento popular teve por base a indignação sobre os boatos de corrupção, especulação e açambarcamento por parte de alguns membros do governo e a miséria provocada pela crise económica e pela guerra civil, entre outros. O governo setembrista manteve-se até 1842, quando Costa Cabral restaura a Carta Constitucional e

se regressa ao domínio da alta burguesia (Marques, 1978; Saraiva, 1983; Neves *et al.*, 1989; Mata e Valério, 2003).

Foi então, durante o governo de Costa Cabral e com o propósito de modernizar a economia e fomentar o progresso económico “que se começa a falar de comboios com alguma insistência” (Serrão, 1985, p.448). Os primeiros projetos para a construção ferroviária ocorreram a partir de 1844. Assim, em dezembro desse ano funda-se, em Portugal, a Companhia das Obras Públicas, com um capital de 20000 contos, a quem foi concedida a construção da primeira linha férrea de Lisboa à fronteira espanhola, com o objetivo de ligar Portugal à Europa. No entanto, esta empresa nunca chegou a ser uma realidade (Serrão, 1985).

“O Cabralismo adotou a bandeira da ordem e do desenvolvimento económico” (Marques, 1978, p.97), mas num regime de repressão e de violência o que levou novamente a uma guerra civil nos anos de 1846 e 1847, devido a motins populares, sobretudo de camponeses que reclamavam por melhores condições de vida. Até que em Abril de 1851, por um golpe de estado progressista conhecido por Regeneração colocou no poder um governo moderado, que foi capaz de dar início a um período de estabilidade política e impulsionar o crescimento económico (Marques, 1978; Saraiva, 1983; Neves *et al.*, 1989; Mata e Valério, 2003; Telo, s.d.). O movimento da Regeneração marca a vida política portuguesa da segunda metade do séc. XIX. Este movimento foi simultaneamente político e social que conseguiu conciliar a pequena, média e alta burguesia (Neves *et al.*, 1989).

Em meados do séc. XIX, Portugal era ainda um país essencialmente agrário e economicamente atrasado. “A indústria havia progredido desde o início do século. Mas esse progresso foi claramente insuficiente para alterar de forma significativa a estrutura da economia” (Lains, 2005, p.259). No entanto para Mata e Valério (2003, p. 144) os “fracos resultados deste período, (...) mostram que os efeitos das políticas de modernização (...) ficaram muito aquém dos objetivos”. Contudo, na opinião dos autores, isto “não significa que não tenham tido resultados positivos mas apenas que não conseguiram ultrapassar todos os problemas por que passava o crescimento económico”. Há então que aproveitar o período de acalmia para levar a cabo os projetos não alcançados na primeira metade do século.

Fontes Pereira de Melo foi o símbolo da época de crescimento económico a partir de 1851 (Saraiva, 1983; Mata e Valério, 2003; Telo, s.d.). Foi ele “o inspirador de um conjunto de realizações técnicas que melhoraram a vida económica e social do país” (Serrão, 1986, p.222). “Os homens da regeneração não duvidam que a chave do desenvolvimento é uma ampla política de obras públicas, virada sobretudo para os transportes e telecomunicações” (Medina, s.d., p. 127). Assim, cabe a Fontes Pereira de Melo “a tarefa de iniciar o lançamento da rede ferroviária nacional” (Serrão, 1985, p.449).

Seguidamente será apresentado um pequeno resumo da evolução da rede de caminhos de ferro em Portugal.

4.2. A evolução da rede de caminhos de ferro em Portugal

Como se viu anteriormente, o primeiro passo para a construção dos caminhos de ferro em Portugal ocorreu em 1844, com a criação da Companhia das Obras Públicas, que infelizmente não surtiu os efeitos desejados, sendo necessário esperar mais de dez anos para que fosse alcançado o objetivo.

A primeira linha portuguesa foi construída pela Companhia Central Peninsular dos Caminhos de Ferro de Portugal, entre Lisboa e o Carregado e foi inaugurada a 28 de Outubro de 1856. Esta empresa foi constituída por Hardy Hislop, um empresário inglês, em novembro de 1853, com o objetivo de construir a linha do Norte entre Lisboa e Porto. No entanto, apenas construiu o primeiro troço até ao Carregado, sendo extinta em 1857, devido a divergências várias entre a companhia e os empreiteiros (Torres, 1958; Queirós, 1976; Pinheiro, 1979). No ano seguinte é criada a Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro do Sul do Tejo, com o objetivo de construir a linha do Sul do Barreiro para o Alentejo e o Algarve (Mata e Valério, 2003).

Após a rescisão do contrato com a Companhia Central Peninsular, o governo negociou com Morton Peto, um engenheiro e empresário inglês, a criação de uma nova companhia subsidiada pelo Estado para a prossecução da linha do Norte até à margem do Douro (Torres, 1958; Queirós, 1976; Pinheiro, 1979). Deste modo, em 31 de julho de

As práticas contabilísticas e de relato financeiro na Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses (1860 - 1910)

1857 abria-se à exploração o troço entre o Carregado e as Virtudes, em 28 de abril de 1858, o troço entre as Virtudes e a Ponte de Sant'Ana e em 29 de junho, do mesmo ano, o troço da Ponte de Sant'Ana até à Ponte de Asseca (Torres, 1958). No entanto, por dificuldades de construção o contrato com Morton Peto foi anulado em 1859 (Torres, 1958; Queirós 1976; Pinheiro, 1979). Destino idêntico teve a Companhia Nacional dos Caminhos de Ferro do Sul do Tejo em 1861 com a falência desta, tendo sido construídos e abertos ao tráfego cerca de 70 quilómetros de vias entre o Barreiro e Setúbal e entre o Barreiro de Vendas Novas (Mata e Valério, 2003).

Para Abragão (1958, p.13) “a marcha da construção dos caminhos de ferro não foi uniforme nem constante e a sua evolução foi bastante desconexa, por falta de ideias definidas e de um plano estabelecido com, pelo menos, as principais diretrizes” e muitas vezes os “interesses poderosos nas regiões que o caminho havia de cortar e as influências e pressões políticas” colocavam em causa a sua evolução. No entanto, na opinião de Torres (1958, p.11)

As frustradas, mas pertinazes, tentativas até aqui postas em jogo constituem a primeira fase, romanticamente infeliz, da realização deste empreendimento; mas nem tudo se perdeu, pois que tais tentativas foram a base do triunfo posterior e puseram à prova a tenacidade de governantes, engenheiros e empreiteiros em trabalho tão transcendente para a época e para o meio.

Assim, e “após 15 anos de sucessivos reveses, iniciados com a malfadada Companhia das Obras Públicas, podia dizer-se, em 1860, que vingara, enfim, a implantação dos caminhos de ferro ” (Abragão, 1958, p.14). Em 30 de julho desse ano, é assinado com José de Salamanca, empresário, banqueiro e político espanhol, um outro contrato para continuação da linha do Norte e para a construção da linha de Leste (Queirós, 1976). Nasce então, a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses (que se designa por Companhia Real neste trabalho), em 20 de junho de 1860. Os quatro anos seguintes são marcados pela construção e abertura à exploração de mais de 426 quilómetros (201 na linha de Leste e 225 na linha do Norte). O último troço da linha do Norte é inaugurado a 5 de novembro de 1877, após a conclusão da Ponte sobre o Douro em 28 de outubro de 1877 (Torres, 1958).

Ainda, em 1864, é formada a Companhia dos Caminhos de Ferro do Sueste de Portugal. Esta companhia comprou as linhas Barreiro-Setúbal e Barreiro-Vendas Novas e construiu mais 150 quilómetros entre Vendas Novas e Beja. Em 1866 entra em falência,

As práticas contabilísticas e de relato financeiro na Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses (1860 - 1910)

voltando estas linhas novamente à propriedade do Estado. A restante linha num total de 255 quilómetros até ao Algarve foi concluída pelo próprio governo (Mata e Valério, 2003).

Para Mata (1988; ver também Mata, 2005) na construção dos caminhos de ferro podem ser distinguidas três fases, que correspondem às três fases da política económica e financeira portuguesa seguida na segunda metade do séc. XIX, por Fontes Pereira de Melo. A primeira fase abrange as décadas de 1850 e 1860, a segunda fase corresponde às décadas de 1870 e 1880 e a última fase compreende o período após 1890. Nas duas primeiras décadas do desenvolvimento ferroviário foram construídas boa parte das linhas fundamentais do Centro e do Sul: a linha do Leste, de Lisboa à fronteira (no Caia); a linha do Norte, de Lisboa a Gaia; as linhas do Sul e Sueste, do Barreiro a Setúbal, a Évora e a Beja. Nas décadas de 1870 e 1880, foram completadas as linhas fundamentais do Centro e do Sul, construídas as linhas fundamentais do Norte e iniciadas algumas linhas complementares da Região Centro. Foram também concluídas as linhas do Sul e Sueste com ligação a Faro e ao Guadiana, a linha do Douro, do Porto a Barca de Alva (fronteira)⁵, assim como a linha da Beira Alta, da Figueira da Foz a Vilar Formoso⁶. Foram abertas ao tráfego a linha do Minho, do Porto a Valença⁷. A partir da década de 1890, apenas foram construídas algumas linhas complementares em todas as zonas (Mata, 1988, ver também Mata, 2005) perfazendo ainda um número significativo de quilómetros conforme se pode ver no Quadro 1.

Quadro 1 - Extensão das linhas de caminhos de ferro por anos (1856-1910)

Anos	Linhas em Km
1856	36
1860	68
1865	694
1870	719
1875	911
1880	1177
1885	1529
1890	2071
1895	2342
1900	2356
1904 ⁸	2483
1910	2898

Fonte: Adaptado de Mata (2005).

⁵ Linha construída pelo Estado num total de 204quilómetros e ligada à rede espanhola em 1887.

⁶ Estas linhas foram construídas pela Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta num total de 252quilómetros, cruzava a linha do Norte na Pampilhosa e foi ligada à rede espanhola em 1882.

⁷ Linha construída pelo Estado num total de 149quilómetros e ligada à rede espanhola em 1886.

⁸ O ano de 1905 não estava disponível, assumiu-se o mais próximo.

As práticas contabilísticas e de relato financeiro na Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses (1860 - 1910)

A conjugação de esforços das várias companhias, permitiu a construção de quase 3000 quilómetros de linhas, por forma a dotar o país das infraestruturas necessárias ao desenvolvimento económico. Como Pinheiro (1979, p.265) argumenta “a construção dos caminhos de ferro em Portugal [...] está indissociavelmente ligada à dependência económica externa”. Portugal dependia do capital estrangeiro quer para a constituição das empresas, quer para o financiamento das mesmas. O montante de capital envolvido da construção das principais linhas foi muito significativo, ascendeu a 14,7 milhões de libras, mais de 66.000 contos (Mata, 2005, p.167), conforme se pode verificar no Quadro 2, onde se evidencia o custo de construção por quilómetro das principais linhas portuguesas.

Quadro 2 - Custo de construção das principais linhas de caminho de ferro

Linha	Construtor	Custo Libras	Comprimento Km	Custo médio Km
Leste	Central Peninsular	884000	68	13000
Leste + Norte	Companhia Real	2387600	438	5451
Sul e Sueste	Nacional Sul do Tejo + <i>South Eastern</i>	1219900	220	5545
Sul e Sueste	Estado	1415300	255	5550
Beira Alta	Beira Alta	1611200	252	6394
Beira Baixa	Companhia Real	1686700	212	7956
Oeste	Companhia Real	1613400	242	6667
Minho	Estado	1652600	149	11091
Douro	Estado	2235800	204	10960

Fonte: Valério (1988, p.139).

A Companhia Real é assim, fruto da captação de fundos estrangeiros e a responsável pelo maior número quilómetros de vias construídas. De seguida serão analisados os estatutos da Companhia e a sua organização e regulamentação.

4.3. Constituição, regulamentação contabilística e organização administrativa da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses

Esta secção dedicada à Companhia Real foi dividida em três subsecções. Numa primeira subsecção intitulada Constituição da Companhia Real serão analisados os estatutos da empresa, no que respeita ao capital social, Conselho de Administração, Assembleia Geral e Conselho Fiscal. Na segunda subsecção analisa-se a legislação

comercial da época e que regulamentava a atividade comercial e industrial. Por fim, temos a organização administrativa e contabilística da Companhia Real.

4.3.1. Constituição da Companhia Real

A Companhia Real foi constituída formalmente em 1860. Tal como o preconizado no Código Comercial Português (artigo XIV e XIX, da secção I do título XII) as companhias só podiam ser constituídas por escritura pública e com autorização do governo. Assim, em 22 de Dezembro de 1859⁹ foram publicados por alvará os estatutos da companhia, sendo considerada legalmente constituída, em 20 de Junho de 1860¹⁰. O seu fundador foi D. José de Salamanca, um experiente engenheiro espanhol. A Companhia assumia a forma de Sociedade Anónima, com sede em Lisboa com o fim de: 1º explorar o caminho de ferro de Lisboa à fronteira de Espanha conhecida por Linha de Leste; 2º explorar a linha que partindo do caminho de ferro de Leste, na Ponte de Pedra, termina na cidade do Porto (Linha do Norte); 3º construir, concluir e explorar todos os outros caminhos de ferro e vias de comunicação que fossem posteriormente concedidos à Sociedade; 4º organizar e explorar todos os meios de transporte por terra ou água relacionados com os caminhos da Sociedade, e 5º o usufruto e exploração de todos os terrenos, matas, minas, oficinas metalúrgicas, fábricas de máquinas ou outros estabelecimentos concedidos à Sociedade (artigo 2º dos estatutos¹¹).

A Companhia Real foi constituída com um capital social no montante de 35.000.000 francos, representados por setenta mil ações de 500 francos cada e formuladas de maneira a puderem ser negociadas nas praças de Portugal, França e Inglaterra (artigo 7º dos estatutos de 1860). Pelo alvará de 25 de junho de 1885¹², os estatutos foram revistos e o capital social¹³ passou a estar expresso em outras moedas, ficando com a seguinte redação:

O capital social continua a ser aquele com que a companhia se constitui, isto é, 6.300:000\$000 réis, ou 35 milhões de francos ou 1.400:000 libras sterlinas, dividido em 70:000 ações de 90\$000 réis cada

⁹ LIVRO 1859, pp.94-102 do Arquivo Legislação Régia.

¹⁰ LIVRO 1860, p.195 do Arquivo Legislação Régia.

¹¹ Os estatutos aprovados em 1860 foram alterados em 1885, em 1887 e em 1894. O artigo 2º referente ao fim da sociedade foi também revisto aquando destas três alterações. As alterações ficaram a dever-se à adjudicação de novas linhas.

¹² Esta alteração foi deliberada na assembleia geral extraordinária realizada nos dias 28 e 30 de Março de 1885. LIVRO 1885, pp. 184-189 do Arquivo Legislação Régia.

¹³ Passou a ser o artigo 5º nos estatutos de 1885 e passou a 3º na versão de 1894.

As práticas contabilísticas e de relato financeiro na Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses (1860 - 1910)

uma, ou 500 francos, ou 20 libras sterlinas, e formuladas de maneira que se possam negociar nas praças de Portugal, França e Inglaterra (...).

Dois anos depois, pelo alvará de 20 de setembro de 1887¹⁴ ocorre nova alteração estatutária. Nesta data, a companhia procedeu a um aumento de capital passando o artigo 5º a ter a seguinte redação:

O capital social é de 9.000:000\$000 réis, ou 50.000:000 francos, ou 2.000:000 libras sterlinas, ou marcos 40.000:000, dividido em cem mil ações de 90\$000 réis cada uma, ou 500 francos, ou 20 libras sterlinas, ou 400 marcos, e formuladas por tal maneira que possam ser negociadas nas praças de Portugal, França, Inglaterra e Alemanha. (...)

Como este aumento no montante de 2.700:000\$000 réis não foram negociados (ficaram nos cofres da empresa), foram expurgados do capital social pelo alvará de 30 de novembro de 1894¹⁵, voltando este ao valor inicial de 6.300:000\$000 réis. Neste período, os estatutos passaram também, a evidenciar o capital das obrigações reformuladas em acordo de credores¹⁶ durante os dois anos anteriores.

Os estatutos de constituição, no seu artigo 18º, estabeleciam um Conselho de Administração composto por dezassete membros, dos quais pelo menos nove seriam portugueses e espanhóis, podendo este número elevar-se a dez. O governo estaria representado por um “Commissario Regio” com voto consultivo. O Conselho teria a sede em Lisboa, existindo uma delegação em Paris constituída pelos administradores franceses e ingleses. Havia a obrigatoriedade de os administradores deterem pelo menos cem ações, inalienáveis durante o período do mandato. Os estatutos previam a remuneração dos administradores através de senhas de presença, ou então, através de uma remuneração fixa, podendo ser acrescida à retribuição “uma verba de 5% sobre o excedente dos produtos líquidos anuais” (artigo 19º). Nos anos de 1882 e 1883, o vencimento mensal de cada administrador era de 833,33 Francos¹⁷.

O primeiro Conselho de Administração aprovado pela assembleia de acionistas e ratificado pelo governo possuía então os dezassete membros, dos quais apenas quatro

¹⁴ O aumento de capital resultou da assembleia geral realizada no dia 10 de Setembro de 1887. LIVRO 1887, pp.510-515 do Arquivo Legislação Régia.

¹⁵ Estes estatutos integram a convenção de credores aprovada por decreto de 6 de Maio de 1894. LIVRO 1894, pp. 1019-1028 do Arquivo Legislação Régia.

¹⁶ Convénio de Credores, COTA H67 TF e COTA H118 TF, do Arquivo do Instituto de Mobilidade e Transportes Terrestres (IMTT)

¹⁷ PT/FMNF/CCFP-CP/C/1/003 – Série Secretaria Geral e Contabilidade, subsérie folhas de caixa, dossier três e PT/FMNF/CCFP-CP/C/1/004 – Série Secretaria Geral e Contabilidade, subsérie folhas de caixa, dossier quatro.

As práticas contabilísticas e de relato financeiro na Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses (1860 - 1910)

eram portugueses¹⁸: Marechal Duque de Saldanha, Fortunato Chamiço, Visconde de Paiva e João Gomes Roldan, os restantes eram espanhóis e franceses: D. José de Salamanca, A. Llorente, J. de Zaragoza, De la Gandara, José de la Fuente; E. Blount, Lichtlin, José de la Bouillerie, Chatelus, Visconde Paul Daru, Gustavo Delahante, Dalloz e Thomás Retortillo (decreto 20 de junho de 1860)¹⁹. Estes membros teriam de ser substituídos ao fim de cinco anos na quinta parte dos mesmos (artigo 20º dos estatutos de 1860).

Até 1884, o Conselho de Administração foi mantendo quase sempre os mesmos administradores. Neste período, os acionistas começaram a contestar algumas medidas tomadas pelo Conselho de Administração, nomeadamente o “pagamento de dividendos fictícios” durante os anos de 1881, 1882 e 1883, e o facto de alguns membros do Conselho de Administração serem simultaneamente membros do Conselho de Administração de outras companhias e com negócios entre elas. Assim, na Assembleia Geral de 13 de setembro de 1884²⁰ os acionistas presentes recusaram as procurações dos acionistas estrangeiros e substituíram o Conselho de Administração, levando posteriormente à publicação de novos estatutos. Estes foram aprovados na Assembleia Geral de 28 e 30 de março de 1885²¹.

Assim, em 1885, pelo alvará de 25 de junho²² entraram em vigor os novos estatutos que, entre outras situações, alterava o número de administradores. O Conselho de Administração passou a contar com trinta elementos, maioritariamente cidadãos portugueses domiciliados em Portugal (artigo 11º) mantendo-se a sede em Lisboa e a delegação em Paris (Comité de Paris)²³. Nesta versão estatutária destaca-se a introdução de um artigo (25º) que proíbe os “administradores de tomar ou conservar interesse direto ou indireto numa empresa ou num contrato feito com a companhia ou por sua conta”, salvo se autorizados pela Assembleia Geral.

¹⁸ Vieira, 1983 citado por Silva e Gomes (2003, p.3) refere que seriam apenas três os administradores portugueses (Marechal Duque de Saldanha, Fortunato Chamiço e Visconde de Paiva). No entanto parece-nos que João Gomes Roldan também era português. A pesquisa realizada leva a crer que assim seja. João Gomes Roldan era um acionista de uma empresa portuguesa de confeções na década de 1840. Ver Matos (1996, p.400, nota de rodapé 10).

¹⁹ LIVRO 1860, p.195 do Arquivo Legislação Régia.

²⁰ COTA 223/1900 (3130-3151) e COTA 23/1884 do Arquivo da Biblioteca da Assembleia da República.

²¹ LIVRO 1885, pp. 184-189 do Arquivo Legislação Régia e COTA 224/1900 do Arquivo da Biblioteca da Assembleia da República..

²² LIVRO 1885, pp. 184-189 do Arquivo Legislação Régia.

²³ O Comité de Paris terá um tratamento individual mais à frente neste trabalho

As práticas contabilísticas e de relato financeiro na Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses (1860 - 1910)

O número de administradores foi reduzido para vinte e cinco membros, em 1887, pelo alvará de 22 de setembro de 1887²⁴, assim permanecendo até 1894 altura em que ocorre nova alteração estatutária. Então, em 30 de novembro de 1894²⁵ são publicados novos estatutos aprovados e resultantes de uma convenção entre a Companhia Real e os seus credores.

Em consequência desta nova alteração, a administração da Companhia Real passou a contar com vinte e um membros (artigo 9º): cinco membros eleitos pela Assembleia Geral de acionistas, dos quais quatro deveriam ser portugueses, onze membros eleitos pela Assembleia Geral dos obrigacionistas, dos quais dois deveriam ser portugueses e cinco membros portugueses eleitos pelo governo. Além disso, o governo continuava a ser representado pelo Comissário Régio com voto consultivo (artigo 11º). Destaca-se ainda, a alteração a nível remuneratório. Até este período os estatutos previam uma remuneração fixa e uma variável, ou seja, era permitido a distribuição de 5% do excedente dos lucros líquidos. A partir de 1894 (artigo 12º), e fruto da situação financeira precária que a Companhia Real atravessava, os administradores apenas aufeririam uma remuneração fixa votada pela Assembleia Geral e o somatório de todas as remunerações e honorários pagas ao Conselho de Administração, incluindo Comité de Paris, Comissão Executiva, Conselho Fiscal e Comissário Régio não poderiam no seu conjunto exceder 2% das receitas líquidas da Companhia Real.

De acordo com o artigo 31º dos estatutos de 1860 “a Assembleia Geral regularmente constituída representa a totalidade dos acionistas”, contudo apenas era composta pelos cinquenta acionistas com maior número de ações, possuidores de pelo menos cinquenta ações (artigo 32º). O direito de tomar parte na Assembleia Geral poderia delegar-se desde que a favor de outro acionista com direito igual (artigo 33º). Os administradores como eram obrigados a possuir pelo menos cem ações, tinham também lugar na Assembleia e direito a voto. As deliberações eram tomadas por maioria absoluta de votos. Cada cinquenta ações davam direito a um voto e nenhum acionista podia ter nem delegar mais de vinte votos (artigo 40º). A Assembleia Geral deveria reunir-se ordinariamente pelo menos uma vez por ano e extraordinariamente sempre que o Conselho de Administração assim o desejasse (artigo 35º), na sua sede em Lisboa. As

²⁴ Esta alteração resultou da assembleia geral realizada no dia 10 de setembro de 1887. LIVRO 1887, pp.510-515 do Arquivo Legislação Régia.

²⁵ LIVRO 1894, p.1019 do Arquivo Legislação Régia.

As práticas contabilísticas e de relato financeiro na Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses (1860 - 1910)

reuniões eram convocadas com a antecedência de pelo menos dois meses e o anúncio publicado nos jornais locais de Lisboa, Paris e Londres (artigo 36º) e seriam presididas pelo Governador Civil ou por um delegado nomeado pelo governo, contudo na falta destes caberia ao Presidente do Conselho de Administração (artigo 39º).

A Assembleia Geral tinha como incumbência a resolução das questões que lhe fossem submetidas pelo Conselho de Administração, nomeadamente, o prescrito no artigo 42º:

(...) aprovará as contas, se assim o entender, e a divisão dos lucros(...). Nomeará os Administradores que devem preencher os lugares vagos. Fixará anualmente o dividendo a repartir, em presença do balanço geral e em conformidade dos presentes Estatutos. Deliberará, salva a aprovação do Governo, sobre as propostas do Conselho de Administração, relativamente ao aumento do capital social, á prorrogação da Companhia, ás modificações que julgar útil introduzir nos Estatutos, e á dissolução antecipada da Companhia se o julgar necessário. E deliberará finalmente sobre todos os outros pontos, dentro das suas atribuições, conforme as disposições especiais dos presentes Estatutos. Além dos poderes concedidos pertence á primeira Assembleia Geral fixar a remuneração dos Administradores.

Com a alteração estatutária de 1885, a Assembleia Geral deixou de ter número limite de membros e o número mínimo de ações foi diminuída para vinte e cinco (artigo 30º anterior 32º) e, por conseguinte, cada conjunto de vinte e cinco ações passaram a dar direito a um voto e cada acionista não podia representar mais de quarenta votos (artigo 38º anterior 40º). Estes novos estatutos continuavam a permitir delegar noutro acionista o poder de tomar parte na assembleia, mas estabeleciam os formalismos para que tal fosse aceite. Assim, a delegação deveria ser dada por meio de procuração, com a assinatura legalizada em França pelo “*maire de communa*” e em Portugal e Espanha por tabelião (artigo 32º). Destaca-se ainda a introdução de um prazo para as reuniões ordinárias que teriam de realizar-se no primeiro semestre de cada ano (artigo 33º anterior 35º), e o anúncio das mesmas foi reduzido para trinta dias de acordo com os formalismos prescritos nos primeiros estatutos.

A alteração de 1887, no que toca à Assembleia Geral apenas alterou o número de membros com acento na mesma e o número de ações com direito a voto. Assim, esta passou a ser composta pelos cem maiores acionistas da empresa (artigo 29º anterior 30º) e para um voto era necessário um mínimo de cinquenta ações com um limite de vinte votos por acionista (artigo 37º anterior 38º). A partir de 1894, a Assembleia Geral passou a compor-se pelos acionistas possuidores de cem ou mais ações (artigo 28º anterior 29º)

As práticas contabilísticas e de relato financeiro na Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses (1860 - 1910)

mantendo-se em cinquenta ações o direito a voto, mas foi elevado para vinte e cinco votos o limite por acionista (artigo 36º anterior 37º).

Também a partir de 1894, os estatutos passaram a incluir na secção capital, o capital proveniente das ações e o capital das obrigações. Assim, também passou a existir uma assembleia de obrigacionistas (artigo 48º a 59º). Os obrigacionistas estavam representados no Conselho de Administração pelos membros por eles eleitos. A Assembleia Geral dos obrigacionistas só se poderia constituir e deliberar com os portadores de pelo menos cem mil obrigações privilegiadas e deveria reunir-se pelo menos uma vez por ano.

Como se viu anteriormente, os estatutos previam a existência de uma delegação em Paris, composta pelos administradores residentes fora de Portugal. Até pelo menos meados da década de 1880, o Conselho de Administração era composto maioritariamente por administradores estrangeiros, pelo que se depreende que a Companhia Real era administrada através de Paris. O Presidente do Conselho de Administração (cargo desempenhado pelo Conde de Camondo) em 1882 residia em Paris (Silva e Gomes, 2003).

Com a alteração estatutária de 1885 (artigo 20º), o Comité de Paris passa a ter exclusivamente funções de representação nos negócios realizados em França e responsável pela gerência do serviço financeiro em Paris, pela emissão de ações ou obrigações, pela cobrança e pagamento de juros e dividendos. No entanto, o Conselho de Administração em Lisboa deveria consultar a delegação de Paris no que toca a convenções de aquisição, construção, alienação, compra e arrendamento de caminhos de ferro; compra e venda de terrenos; utilização de fundos de reserva; contração de novos empréstimos e nomeação, demissão e vencimento do diretor geral. Esta situação permaneceu até 1887, altura em que deixa de estar previsto nos estatutos.

Em 1894, o artigo 9º e 43º passou novamente a prever um escritório em Paris, formado pelos administradores eleitos pela Assembleia Geral dos Obrigacionistas, com os mesmos direitos dos restantes membros do Conselho de Administração. O Comité de Paris deveria ser consultado sobre todos os negócios financeiros da Companhia e sobre as questões de administração geral, nomeadamente sobre a fixação dos quadros,

vencimentos, nomeação, manutenção ou demissão bem como as atribuições do pessoal superior (artigo 47º).

A lei de 22 de junho de 1867²⁶ que regulamentava as Sociedades Anónimas instituía a obrigação de as sociedades anónimas possuírem um Conselho Fiscal composto de pelo menos três membros, eleitos pela Assembleia Geral (artigo 21º). A Companhia Real beneficiou das disposições especiais da presente lei (artigo 57º), que permitia continuar a reger-se pelos seus estatutos até que ocorre-se uma alteração estatutária.

Assim, só a partir de 1885 a Companhia passou a ter um Conselho Fiscal (artigos 26º a 28º). Este Conselho era composto por nove membros eleitos pela Assembleia Geral e aprovado pelo governo e remunerados através de senhas de presença, podendo também usufruir de uma percentagem (5%) do excedente do lucro líquido (isto até 1894). Tal como os administradores, também estes deviam possuir pelo menos cinquenta ações. Este conselho teria como atribuições as prescritas no artigo 22º da lei de 22 de junho de 1867²⁷, nomeadamente examinar a escrituração da sociedade, fiscalizar a administração e dar parecer sobre o balanço, inventário e relatório. De acordo com o artigo 28º, o Conselho Fiscal deveria reunir-se, pelo menos, em janeiro, abril, julho e setembro. Em 1887, o Conselho passa a contar com dez membros retribuídos através de uma remuneração fixa. Em 1894, este número é reduzido para seis.

4.3.2. A regulamentação contabilística

A regulamentação comercial e contabilística das empresas ferroviárias no séc. XIX era suportada pelo Código Comercial Português e também pelos estatutos de constituição das mesmas. O primeiro Código Comercial remonta a 1833²⁸. Neste diploma estava compilada toda a legislação regulamentadora da atividade comercial, que até então se encontrava dispersa em vários decretos e alvarás. Em 1888, o Código Comercial sofreu uma revisão profunda. Seguidamente faz-se uma análise ao Código Comercial de 1833, ao Código Comercial de 1888 e aos estatutos da companhia relativamente às obrigações contabilísticas emanados por estes diplomas.

²⁶ Livro 1867, pp. 173-180 do Arquivo Legislação Régia.

²⁷ Esta lei vigorou até à publicação do Código Comercial de 1888. A partir desta data o conteúdo desta lei passou a integrar o Código Comercial (livro segundo, capítulo III).

²⁸ Portaria, 18 de Setembro de 1833 e Decreto, 24 de Janeiro de 1834 – LIVRO 1833-1834, p.42 do Arquivo Legislação Régia.

As práticas contabilísticas e de relato financeiro na Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses (1860 - 1910)

Conforme o artigo 208º do Código Comercial de 1833, todo o comerciante devia obedecer aos atos e formas estabelecidas na lei comercial, nomeadamente registar todos os documentos, ordenar rigorosa e uniformemente a contabilidade e a escrituração, conservar a correspondência da atividade e prestar contas. Por forma a dar cumprimento ao preceituado no artigo 208º, os comerciantes eram obrigados a possuir livros de registo da sua contabilidade e escrituração mercantil. No entanto “o número e espécie de livros bem como a sua arrumação ficava ao arbítrio do comerciante, contanto que esta fosse regular e que possuísse no mínimo os livros especificados na lei” (artigo 218º), nomeadamente o diário para registo de todas as operações mercantis (artigo 219º), um copiador de todas as cartas comerciais enviadas e recebidas (artigo 220º) e o livro de balanços (artigo 221º) escriturado anualmente nos primeiros três meses posteriores ao fecho.

O Código Comercial de 1888²⁹ disponha no Título IV (artigos 29º a 44º) a regulamentação em matéria de livros e escrituração. Os livros de contabilidade continuavam a ser obrigatórios para que os comerciantes “deem a conhecer, fácil, clara e precisamente as suas operações comerciais e fortuna” (artigo 29º) e “o número e espécies de livros” bem como “ a forma da sua arrumação ficam inteiramente ao arbítrio dele, contanto que não deixe de ter os livros que a lei especifique como necessários” (artigo 30º). Os livros obrigatórios eram o livro de inventário e balanços, o diário, o razão, o copiador e o livro de atas para as sociedades (artigo 31º).

Pela primeira vez são prescritas as regras de escrituração dos referidos livros. Assim, segundo o artigo 33º “o livro de inventário e balanços começará pelo arrolamento de todo o ativo e passivo do comerciante, fixando a diferença entre aquele e este o capital com que entra em comércio, e servirá para nele se lançarem, dentro dos prazos legais, os balanços a que tem de proceder”. “O diário servirá para os comerciantes registarem, dia a dia, por ordem de datas, em assento separado, cada um dos seis atos que modifiquem ou possam vir a modificar a sua fortuna” (artigo 34º). O parágrafo 1 permite o lançamento das operações no diário numa só verba semanal, quinzenal ou mensal desde que existam livros auxiliares onde estas operações são escrituradas regularmente e cronologicamente. “O razão servirá para escriturar o movimento de todas as operações do diário, ordenadas por débito e crédito, em relação a cada uma das respetivas contas, para se conhecer o

²⁹Decreto, 23 de Agosto de 1888 – LIVRO 1888, pp. 309-356 do Arquivo Legislação Régia.

estado e a situação de qualquer delas, sem necessidade de recorrer a exame e separação de todos os lançamentos cronologicamente escriturados no diário” (artigo 35º). “O copiadador servirá para nele se trasladarem á mão ou por máquina, na íntegra, cronologicamente e sucessivamente, toda a correspondência e telegramas que o comerciante expedir” (artigo 36º). “O livro de atas das sociedades servirão para neles se lançarem as atas da reuniões dos sócios (...) devendo nelas constar a respetiva data” (artigo 37º).

Tal como no diploma anterior (artigo 230º) a escrituração mercantil poderia ser executada pelo próprio ou então poderia ser delegada em outrem (artigo 38º). Uma novidade deste novo diploma é a prescrição da forma como os livros deveriam ser escriturados. Assim, estes deveriam ser escriturados sem intervalos em branco, entrelinhas, rasuras ou transportes para as margens (artigo 39º) e o livro de inventário e diário deveriam ser legalizados por um escrivão, que os numerava e assinava e oponha o termo de abertura e encerramento (artigo 32º). De acordo com o artigo 40º os referidos livros bem como toda a restante documentação contabilística e comercial deveriam ser arquivados durante 20 anos³⁰.

Como as empresas ferroviárias eram sociedades anónimas deviam igualmente cumprir a regulamentação imposta para este tipo de sociedades e que integrava o Código Comercial, Título II, Capítulo III, artigos 162º a 206º³¹. Assim, além da escrituração dos livros obrigatórios as empresas ferroviárias, e no caso específico a Companhia Real tinha de prestar contas ao Conselho Fiscal da mesma.

Como se viu anteriormente, os procedimentos contabilísticos contidos na legislação comercial era insuficiente para a organização e escrituração da imensa documentação produzida por uma atividade tão complexa como a desenvolvida pelas empresas ferroviárias. Por esta razão, para Chinchilla e Raja (2012, p.11)

As empresas ferroviárias sentiram a necessidade de emitir os seus próprios regulamentos com a intenção de estabelecer a aplicação uniforme dos princípios contabilísticos, assim como as instruções necessárias para poder levar a cabo a atividade contabilística em cada companhia.

³⁰ O Código Comercial de 1833 obrigava a guarda dos livros durante 30 anos (artigo 223º).

³¹ A regulamentação das Sociedades Anónimas foi incluída no Código Comercial de 1888. Até então vigorava a Carta de Lei de 22 de junho de 1867.

Em Espanha, o Código Comercial incluía uma secção destinada a informação concreta de cariz contabilística aplicável às companhias ferroviárias e outras obras públicas. Assim, estas empresas deveriam agregar as despesas/gastos em duas secções: construção das vias e exploração das mesmas (Cabalgante *et al.*, 2012; Cinchilla e Raja, 2012) entre outras prescrições.

Em Portugal, no Código Comercial isso não se verificava, pelo que a Companhia Real teve de se adaptar, muitas vezes adotando regulamentos, procedimentos e práticas contabilísticas aplicadas pelas empresas ferroviárias de outros países³².

Tal como nos outros países e na maioria das empresas ferroviárias, a atividade desenvolvida pela Companhia Real incluía, simultaneamente, a construção e a exploração das linhas férreas. Uma vez que o Estado financiava a construção das mesmas, ou através de subvenções ou pagando um juro sobre o capital investido, era necessário que a contabilidade refletisse separadamente os custos destas duas atividades. Assim, era imperativo a existência de demonstrações financeiras que refletissem os resultados das duas atividades, bem como dos ganhos e perdas da empresa. A Companhia Real classificava as despesas em despesas de estabelecimento e em despesas de exploração e imputava-as aos diversos serviços e linhas³³.

4.3.3. A organização administrativa e contabilística

As empresas ferroviárias foram as pioneiras a criar estruturas organizativas de gestão, de coordenação e controlo dos vários serviços indispensáveis à prestação do serviço de transporte (Chandler, 1987 [1977]) e a Companhia Real não foi exceção, pelo que, formalizou um “modelo de organização duradouro na vida da empresa” e que “acaba por ser reproduzido noutras empresas ferroviárias portuguesas” (Silva e Gomes, 2003, p.2).

O Conselho de Administração é o órgão máximo da Companhia. Compete-lhe dirigir os negócios da sociedade mas a gestão operacional e quotidiana da Companhia

³² No Arquivo da Fundação Museu Nacional Ferroviário estava incluído um modelo de mapa de exploração, uma classificação das despesas de estabelecimento e das despesas de exploração da Companhia dos Caminhos de Ferro Andaluz e cuja estrutura é semelhante aos da Companhia Real, pelo que poderia ter servido de base à elaboração dos mesmos.

³³ As demonstrações financeiras e as classificações dos gastos serão objeto de uma análise mais pormenorizada na secção seguinte.

As práticas contabilísticas e de relato financeiro na Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses (1860 - 1910)

estava confiada a um Diretor Geral³⁴, diretamente dependente do Conselho de Administração³⁵. As funções do Diretor Geral estavam definidas estatutariamente e cabia-lhe a tarefa de dirigir todos os serviços da Companhia incluindo a gestão de todo o pessoal da Companhia.

A atividade quotidiana e operacional da Companhia Real estava organizada em oito serviços: Contabilidade Geral, Fiscalização e Estatística, Tráfego, Via e Obras, Material e Tração, Armazéns, Movimento e Saúde. Os serviços de Tráfego, Via e Obras, Material e Tração, Armazéns e Movimento correspondem aos serviços técnicos ou operacionais da empresa. São os serviços que colocam os comboios em circulação e por isso, aqueles que mais funcionários tinham ao seu serviço.

O Serviço de Contabilidade era o serviço responsável pela arrumação e escrituração da contabilidade. Durante vários anos, a contabilidade foi sendo executada pelo serviço de contabilidade em Lisboa e pelo escritório em Paris. O escritório de Paris era responsável pela organização da contabilidade relativa ao financiamento da Companhia, designadamente a emissão de ações e obrigações, apuramento e pagamento de juros dos financiamentos, autorização de reembolso de obrigações, negócios entre participadas, entre outros. A restante escrituração competia ao escritório de Lisboa. O escritório de Paris em 1886 contava com doze funcionários fixos e quatro jornaleiros. Deste número pelo menos seis estavam encarregues da tarefa contabilística³⁶. O escritório em Lisboa tinha um quadro de pessoal composto por dezasseis funcionários com as seguintes profissões: um chefe de serviço, um subchefe, dois chefes de secção, um empregado principal, dois empregados de primeira classe, dois empregados de segunda classe, quatro empregados de terceira classe, um tesoureiro pagador, um pagador e um ajudante de tesoureiro³⁷.

Os vários quilómetros que separavam os dois escritórios implicavam uma série de correspondência trocada entre os dois, por forma a fazer o ponto de situação da

³⁴ Os estatutos de 1894 (artigo 19º) possibilitavam a existência de dois Diretores.

³⁵ A partir de 1894 o(s) Diretor(s) respondiam perante o Conselho de Administração e perante uma Comissão executiva. Esta Comissão geria os negócios correntes de administração. Era composta por oito administradores residentes em Lisboa: dois escolhidos pelo governo, quatro escolhidos pelo Comité de Paris escolhidos de entre os seus membros e dois escolhidos pelos representantes dos acionistas de entre os mesmos representantes.

³⁶ PT/FMNF/CCFP-CP/A/14/009 – Série Correspondência Geral e Contabilidade (A) subsérie Correspondência referente à situação financeira e Contabilidade da Companhia (14), dossier (009)

³⁷ PT/FMNF/CCFP-CP/A/39/005 – Série Correspondência Geral e Contabilidade (A), subsérie Correspondência referente ao Serviço do Pessoal (39), dossier (005)

As práticas contabilísticas e de relato financeiro na Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses (1860 - 1910)

escrituração da contabilidade. Assim, quinzenalmente era enviado ao escritório de Paris informações sobre o andamento da escrita e que evidencia o trabalho árduo e demorado que era, e que se relata de seguida através da reprodução de duas cartas trocadas entre Lisboa e Paris (ver Quadro 3).

Quadro 3 - Excertos de correspondência trocada entre o escritório em Lisboa e Paris

Informações à data de 15 de Outubro de 1883 Situação da escrituração A escrituração do mês de Julho está terminada, e os documentos habituais foram apresentados ao secretário do Conselho. O nosso serviço de contabilidade geral espera terminar a escrituração do mês de Agosto até ao fim deste mês. O Chefe de Contabilidade Geral	Informações à data de 30 de Setembro de 1883 Situação da escrituração A escrituração do mês de Junho está terminada e foram apresentados os documentos ao secretário do conselho. Esperamos terminar a escrituração do mês de Julho antes de 15 de Outubro. A conclusão das contas de exploração do mês de Agosto estão pendentes da receita do tráfego que até ao momento não foi fornecido pelo serviço competente. O chefe de Contabilidade Geral
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Fonte: PT/FMNF/CCFP-CP/A/14/005³⁸

O Serviço de Fiscalização e Estatística era responsável pela informação quantitativa, ou seja, os dados analíticos relativos ao tráfego. As receitas e as despesas do tráfego (atividade de exploração) da Companhia eram apuradas por este serviço por linhas, produtos, passageiros e outros. Posteriormente esta informação era enviada ao serviço de Contabilidade, organizada em mapas de periodicidade semanal, mensal e anual. Com estes dados o serviço de Contabilidade elaborava os mapas contabilísticos.

O Serviço de Tráfego era o responsável pela ligação da empresa com o público, ou seja, desempenhava funções comerciais. A ordem de serviço n.º 2³⁹ (citado por Silva e Gomes, 2003, p.13) da Companhia Real elencava as funções deste serviço:

O tráfego propõe as tarifas e as suas modificações, os contratos de comércio, transportes, diligências, correspondência e reexpedição. Submete as indemnizações a pagar por avarias; presta à fiscalização os esclarecimentos necessários para os reembolsos de toda a natureza, erros de taxa, má aplicação de tarifas, bónus relativos a contratos. Ocupa-se de uma maneira geral de todas as questões do público com a companhia concernentes aos transportes. O fim principal deste serviço é atrair às linhas da companhia todo o tráfego de Portugal ou dos países vizinhos, como passageiros e mercadorias. Deve portanto estar sempre em relação com os diversos centros de produção ou de consumo daquelas localidades.

³⁸ Série Correspondência Geral e Contabilidade (A); subsérie Correspondência referente à situação financeira e contabilidade da Companhia (14) e dossier Relatórios da Direção – 1883 (005).

³⁹ Como o arquivo ainda não está tratado arquivisticamente na sua totalidade, não foi possível localizar este documento. Quando os autores citados escreveram o artigo referenciando o livro de ordens de serviço, o arquivo estava na posse da CP – Comboios de Portugal e o responsável pelo seu tratamento é o coautor deste artigo pelo que tinha conhecimento do conteúdo do mesmo.

As práticas contabilísticas e de relato financeiro na Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses (1860 - 1910)

O Serviço de Via e Obras era responsável pela construção as linhas férreas e pela manutenção das mesmas, bem como pela manutenção das estações e material de apoio à circulação, tais como, depósitos de água, vigilância de fios e postes telegráficos. Já o Serviço de Movimento era o responsável pela organização da circulação dos comboios e da gestão das estações. Competia-lhe por isso executar as ligações dos comboios da Companhia Real com os comboios das outras companhias. Cabia ao Serviço de Armazém o abastecimento de peças, carvão, máquinas, etc. aos outros serviços. Este serviço desempenhava um papel importante para o adequado funcionamento da empresa. Era necessário manter um nível de stock adequado, por forma a não haver ruturas que prejudicassem a circulação ferroviária. Os atrasos por avarias tinham de ser devidamente justificados, pois poderiam dar origem a indemnizações. A Companhia Real tinha documentos próprios onde eram registadas todas as avarias, discriminando os tempos de demora na sua regularização, bem como os custos (indemnizações) inerentes. Por sua vez, o Serviço de Saúde tinha como principal função prestar serviço médico ao pessoal da Companhia, bem como prestar assistência às vítimas em caso de acidentes ferroviários.

A Companhia Real possuía ainda mais dois serviços: o Secretariado do Conselho e a Direção que tinham funções administrativas de apoio ao Conselho de Administração. O Quadro 4 evidencia a distribuição dos funcionários da Companhia Real pelos vários serviços e por tipo de vínculo, no ano de 1882.

Quadro 4 - Distribuição dos funcionários por serviços e por tipo de vínculo, em 1882

Serviços	Total	Funcionários	Jornaleiros
Secretariado do CA de Lisboa	5	5	0
Secretariado do CA de Paris	11	11	0
Secretariado do CA de Madrid	1	1	0
Secretaria da Direção em Lisboa	5	5	0
Contabilidade Geral	16	16	0
Fiscalização e Estatística	72	72	0
Tráfego	14	14	0
Via e Obras	798	19	779
Material e Tração	594	119	475
Armazém	22	8	14
Movimento	518	227	291
Total de trabalhadores	2056	500	1556

Fonte: adaptado de Silva e Gomes (2003, p.10).

As práticas contabilísticas e de relato financeiro na Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses (1860 - 1910)

De acordo com Silva e Gomes (2003, p.14) “a exploração ferroviária na Companhia Real assentava num modelo organizativo centralizado, do tipo departamental e funcional”, isto significa que todos os serviços importantes estavam organizados em departamentos próprios com funções definidas. Todos estes departamentos tinham um chefe que respondia perante o Diretor Geral. Na opinião de Silva e Gomes (2003, p.14)

As principais soluções organizativas adotadas seguem na esteira do que poderia ser considerado como as melhores práticas existentes no setor, simbolizadas em Portugal pela Companhia Real: separação entre Tráfego e Movimento; autonomização do serviço de Estatística e de Fiscalização relativamente ao Movimento; separação do serviço de Tração e Oficinas relativamente ao serviço de Via e Obras, no que se pode considerar como o fim de aberração organizativa que consistia em agregar no mesmo serviço a gestão do material circulante e da estrutura física da linha férrea.

4.4. Em resumo

Neste capítulo dedicado à história da Companhia Real, fez-se em primeiro lugar uma análise ao contexto económico, social e político do período que antecedeu a criação dos caminhos de ferro e seguiu-se um relato da evolução da rede dos caminhos de ferro. Numa segunda fase analisou-se a constituição, regulamentação e organização da Companhia Real.

Portugal na primeira metade do séc. XIX viveu um período conturbado devido a sucessivas invasões, guerras civis, golpes e revoluções (Medina, s.d), o que influenciou negativamente o desenvolvimento económico e social do País. Portugal era um país essencialmente agrário e economicamente atrasado. Só a partir da segunda metade do séc. XIX e graças ao período de acalmia político que se sentiu, foi possível iniciar várias políticas de modernização. Uma destas políticas foi o lançamento do caminho de ferro, que dotou Portugal de uma extensa rede.

A Companhia Real criada no âmbito desta política, em 1860, com capitais estrangeiros, foi responsável pela construção e exploração de grande parte desta rede. A Companhia Real tinha sede em Lisboa e uma delegação em Paris onde estava centralizado uma parte do poder decisório. A atividade da empresa era regulada, em parte, pela legislação comercial em vigor, e pelos seus regulamentos e estatutos. A Companhia Real obedecia a um “modelo organizativo centralizado, do tipo departamental e funcional” (Silva e Gomes, 2003, p.14). O Conselho de Administração era o órgão máximo mas a

As práticas contabilísticas e de relato financeiro na Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses (1860 - 1910)

atividade operacional incumbia a um Diretor Geral. Este era o responsável pelos diversos serviços da Companhia: Serviço de Contabilidade Geral, Serviço de Fiscalização e Estatística, Serviço de Via e Obras, Serviço de Movimento, Serviço de Armazém e Serviço de Saúde.

De seguida procede-se à análise das práticas contabilísticas e de relato nos relatórios de contas.

Capítulo V – As práticas contabilísticas e de relato nos relatórios de contas da Companhia Real

Neste capítulo serão analisadas as práticas contabilísticas e de relato da Companhia Real. Assim, de forma a obter as respostas pretendidas dividiu-se este capítulo em cinco secções. Na primeira secção dá-se a conhecer os documentos elaborados pela Companhia Real e que integram os relatórios de contas. Seguidamente elencam-se algumas práticas contabilísticas em vigor. Na terceira secção é feita uma análise mais pormenorizada aos relatórios de contas, quanto à sua forma e conteúdo. Em 1891, a Companhia Real foi sujeita a uma sindicância ordenada pelo Estado, pelo que na quarta secção são evidenciadas os motivos e principais conclusões da mesma. Por fim, na quinta secção será feita uma análise dos dados obtidos à luz do enquadramento teórico.

5.1. Documentos contabilísticos e mapas estatísticos

Conforme os estatutos da Companhia, bem como o Código Comercial, em 31 de Dezembro de cada ano o Conselho de Administração tinha de prestar contas aos acionistas. Esta prestação de contas era feita através dos relatórios da administração (relatórios de contas). O conteúdo dos relatórios de contas obedecia basicamente à estrutura apresentada no Quadro 5 seguinte:

Quadro 5 - Estrutura dos relatórios de contas

Relatórios de contas ⁴⁰	I. Introdução detalhada e explicativa da atividade		
	II. Anexos (Documentos justificativos)	1. Documentos contabilísticos	Conta do Estabelecimento Conta de Exploração Situação Geral das Contas Balança ⁴¹
		2. Documentos estatísticos	Movimento e receitas de passageiros Movimento e receitas de mercadorias Quadro comparativo de mercadorias
		3. Contratos, Convenções e outras informações	

Fonte: elaboração própria a partir dos relatórios de contas da Companhia Real

⁴⁰ Este modelo era também utilizado pela *Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza e Alicante* (Cabalgante *et al.*, 2012) e também pela *Compañía del Ferrocarril de Madrid a Cáceres y Portugal*.

⁴¹ Este modelo começou a integrar os relatórios de contas nos princípios da década de 1890 e substituiu a Situação Geral de Contas. Por falta de alguns relatórios de contas não é possível precisar a data de início mas presume-se que tenha ocorrido por volta de 1893-1894, uma vez que, estes dois anos correspondem ao início de uma nova fase da vida da Companhia Real.

Na primeira parte do relatório, apresenta-se com algum detalhe a situação financeira da companhia e o volume de negócios das várias linhas. Inicia-se com uma exposição geral dando a conhecer as linhas em exploração, o número de quilómetros de cada uma delas bem como as receitas geradas pelas mesmas. Segue-se uma apresentação da situação financeira do ano em curso, nomeadamente a evolução dos custos por quilómetro de via e por quilómetro percorrido e sua comparação com o ano transato dos vários serviços da empresa, bem como a previsão dos custos e receitas para o ano seguinte. Era prática corrente, anexar aos relatórios convenções e contratos assinados com outras entidades com os quais mantinham negócios.

Os documentos justificativos dividem-se em documentos contabilísticos e documentos estatísticos. Os documentos contabilísticos em uso na Companhia eram a Conta de Exploração, a Conta de Estabelecimento e a Situação Geral das Contas/Balanço. Os documentos estatísticos podem equiparar-se aos nossos mapas de gestão de hoje em dia. A elaboração destes mapas, só era possível graças a uma organização detalhada e minuciosa dos registos das operações da empresa, e de um trabalho árduo numa época em que tudo era feito manualmente. Seguidamente é feita uma análise pormenorizada destes tipos de documentos.

5.1.1. Documentos contabilísticos

- **Conta de Estabelecimento**

A conta de estabelecimento é um mapa contabilístico onde se evidencia a construção das linhas ferroviárias bem como o financiamento das mesmas, ou seja, a origem e destino dos capitais.

Este mapa tem uma estrutura horizontal e encontra-se dividido em duas colunas. Na coluna do lado esquerdo estão elencadas as despesas de construção das linhas ferroviárias e na coluna da direita o capital, ou seja, o financiamento obtido quer através da emissão de ações quer através da emissão de obrigações. A coluna das despesas encontra-se subdividida em duas rubricas: gastos gerais onde se incluem, entre outros, as

As práticas contabilísticas e de relato financeiro na Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses (1860 - 1910)

despesas de constituição da empresa e as despesas da administração e as despesas de construção.

A diferença entre gastos e capital é evidenciado na Conta de Estabelecimento na coluna do Capital como “Excedente das despesas sobre o capital” quando os custos de construção são superiores ao financiamento obtido e são evidenciados na coluna das Despesas como “Excedente de Capital sobre as despesas do estabelecimento” na situação contrária. A Conta de Estabelecimento está retratada no Quadro 6 (ver também Anexo 1 e 2).

Quadro 6 - Conta de Estabelecimento

DESPEASAS		CAPITAL	
Despesas gerais		Ações	
Despesas de constituição da sociedade	0,00	Capital social	0,00
Administração	0,00	Obrigações	
Pessoal Central	0,00	Obrigações emitidas	0,00
Gastos gerais	0,00		
Participações sociais	0,00		
Empréstimos	0,00		
Pequenos equipamentos e mobiliário	0,00		
Estudos de novas linhas	0,00		
	0,00		
Construção (discriminação dos gastos por linhas)	0,00		
		Excedente das despesas sobre o capital	
Saldo devedor	0,00	Saldo credor	0,00
Excedente de capital sobre as despesas			
Total	0,00	Total	0,00

Fonte: elaboração própria a partir dos relatórios de contas da Companhia Real

As despesas de construção eram divulgadas na Conta de Estabelecimento por linhas (linha do Norte, linha de Leste, etc.). Dentro de cada linha estas despesas eram, ainda, subdivididas pelos diversos serviços que integravam a sua construção. O Quadro 7 relata a subdivisão dessas despesas por linhas.

**As práticas contabilísticas e de relato financeiro na Companhia Real dos Caminhos de Ferro
Portugueses (1860 - 1910)**

Quadro 7 - Rubricas incluídas na secção Construção

Construção	Linha Norte	Linha Leste	(...)
Direção e Administração			
Estudos			
Aquisição de terrenos			
Terraplanagens			
Obras de arte			
Túneis			
Estações			
Vias			
Acessórios das vias			
Material rolante			
Telégrafos			
Aquisições de troços de linhas (linha Asseca)			

Fonte: elaboração própria a partir dos relatórios de contas da Companhia Real

- **Situação Geral das Contas**

A Situação Geral das Contas é um documento contabilístico que indica os recursos efetivos e a sua aplicação, ou seja, engloba o investimento e o financiamento e integra os saldos dos outros dois documentos: Conta de Estabelecimento e Conta de Exploração. Este documento funcionava como uma conta resumo dos outros dois documentos contabilísticos.

Este documento (ver Anexos 3 e 4), tal como os restantes, tem uma estrutura horizontal com duas colunas e cada coluna está subdividida em duas secções, tal como se apresenta no Quadro 8. Na primeira secção a coluna da esquerda regista os débitos que integram as contas de clientes e existências, e a coluna da direita regista os créditos respeitantes a encargos a liquidar a acionistas, obrigacionistas, bancos e fornecedores e também os excedentes das Contas de Exploração e da Conta de Estabelecimento.

As práticas contabilísticas e de relato financeiro na Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses (1860 - 1910)

Quadro 8 - Situação Geral das Contas

Débitos		Créditos	
Oficinas (ferramentas)	0,00	Excedente conta de exploração	0,00
Armazéns Gerais	0,00	A pagar:	
Credores e devedores diversos	0,00	Cupões obrigações	0,00
...	0,00	Amortizações de obrigações	0,00
Saldo credor das contas	0,00	Dividendos	0,00
		Fundos de reservas	0,00
Total	0,00	...	0,00
		Excedente da conta de estabelecimento	0,00
		Débitos e créditos diversos	0,00
		Total	0,00
(saldo negativo da conta de estabelecimento)	0,00	Saldo credor das contas	0,00
Caixa Banco Paris	0,00	Somatório das disponibilidades é igual ao saldo credor	
...	0,00		
Títulos em carteira	0,00		
Total	0,00	Total	0,00

Fonte: elaboração própria a partir dos relatórios de contas da Companhia Real

Os saldos devedores e credores (a azul) são iguais. A rubrica saldo credor das contas resulta do somatório da segunda secção (disponibilidades). Se os créditos forem superiores aos débitos a empresa terá um saldo credor, e será devedor na situação contrária.

O Excedente das receitas sobre as despesas e o Excedente da conta de capital (a verde) são apurados através da Conta de Exploração e da Conta de Estabelecimento, respetivamente. No caso do valor apurado na Conta de Estabelecimento ser negativo (Investimento > Financiamento), esta verba figura na coluna dos débitos na secção inferior. Sendo positiva (Financiamento > Investimento) é colocada na coluna dos créditos na parte superior.

- Balanço**

O balanço tem uma estrutura horizontal dividido em duas colunas. A coluna da esquerda engloba as contas do Ativo e a coluna da direita o Passivo onde estão incluídas as contas de Capital. O saldo devedor da conta de ganhos e perdas é incluído no Ativo, por conseguinte o saldo credor da mesma é incluída no Passivo (ver Anexos 5 e 6). No Ativo estão incluídas as rubricas: estabelecimento, imóveis, abastecimentos, caixas e

As práticas contabilísticas e de relato financeiro na Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses (1860 - 1910)

bancos, devedores diversos e contas de ordem. No Passivo estão incluídas as rubricas: capital, fundos de reservas, credores diversos e contas de ordem.

- **Conta de Exploração**

A Conta de Exploração regista as receitas e as despesas da atividade ferroviária, ou seja, é o mapa de apuramento dos ganhos e perdas. Este mapa estava dividido em duas colunas. A coluna da esquerda destinava-se ao registo das receitas e o lado direito às despesas. As receitas eram numa primeira fase divididas em receitas do tráfego, e receitas fora do tráfego. As receitas do tráfego dizem respeito às receitas provenientes da exploração das respetivas linhas, e as receitas fora do tráfego respeitam a outras receitas não diretamente ligadas à exploração, como por exemplo vendas de terrenos, vendas de materiais inutilizados. Numa segunda fase, as receitas do tráfego são subdivididas em duas outras rubricas chamadas receitas de grande velocidade e receitas de pequena velocidade (ver Anexos 7 e 8). Cada uma destas rubricas de receita eram discriminadas pelas diversas contas e de acordo com o tipo de serviço prestado, conforme o Quadro 9.

Quadro 9 - Classificação das receitas por tipo de tráfego

<ul style="list-style-type: none">• Grande velocidade	<ul style="list-style-type: none">• Pequena Velocidade
<ul style="list-style-type: none">- Passageiros- Bagagens e cães- Correio- Finanças e valores- Telegramas- Armazenagens- Viaturas e animais- Diversas	<ul style="list-style-type: none">- Mercadorias- Transportes de serviços- Viaturas e animais- Armazenagens- Diversas

Fonte: elaboração própria a partir dos relatórios de contas da Companhia Real

Para o cálculo do lucro líquido às receitas do tráfego eram deduzidos os respetivos impostos pagos ao Estado, e que apareciam evidenciados neste mapa em linha própria.

As práticas contabilísticas e de relato financeiro na Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses (1860 - 1910)

As despesas também estavam subdivididas por várias rubricas, de acordo com os vários serviços da Companhia, como se apresenta no Quadro 10.

Quadro 10 - Classificação das despesas por rubricas

<ul style="list-style-type: none"> • Administração e Direção - Conselho de administração - Pessoal dos serviços administrativos - Despesas diversas da administração - Pessoal da direção e serviços gerais - Despesas diversas da direção e gerais 	<ul style="list-style-type: none"> • Movimento e tráfego - Pessoal - Despesas diversas
<ul style="list-style-type: none"> • Vias e obras - Pessoal - Despesas diversas - Manutenção das vias - Manutenção das obras de terraplanagem - Manutenção das obras de arte - Manutenção de edifícios - Manutenção de material fixo - Reabilitação das vias 	<ul style="list-style-type: none"> • Material e tração - Pessoal - Despesas diversas - Condução das máquinas - Alimentação das máquinas - Manutenção material rolante - Lubrificação e aquecimento
<ul style="list-style-type: none"> • Despesas diversas - Despesas judiciais - Publicidade - Seguros - Indeminizações por perdas e avarias - Alugueres - Despesas diversas 	<ul style="list-style-type: none"> • Despesas extraordinárias - Vias (trabalhos complementares e novos) - Material e Tração (construção de material novo)

Fonte: elaboração própria a partir dos relatórios de contas da Companhia Real

5.1.2. Mapas estatísticos

Os mapas estatísticos destinavam-se a informar acerca dos movimentos de tráfego e receitas da atividade, por linhas e por tipo de tráfego do exercício e comparativamente a exercícios anteriores. Destacam-se o mapa de movimento e receita de passageiros, o mapa

As práticas contabilísticas e de relato financeiro na Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses (1860 - 1910)

de movimento e receita de mercadorias e o quadro comparativo de mercadorias que serão objeto de uma análise mais pormenorizada.

- **Mapa de movimento e receitas de passageiros**

Este mapa contém uma série índices estatísticos que analisam a evolução do número de passageiros, distâncias médias e receitas. Os resultados eram apresentados por linhas ferroviárias e subdivididos por tipo de classe (1ª, 2ª e 3ª) conforme a estrutura apresentada no Quadro 11.

Quadro 11 - Movimento e receitas de passageiros

	1ª classe		...	Total	
	Ano anterior	Ano corrente		Ano anterior	Ano corrente
LINHA DE LESTE E NORTE			...		
Número de passageiros			...		
Distância média por passageiro			...		
Receita total			...		
Receita média por passageiro			...		
Receita média por passageiro e por quilómetro			...		
Proporção 0/00 por número			...		
Proporção 0/00 por receita			...		
Lugares por quilómetro de trem - disponíveis			...		
Lugares por quilómetro de trem - ocupados			...		
(...)			...		

Fonte: elaboração própria a partir dos relatórios de contas da Companhia Real

A receita média por passageiro era obtida dividindo as receitas dos passageiros pelo número de passageiros, a receita média por passageiro e por quilómetro era obtida dividindo a receita média por passageiro pelo percurso médio percorrido por cada passageiro.

- **Mapa de movimento e receitas de mercadorias**

Este mapa regista a quantidade de mercadorias transportadas e as respetivas receitas. Os valores são discriminados por linha, por anos, normalmente o ano em causa e o ano transato e por tipo de cliente. O transporte de mercadorias procedentes do público em geral era chamado de transportes do público. Os transportes prestados ao Estado, aos

As práticas contabilísticas e de relato financeiro na Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses (1860 - 1910)

seus diversos ministérios e administrações, eram chamados de transportes de serviços. São também apresentadas médias das receitas por tonelada e por tonelada por quilómetro separadamente por tipo de cliente, bem como, os percursos médios por tonelada, tal como apresentado no Quadro 12.

Quadro 12 - Movimento e receitas de mercadorias expedidas em pequena velocidade

Ano	Peso	Receitas								Percurso médio por tonelada			Carga média por Wagon	Número
		Transportes		Total	Média					Transportes		Total		
		Publico	Serviços		Por tonelada		Por tonelada e Km			Publico	Serviço			
					Transportes		Total	Transportes						
		Publico	Serviço	Publico	Serviço	Total		Publico	Serviço	Total	Publico	Serviço		
Linha do Norte e de Leste														
(...)														

Fonte: elaboração própria a partir dos relatórios de contas da Companhia Real

- **Quadro comparativo de mercadorias**

Este mapa elenca todos os tipos de mercadorias transportados pela empresa em regime de pequena velocidade, por linha e por anos e por quantidade transportada, expressa em toneladas. No caso das viaturas e animais a medida utilizada é a unidade. Este mapa estava estruturado, tal como se apresenta no quadro 13.

Quadro 13 - Quadro comparativo de mercadorias transportadas em pequena velocidade

N.º de ordem	Classe	Norte e Leste			Rede de Cáceres		
		Ano n-6	...	Ano n	Ano n-6	...	Ano n
0	Viaturas						
1	Licores						
2	Óleos						
3	Bacalhau e peixes salgados						
...							
41	Vinhos e vinagres						
	Total						

Fonte: elaboração própria a partir dos relatórios de contas da Companhia Real

5.2. Práticas contabilísticas

Apesar de a Companhia Real ser uma empresa portuguesa, a maior parte da documentação consultada está redigida em língua francesa e a moeda utilizada nos relatórios de contas até 1886, era o franco. A escrituração dos livros era realizada em réis, sendo posteriormente convertidos os saldos para francos para a elaboração dos documentos contabilísticos (ver Anexo 10). É frequente encontrar-se documentos, nomeadamente contas correntes expressas nas duas moedas: francos e réis. Por exemplo, o balancete de caixa vinha expresso em réis, pelo que teria de ser traduzido posteriormente para francos, para que a sua informação pudesse ser incluída nos documentos contabilísticos. O balancete de caixa⁴² era um documento de preenchimento diário que registava todas as receitas do serviço de transporte, discriminadas por estações, bem como, todos os pagamentos e cobranças efetuados nesse dia. O saldo final desse dia transitava para o dia seguinte e assim sucessivamente.

Para a correta contabilização de todas as operações da empresa era necessário um sistema de controlo e de contabilização devidamente organizado, detalhado e sistematizado. O sistema contabilístico teria de estar organizado, por forma a detalhar todos os custos e proveitos da empresa e a calcular os coeficientes de exploração [*operating ratio*].

O desempenho de cada companhia ferroviária era avaliado em função do seu coeficiente de exploração. Este coeficiente resultava da proporção das despesas de exploração sobre as receitas de exploração e era um coeficiente padronizado para todas as companhias ferroviárias. Estas empresas utilizavam ainda outros coeficientes: quilómetro por trem e quilómetro de via calculados para as despesas, para as receitas e para os lucros líquidos. O coeficiente quilómetro por trem era calculado dividindo as receitas/despesas pelo número de quilómetros das vias. O coeficiente quilómetro de via era calculado dividindo as receitas/despesas pelo número total de quilómetros percorridos pelos comboios.

- **Os livros contabilísticos**

⁴² PT/FMNF/CCFP-CP/A/14/002

As práticas contabilísticas e de relato financeiro na Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses (1860 - 1910)

Como o arquivo não está totalmente tratado, não foi possível localizar os livros contabilísticos principais, nomeadamente o Diário e o Razão (com exceção de algumas folhas soltas) (ver Anexo 9). No entanto, pudemos aferir que a Companhia Real teria uma série de livros auxiliares de apoio à escrituração dos livros principais. Neste sentido, a Companhia Real teria dois tipos de livros auxiliares: 1) livros auxiliares de contabilidade geral e 2) livros auxiliares para a contabilidade de custos.

Para a elaboração dos documentos contabilísticos, as operações escrituradas no livro razão eram transpostas e agregadas em outros livros, conforme contas dos documentos contabilísticos. Por exemplo (ver Anexo 10), credores e devedores diversos, contas em suspenso, tráfego a liquidar, entre outras.

No arquivo referente ao subfundo Comité de Paris, encontraram-se várias folhas soltas e pequenos aglomerados de livros para registo das ações, livros de contas correntes, livros de registo de juros, livro de movimento de fundos, livros de registo de correspondência, entre outros. Verificou-se ainda que toda a documentação da Companhia Real estava religiosamente organizada em *dossiers*. Isto pode ser explicado, pela existência de duas delegações, a de Lisboa e a de Paris em que era necessário “guardar prova” de todas as operações. Os *dossiers* eram numerados e ordenados por assuntos e datas, e as capas dos mesmos eram identificadas conforme réplica apresentada no Quadro 14.

Quadro 14 - Réplica de capa de dossier do Comité de Paris

<p><i>Archive n.º 254</i></p> <p>Compagnie Royale des Chemins de fer Portugais</p> <p>Comité de Paris</p> <p><i>Dossier n.º 276</i></p> <p>Commence le <u>1^o juille 1889</u></p> <p>Object</p> <p><u>Admnistrateur delegué, Lisbonne</u></p> <p><u>Comptabilité - Finances - Titres & Coupons</u></p> <p><u>Correspondance 2^o semestre 1889</u></p>

Fonte: elaboração própria com base nos documentos do arquivo PT/FMNF/CCFP-CP

O arquivo era um trabalho minucioso e, por isso, o escritório de Paris tinha um funcionário dedicado exclusivamente a este trabalho⁴³ e em Lisboa o Conselho de Administração tinha pelo menos 3 arquivistas⁴⁴.

Depois desta breve explicação sobre a organização da documentação, passamos de seguida para a organização da contabilidade. A elaboração dos documentos contabilísticos pressupõe a existência de determinadas regras e regulamentos contabilísticos e mapas de apuramentos, que permitissem obter os dados detalhados e necessários ao seu preenchimento.

- **Plano de Contas**

Como já foi falado anteriormente, as empresas ferroviárias tinham duas atividades com características distintas: a atividade de construção das linhas ferroviárias e a atividade de exploração das mesmas. Por conseguinte, cada uma destas atividades tinha contas próprias e seguiam um plano previamente definido.

Tanto as contas referentes à construção das linhas (contas de estabelecimento), como as contas referentes à atividade de exploração (contas de exploração) estavam organizadas ou classificadas numa primeira fase em capítulos. Posteriormente, os capítulos eram subdivididos em artigos e os artigos em parágrafos. Comparando com o nosso sistema de codificação do Sistema de Normalização Contabilística (SNC), podemos dizer que os capítulos correspondem às várias rubricas (classes) do SNC, os artigos aos códigos de contas gerais e os parágrafos a contas de pormenor ou de detalhe.

Da pesquisa feita no arquivo foi possível identificar, relativamente à Conta de Estabelecimento, a classificação adotada para organização destas despesas. Assim, foram identificados os seguintes capítulos:

- Capítulo I – Despesas anteriores à constituição
- Capítulo II – Administração
- Capítulo III – Pessoal Serviços Centrais
- Capítulo IV – Gastos gerais

⁴³ PT/FMNF/CCFP/CP-A/14/009

⁴⁴ PT/FMNF/CCFP/CP-A/39/005

As práticas contabilísticas e de relato financeiro na Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses (1860 - 1910)

- Capítulo V – Participações societárias
- Capítulo VI – Empréstimos
- Capítulo XVIII – Pequenos equipamentos e mobiliário

Tendo em conta a Conta de Estabelecimento apresentada no ponto 5.1. podemos presumir que o “plano de contas” completo deveria contar, mais ou menos, com vinte capítulos. Faltam por exemplo, os capítulos referentes às Terraplanagens, às Obras de Arte, ao material circulante, entre outros. Não foi possível identificar a divisão em artigos mas o capítulo IV – Gastos Gerais estava subdividido nos seguintes parágrafos (§):

- § 1 – Alugueres
- § 2 – Impostos
- § 4 – Despesas do escritório
- § 5 – Publicidade
- § 6 – Correspondência
- § 7 – Deslocações
- § 10 - Diversos

As despesas de exploração eram classificadas conforme Quadro 15.

Quadro 15 - Classificação das despesas de exploração

Capítulo I - Despesas Operacionais	
Artigo 1 -	Juros e amortização de obrigações
Artigo 2 -	Juros de ações e diversos
Artigo 3 -	Impostos e privilégios
Capítulo II - Administração e direção	
Artigo 4 -	Conselho de administração
Artigo 5 -	Pessoal do serviço de administração
Artigo 6 -	Despesas diversas do serviço de administração
Artigo 7 -	Pessoal dos serviços gerais
Artigo 8 -	Despesas diversas dos serviços gerais
Capítulo III - Movimento e Tráfego	
Artigo 9 -	Pessoal
Artigo 10 -	Despesas diversas

As práticas contabilísticas e de relato financeiro na Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses (1860 - 1910)

Capítulo IV - Vias e Obras	
Artigo 11 -	Pessoal
Artigo 12 -	Despesas diversas
Artigo 13 -	Manutenção das vias
Artigo 14 -	Manutenção de obras
Artigo 15 -	Manutenção obras de arte
Artigo 16 -	Manutenção de edifícios
Artigo 17 -	Manutenção do material fixo da via
Artigo 18 -	Reabilitação das vias
Capítulo V - Material e Tração	
Artigo 19 -	Pessoal
Artigo 20 -	Despesas diversas
Artigo 21 -	Condução de máquinas
Artigo 22 -	Alimentação das máquinas
Artigo 23 -	Manutenção material rolante
Artigo 24 -	Lubrificação das máquinas e aquecimento das carruagens
Capítulo VI - Gastos Gerais	
Artigo 25 -	Despesas judiciárias
Artigo 26 -	Publicidade
Artigo 27 -	Seguros contra incêndios
Artigo 28 -	Indeminizações por perdas e avarias
Artigo 29 -	Alugueres
Artigo 30 -	Despesas gerais
Capítulo VII - Despesas extraordinárias	
Artigo 31 -	Vias
Artigo 32 -	Material e tração
Artigo 33 -	Outros serviços

Fonte: elaboração própria com base nos documentos do arquivo PT/FMNF/CCFP-CP

Tal como as rubricas da Conta de Estabelecimento, também estes artigos eram subdivididos em parágrafos. As contas relativas a despesas com pessoal estavam subdivididas, por exemplo, em: § 1 – vencimentos.

Com os dados obtidos da classificação e apuramento das despesas, o Serviço de Contabilidade podia então preencher o mapa de exploração, de acordo com o modelo apresentado no Quadro 16.

As práticas contabilísticas e de relato financeiro na Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses (1860 - 1910)

Quadro 16 - Mapa de apuramento das despesas de exploração por mês

Artigo	Mês corrente					Mês anterior	Total
	Por artigo	Por capítulo	Despesas médias			(...)	(...)
			Quilómetro de via	Quilómetro de Trem	Quilómetro de trem e por capítulo		
Cap. II Art. 4º art. 5º Art. 6º (...)	xxx xxx xxx	xxx					

Fonte: elaboração própria com base nos documentos do arquivo PT/FMNF/CCFP-CP

Como se pode verificar, este mapa mensal permitia apurar as despesas e agrupá-las pelos diversos serviços. Além disso, a configuração deste mapa permitia também, obter os dados acumulados e deste modo, quando terminasse o ano teriam os dados necessários para a elaboração da Conta de Exploração.

Para o apuramento das receitas também, havia classificações próprias e mapas recapitulativos diários, mensais e por estação. As receitas eram divididas em duas categorias: receitas de tráfego e fora de tráfego. Por conseguinte, as receitas de tráfego eram subdivididas em receitas de Grande Velocidade e receitas de Pequena velocidade. Dentro das receitas de grande velocidade temos ainda, a divisão em receitas de transporte de passageiros e receitas de transporte de mercadorias. O Quadro 17 representa um modelo utilizado para o apuramento das quantidades de passageiros e animais, e pesos das mercadorias transportadas em grande velocidade.

Quadro 17 - Mapa de registo dos movimentos de passageiros e mercadorias

Quantidades ou pesos em grande velocidade										
Passageiros			Bagagens / pesos		recovagens	Metálico e valor	Gado			
1ª Classe	2.ª Classe	3ª Classe	Bruto	Taxados			Cavalos	Bois	Porcos	Cabras

Fonte: elaboração própria com base nos documentos do arquivo PT/FMNF/CCFP-CP

Era preenchido outro semelhante para o apuramento das receitas, por linhas e por tipos de serviços prestados, bem como para os de pequena velocidade.

- **Ativos Fixos**

Os ativos fixos da Companhia Real eram constituídos pelas linhas férreas e seus componentes tais como, estações, pontes e túneis, e pelo material circulante de que faziam parte as locomotivas, carruagens e vagões. Estes ativos eram inicialmente escriturados pelo seu custo de aquisição (ver Boockholt, 1978).

Como foi analisado na revisão de literatura, as empresas ferroviárias para a valorização dos seus ativos podiam recorrer ao método do fundo para depreciações, ao método das reparações e renovações e ao método da substituição. Da análise aos relatórios de contas da Companhia Real, sobressai que a prática adotada pela empresa era o método de reparação e renovações. De acordo com este método, todos os gastos referentes a manutenção, reparação e renovação seriam levados diretamente à Conta de Exploração, pelo que estes continuavam valorizados ao seu custo de aquisição.

Apesar de os ativos fixos serem escriturados ao seu custo de aquisição, eram apresentados na Conta de Estabelecimento deduzidos das subvenções recebidas do Estado⁴⁵, com exceção do ano de 1889. Na Conta de Estabelecimento o ramal de Coimbra e o ramal de Cascais estavam valorizados ao seu custo de escrituração, não sendo deduzidas as subvenções nem receitas de vendas de terrenos. Estes valores foram incluídos na rubrica do capital. Em 1891, o valor escriturado destes dois ramais já constava na Conta de Estabelecimento deduzido das subvenções e assim continuou nos anos seguintes.

5.3. Análise do conteúdo e forma dos relatórios de contas

Nesta secção do trabalho faz-se uma análise do conteúdo e forma dos relatórios de contas da Companhia Real no período de 1860 a 1910, aprovados pela Assembleia de Acionistas. Por esta razão, tentou-se constituir uma amostra significativa de relatórios de

⁴⁵ Sindicância aos atos da administração, pp.161-162 – COTA MONB2613 do Arquivo do Instituto Nacional de Estatística.

As práticas contabilísticas e de relato financeiro na Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses (1860 - 1910)

contas de forma a abarcar todo o período em estudo, o que levou à consulta de vários arquivos⁴⁶. O Quadro 18 elenca os anos e datas das Assembleias Gerais dos relatórios de contas analisados.

Quadro 18 - Relatórios de contas consultados e datas das Assembleias Gerais

Ano relatório	Data da Assembleia Geral	Ano relatório	Data da Assembleia Geral
1862	25 Novembro de 1863	1881	30 Maio de 1882
1863	17 Dezembro de 1864	1882	27 Junho de 1883
1864	30 Dezembro de 1865	1883	11 Junho de 1884
1865	12 Dezembro de 1866	1884	30 Julho de 1885
1871	26 Dezembro de 1872	1886	10 Setembro de 1887
1872	13 Janeiro de 1874	1888	26 Junho de 1889
1873	26 Dezembro de 1874	1889	26 Junho de 1890
1874	30 Dezembro de 1875	1899	30 Junho de 1900
1875	29 Dezembro de 1876	1900	10 Junho de 1901
1876	20 Novembro de 1877	1901	30 Junho de 1902
1877	5 Junho de 1878	1902	20 Junho de 1903
1878	18 Junho de 1879	1904	15 Junho de 1905
1879	15 Junho de 1880	1909	6 Junho de 1910
1880	17 Junho de 1881		

Os estatutos de constituição da Companhia Real no seu artigo 35^{o47}, instituíam a obrigação de realização de uma Assembleia Geral anual para aprovação das contas, sem contudo definir uma data limite para tal. Só a partir da alteração estatutária de 1885 ficou definido que a Assembleia Geral deveria realizar-se dentro do primeiro semestre do ano seguinte ao término do exercício a que respeitava (artigo 33^o) e assim, se manteve ao longo dos anos, apesar de o Código Comercial de 1888 (artigo 179^o) estipular que a mesma se deveria realizar nos primeiros quatro meses do ano seguinte.

⁴⁶ Arquivo da Fundação Museu Nacional Ferroviário, Arquivo da Biblioteca da Assembleia da República e Arquivo do Instituto de Mobilidade e Transportes Terrestres.

⁴⁷ A carta de lei de 22/6/1867 das Sociedades Anónimas no seu artigo 26^o remetia esse prazo para o estipulado nos respetivos estatutos – LIVRO 1867, p.176 do Arquivo Legislação Régia.

As práticas contabilísticas e de relato financeiro na Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses (1860 - 1910)

Assim, como se pode verificar no Quadro 18, até 1877, a Assembleia Geral de Acionistas ocorreu maioritariamente nos últimos dias do mês de Dezembro, com exceção da Assembleia Geral do exercício de 1872, que só aconteceu no decorrer do início do ano de 1874. A partir de 1878 (exercício de 1877), esta passou a realizar-se no decorrer do primeiro semestre, com exceção dos anos de 1885 e 1887. Estes dois períodos são coincidentes com as duas primeiras alterações dos estatutos.

Como se viu anteriormente, quando se analisaram os estatutos da Companhia Real, a participação nas Assembleias Gerais era condicionada a um determinado número máximo de acionistas e/ou a um número mínimo de ações. Até 1884, era limitada aos cinquenta maiores acionistas com pelo menos vinte e cinco ações. Desta forma, a percentagem de ações representadas nas respetivas Assembleias Gerais era muito reduzida. O Quadro 19 adotado de Silva e Gomes (2003), evidencia a nacionalidade e número de ações representadas nas Assembleias Gerais realizadas no período entre 1877 e 1884.

Quadro 19 - Nacionalidade dos detentores de capital acionista da Companhia Real representados nas Assembleias Gerais (1877-1884)

Nacionalidades	1877	1878	1879	1880	1881	1882	1883	1884
Espanha	48,00	19,30	12,60	27,60	8,10	10,10	11,90	5,30
França	10,50	16,10	6,30	11,00	13,50	32,10	12,00	17,20
Inglaterra	9,40	6,80	1,30	0,90	0,90	1,10	1,50	10,30
Turquia	17,30	26,10	62,80	37,50	60,10	25,10	54,50	20,00
Alemanha	0,00	23,40	0,00	6,30	8,00	11,30	0,00	28,30
Outros Países	0,00	3,30	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,90
Portugal	14,80	5,00	17,10	16,70	9,40	20,30	20,10	18,00
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
N.º ações representadas	11715	30697	7963	10880	11164	8874	6730	19126

Fonte: Silva e Gomes (2003, p.4)

Como o capital social da Companhia Real estava representado por 70.000 ações, os dados apresentados indicam que a percentagem de ações representadas é muito baixa. No ano de 1877 correspondeu a 16,7%, 1878 a 43,9%, 1879 a 11,4%, 1880 a 15,5%, 1881 a 15,9%, 1882 a 15,9%, 1882 a 12,7%, 1883 a 9,6% e 1884 a 12,7%. O ano de 1878 foi o que mais ações teve representadas. Estas ações estavam divididas por 43 acionistas com um total de 408 votos, no entanto, apenas estiveram presentes 25 que representavam 9360

ações, num total de 186 votos⁴⁸. Se tivermos em atenção que os 17 administradores também, são acionistas e que estiveram presentes na Assembleia Geral, podemos concluir que as contas foram aprovadas pelos seus autores (Conselho de Administração). Situação semelhante ocorreu em 1877, pois os acionistas presentes foram 28, dos quais 16⁴⁹ eram administradores.

Tal como acontece nos dias de hoje, a elaboração dos relatórios de contas apresentados nas Assembleias Gerais de acionistas competia ao Conselho de Administração e eram apresentados por força dos estatutos. A sua forma e conteúdo não diferiram muito ao longo dos vários anos, mas para uma melhor compreensão da sua evolução optou-se por uma apresentação por períodos. Assim, temos o período compreendido entre 1860 e 1864, o período entre 1865 e 1894 e o período entre 1895 e 1910.

- **Período entre 1860 e 1864**

Este período corresponde ao período de construção das primeiras linhas ferroviárias da Companhia Real: a linha do Norte e a linha de Leste. Os relatórios apresentados neste período possuíam à volta de vinte páginas. Iniciavam-se com uma breve introdução explicativa do conteúdo do mesmo. Seguidamente era apresentada a situação financeira da Companhia, dando ênfase às despesas gerais e à obtenção de financiamento. Em seguida, é relatada a situação dos trabalhos das duas linhas em construção. São apresentadas ainda, algumas considerações gerais e terminam com as resoluções da Assembleia Geral.

Neste período, os documentos contabilísticos apresentados nos relatórios de contas eram a Conta de Estabelecimento e a Conta da Situação Geral das Contas, ou seja, os dois documentos utilizados para evidenciar a atividade de construção das linhas. Os relatórios de contas neste período eram muito sucintos com pouca variedade de informação, incluindo a Conta de Estabelecimento. Neste período, o primeiro troço da linha até ao Carregado ainda não era propriedade da Companhia Real, o que só se verificou em junho de 1865, daí a inexistência de Conta de Exploração.

⁴⁸ Assembleia Geral de 5 de Junho de 1878 para aprovação de contas do exercício de 1877 – PT/FMNF/CCFP-CP/A/3/003.

⁴⁹ O único acionista que não compareceu à Assembleia Geral era administrador.

- **Período entre 1865 e 1893**

A partir do exercício de 1865, os relatórios de contas passam a incluir informações sobre a exploração das linhas ferroviárias. Até 1881 os relatórios continuam a apresentar cerca de vinte páginas, mas duplicam a partir desta data. Neste período, os relatórios de contas não diferem dos anos anteriores, no entanto, dão mais ênfase aos resultados de exploração e são utilizados quadros e mapas explicativos. Assim, podemos agrupar a informação divulgada em quatro rubricas: dados de exploração do exercício, previsões para o exercício seguinte, situação financeira e considerações gerais e resoluções da Assembleia Geral.

A divulgação de informação tende a ser mais detalhada com o passar dos anos devido à existência de várias linhas. Inicialmente é dada uma visão global dos resultados da empresa (receitas do tráfego e fora de tráfego, despesas e lucro líquido). Posteriormente, estes dados são discriminados pelas diversas linhas de circulação ferroviária. Por exemplo, no exercício de 1886 a Companhia explorava a linha do Norte e de Leste, o ramal de Cáceres e o ramal de Coimbra e tinha participação nas linhas da Sociedade de Madrid-Cáceres-Portugal, além de manter outras linhas portuguesas em construção. Deste modo, eram elaborados vários mapas para demonstrar a real situação de cada linha, onde eram evidenciados os lucros líquidos e principais rácios: coeficiente de exploração, relação das receitas e despesas por quilómetro de via e por quilómetro de trem, e sua comparação e variação com o ano transato, conforme Quadro 20. Em alguns casos esta comparação poderia ir até três anos.

Quadro 20 - Receitas e despesas de exploração das linhas do Norte e de Leste

RECETTES et DÉPENSES	1886	1885	DIFFÉRENCES en 1886	
			EN PLUS	EN MOINS
Recettes Fr.	13.463.747 78	12.079.016 55	1.384.731 23	»
Dépenses	4.092.095 72	3.684.115 67	317.980 05	»
RECETTES NETTES . . .	9.461.652 06	8.394.900 88	1.066.751 18	»
Proportion des dépenses aux recettes	29.68 0/0	30.50 0/0	»	0.82 0/0
Par kilomètre-vois :	(506)	(506)		
Recettes Fr.	26.698 19	23.871 56	2.726 63	»
Dépenses	7.909 27	7.280 85	628 40	»
RECETTES NETTES . . .	18.698 92	16.590 71	2.108 21	»
Par kilomètre-train :	(1.488.724)	(1.393.544)		
Recettes Fr.	9 05	8 66	0 39	»
Dépenses	2 68	2 63	0 05	»
RECETTES NETTES . . .	6 37	6 03	0 34	»

Fonte: Relatório de contas de 1886, p.18

As práticas contabilísticas e de relato financeiro na Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses (1860 - 1910)

As despesas de exploração eram apresentadas em mapas, repartidas pelos diversos serviços (administração e direção, movimento e tráfego, via e obras, material e tração e gastos gerais) e por linha. Eram ainda calculados/apresentados os respetivos gastos por quilómetro de trem e por quilómetro de via, o que permitia analisar a rentabilidade de cada uma das linhas. O Quadro 21 demonstra os gastos de exploração por serviços das duas principais, a linha do Norte e de Leste.

Quadro 21 - Repartição das despesas de exploração pelos serviços (linhas do Norte e de Leste)

SERVICES	1886	1885	DIFFÉRENCE - EN 1886	
			EN PLUS	EN MOINS
Administration et direction . . Fr.	507.844 16	546.127 51	»	38.283 35
Mouvement et trafic	1.043.422 95	989.394 74	74.114 21	»
Voie et travaux	868.968 48	932.482 18	»	63.513 70
Matériel et traction	1.259.730 61	1.024.132 95	235.597 66	»
Dépenses générales	322.129 51	212.088 29	110.061 23	»
TOTAL	4.002.095 72	3.684.115 67	317.980 05	»
Par kilomètre-voie :				
	(808)	(508)		
Administration et direction . . Fr.	1.003 64	1.079 32	»	75 68
Mouvement et trafic	2.062 12	1.915 72	146 40	»
Voie et travaux	1.717 32	1.843 85	»	126 53
Matériel et traction	2.489 59	2.023 97	465 62	»
Dépenses générales	676 60	419 »	217 60	»
TOTAL	7.969 27	7.280 86	628 41	»
Par kilomètre-train :				
	(1.468 724)	(1.393 514)		
Administration et direction . . Fr.	0 34	0 39	»	0 05
Mouvement et trafic	0 70	0 65	0 05	»
Voie et travaux	0 58	0 66	»	0 08
Matériel et traction	0 84	0 73	0 10	»
Dépenses générales	0 21	0 15	0 05	»
TOTAL	2 67	2 63	0 04	»

Fonte: Relatório de contas de 1886, p.25

Os relatórios de contas não contêm apenas dados económicos, é possível verificar uma série de dados estatísticos relativos à atividade de exploração das linhas. O inventário do material rolante (locomotivas, vagões e carruagens) era comum em todos os relatórios de contas e era discriminado por tipos de viaturas. De seguida são apresentados alguns

As práticas contabilísticas e de relato financeiro na Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses (1860 - 1910)

quadros (Quadros 22, 23, 24 e 25) utilizados para divulgar a informação estatística. Estes quadros eram complementados com notas explicativas.

Quadro 22 - Inventário do material circulante

Locomotives.

Machines à 4 roues libres	1	} Total	69
— — — couplées	29		
— à 6 roues —	35		
— tenders	4		

Voitures et wagons.

1° Voitures.

VOITURES-TOLKITES	TRAIN ROYAL ET SALON	1 ^{re} CLASSE	1 ^{re} ET 2 ^e CLASSES	2 ^e CLASSE	3 ^e CLASSE	TOTAL
3	8	46	15	63	114	248

2° Wagons.

TOUTES	BOIS	FER	BOIS	PLATE-BOIS	BOIS A RESEAU	BOIS DE 1 ^{re} CLASSE	BOIS	BOIS	TOTAL
50	15	332	13	397	16	188	8	2	1.019

Résumé.

Voitures	248	} Total : 1,267 véhicules.
Wagons	1.019	

Fonte: Relatório de contas de 1886, p.29

Quadro 23 - Quadro comparativo do número de quilómetros por trem

RÉSEAUX	TRAINS	1886	1885	DIFFÉRENCE EN 1886	
		Kilom.-trains.	Kilom.-trains.	EN PLUS	EN MOINS
EST ET NORD	Voyageurs	915.721	876.015	39.706	»
	Marchandises	573.003	517.729	55.274	»
	TOTAL	1.488.724	1.393.744	94.980	»
BRANÇHEMENT DE CACERES	Voyageurs	55.007	58.610	»	3.603
	Marchandises	46.600	58.020	»	11.420
	TOTAL	101.607	116.630	»	15.023
BRANÇHEMENT DE COIMBRA	Voyageurs	5.591	1.664	3.927	»
	Marchandises	2.783	»	2.783	»
	TOTAL	8.374	1.664	6.710	»
RÉSEAUX RÉUNIS	Voyageurs	976.319	936.289	40.030	»
	Marchandises	622.386	575.749	46.637	»
	TOTAL	1.598.705	1.512.038	86.667	»

Fonte: Relatório de contas do ano de 1886, p.18

As práticas contabilísticas e de relato financeiro na Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses (1860 - 1910)

Quadro 24 - Quadro comparativo do movimento de passageiros e mercadorias

Mouvement total	1884	1885	1886
Nombre de voyageurs	1.031.279	1.062.684	1.273.495
Marchandises grande vitesse (tonnes)	16.071	13.137	15.253
Marchandises petite vitesse "	493.082	496.152	553.138
Mouvement intérieur des lignes.			
Nombre de voyageurs	991.446	1.043.244	1.241.608
Marchandises, grande vitesse (tonnes)	13.257	11.035	12.916
Marchandises, petite vitesse "	398.82	438.20	486.63
Mouvement international. (Frontières de Badajoz et Valencia d'Al antara).			
Nombre de voyageurs	38.833	19.441	31.887
Marchandises, grande vitesse (tonnes)	2.820	2.102	2.336
Marchandises, petite vitesse "	94.257	54.944	66.501
Recettes brutes du trafic. (Impôts et remboursements compris).			
Recette totale des lignes Fr.	13.345.578.05	12.809.972.63	14.547.939.32
Service intérieur des lignes	11.261.957.13	11.644.483.92	12.847.708.86
Service international	2.083.620.91	1.255.488.71	1.729.330.45

Fonte: Relatório de contas do ano de 1886, p.16

Quadro 25 - Movimento de transporte internacional (de e para Espanha) por fronteiras

NATURE du TRANSPORT	Frontière de Badajoz :				Frontière de Valencia d'Alcantara :				
	1886	1885	DIFFÉRENCES EN 1886		1886	1885	DIFFÉRENCES EN 1886		
			EN PLUS	EN MOINS			EN PLUS	EN MOINS	
Nombre de voyageurs . . .	20.335	11.336	8.999	"	13.752	8.105	5.647	"	
Quantités	Grande vitesse, tonnes.	1.096	963	133	"	1.240	1.139	101	"
	Petite vitesse, —	21.350	17.427	3.923	"	45.155	37.517	7.638	"
	Tonnage total. . .	22.446	18.390	4.056	"	46.395	38.656	7.739	"
Produits.	Voyageurs . . francs	206.997 75	76.920 12	130.077 13	"	245.869 15	173.405 25	72.473 80	"
	Grande vitesse. —	107.151 93	77.572 77	29.579 16	"	95.310 86	68.811 44	26.529 53	"
	Petite vitesse . —	498.744 95	376.515 84	122.229 07	"	506.125 81	483.172 78	22.953 04	"
	TOTAL	812.891 79	531.009 23	281.885 35	"	907.305 82	724.479 47	182.826 37	"

Fonte: Relatório de contas de 1886, p. 22

Neste período os documentos contabilísticos apresentados em anexo ao relatório eram a Conta de Estabelecimento, a Conta da Situação Geral das Contas e a Conta de Exploração. De salientar que a Conta de Exploração era apresentada por linhas. Por

exemplo, no exercício de 1886 em anexo constavam três Contas de Exploração, uma por cada linha explorada e uma Conta de Exploração resumida, onde estavam compilados os resultados de todas as linhas. Além disso, eram apresentados mapas estatísticos (mapa de movimento e receitas de passageiros e mercadorias) onde eram compilados os dados apresentados no texto do relatório de contas.

- **Período entre 1894 e 1910**

A partir de 1894, verifica-se uma alteração da estrutura dos relatórios de contas. O conteúdo é semelhante aos anos anteriores mas o documento contabilístico Situação Geral de Contas é substituído pelo Balanço.

De acordo com a nota introdutória do relatório do Conselho de Administração de 1899⁵⁰, a exposição do conteúdo do mesmo adotaria o seguinte procedimento:

A primeira parte será a summa dos resultados da exploração em 1899 com todas as explicações e desenvolvimentos técnicos, para que a assembléa geral possa fazer idéa, tanto quanto possível exacta, do modo como a mesma exploração é dirigida e executada: na segunda tratar-se-ha da situação do activo e passivo da Companhia, com a notícia de todos os actos que possam ter tido ou ter qualquer influencia na apreciação do estado financeiro da empresa, e por fim a conta resumida da administração das nossas caixas de reforma e pensões no dito anno de 1899.

Assim, a primeira parte do relatório subdividia-se em quatro secções. Na primeira secção eram incluídas informações gerais, tais como número de quilómetros explorados totais e por linhas, receitas e despesas do tráfego, coeficiente de exploração, efeitos dos câmbios e variação dos produtos líquidos. Pelo menos a partir de 1900, passaram a incluir gráficos estatísticos que tornaram os relatórios de contas visualmente atrativos e que permitiam demonstrar a evolução da atividade da empresa (ver Anexo 11). Na segunda secção apresentava informações sobre o tráfego, onde eram diferenciadas as receitas dos passageiros e das mercadorias em grande e pequena velocidade. Para ajudar na compreensão eram incluídos quadros e várias explicações, tais como a que se reproduz retirada do relatório de contas de 1902⁵¹:

O desenvolvimento da produção de trigo em Portugal, designadamente devido ao emprego sempre crescente dos adubos químicos, representa para o futuro uma fonte certa de aumentos sucessivos de

⁵⁰ Relatório do ano de 1899 - COTA 10H IMTT do Arquivo do Instituto de Mobilidade e Transportes Terrestres.

⁵¹ Relatório publicado na Gazeta dos Caminhos de Ferro n.ºs 372 a 384 de 1903. Este excerto foi retirado da revista n.º 376, p.289.

As práticas contabilísticas e de relato financeiro na Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses (1860 - 1910)

receitas para a nossa Companhia. (...) A proporção entre o percurso do material vazio e o percurso total baixou muito sensivelmente de 15,7% em 1901 a 12,2%, em 1902, o que corresponde a um notável progresso e mostra que se tem aproveitado da existência de mais alguns vagons para reduzir o percurso de material vazio.

A terceira secção destinava-se às informações sobre os diversos serviços, onde eram elencadas as despesas de exploração de cada um. Nesta secção também eram incluídas as despesas de conservação e reparação das vias, bem como a informação sobre linhas em curso. Tal como nos anos anteriores, estas informações eram representadas através de mapas e de explicações.

A segunda parte do relatório compreende as informações do ativo e passivo da empresa. Assim, é dada a explicação de algumas contas que integram o Balanço, nomeadamente a Conta de Estabelecimento, a Conta de capital e a Conta de Exploração. Para melhor compreensão subdividiam esta segunda parte em várias secções. Numa primeira secção era dada informação sobre a evolução da construção/reparação das linhas férreas, do material circulante, dos recursos da empresa e sua aplicação e dos resultados das diferenças de câmbio no exercício e nos anos anteriores. O Quadro 26 apresenta um exemplo⁵² do desenvolvimento desta informação.

Quadro 26 - Mapa comparativo das diferenças de câmbio

	1895	1896	1897	1898
Fornecimento de carvão...	35.443\$226	57.460\$844	66.551\$415	111.831\$227
Outros fornecimentos.....	27.395\$953	36.491\$245	71.361\$000	184.589\$481
Remessa de fundos para paizes estrangeiros para pagamento de coupons e outros.....	552.790\$797	465.605\$680	726.868\$558	978.187\$607
Somma	615.629\$976	559.557\$769	864.783\$973	1.274.608\$315
	1899	1900	1901	1902
Fornecimento de carvão...	119.536\$697	161.495\$803	118.369\$363	78.051\$355
Outros fornecimentos.....	149.315\$171	95.195\$987	143.020\$650	74.773\$138
Remessas de fundos para paizes estrangeiros para pagamento de coupons e outros.....	643.824\$467	622.657\$763	605.560\$147	404.164\$810
Somma	912.676\$335	879.657\$553	866.959\$160	556.989\$303
Assim 1902 tem sobre:				
	Carvão	Diversos forne- cimentos	Remessa de fundos	Tota
1901.....	— 40.318\$008	— 68.256\$512	— 201.395\$337	— 309.969\$857
1900.....	— 83.444\$448	— 20.720\$849	— 218.502\$953	— 322.668\$250
1899.....	— 41.485\$342	— 74.542\$033	— 239.659\$657	— 355.687\$032
1898.....	— 33.779\$872	— 109.816\$343	— 574.022\$797	— 717.619\$012
1897.....	— 11.499\$940	— 3.409\$139	— 322.703\$748	— 307.794\$670
1896.....	— 20.590\$511	— 38.281\$893	— 61.440\$870	— 2.565\$466
1895.....	— 42.608\$120	— 47.377\$185	— 148.625\$987	— 55.640\$673

Fonte: Relatório de contas de 1902

⁵² Relatório publicado na Gazeta dos Caminhos de Ferro n.ºs 372 a 384 de 1903. Este mapa foi retirado da revista n.º 383, p.400.

As práticas contabilísticas e de relato financeiro na Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses (1860 - 1910)

Relativamente aos dados de exploração, estes são explicados por tipo de receita e despesa, por linhas e comparados com os anos anteriores conforme Quadro 27.

Quadro 27 - Mapa comparativo das receitas e despesas

	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902
Linhas de Leste e Norte...	2.527.991,621	2.560.689,560	2.688.287,614	2.877.878,577	3.045.612,260	3.213.143,591	3.362.724,695	3.511.570,185
Ramal de Caceres.....	44.370,521	40.964,002	41.633,511	40.314,403	45.573,299	48.531,395	50.670,656	50.456,637
Lisboa-Cintrá-T. Vedras...	11.525,173	13.579,525	13.301,543	14.599,354	15.238,126	16.227,370	16.130,719	17.131,304
Ramal de Coimbra.....	256.239,791	279.787,616	327.293,520	302.057,974	358.716,084	370.983,084	397.169,232	394.531,736
Torres-Figueira-Alfarelos..	313.823,146	331.793,834	362.782,524	389.490,589	408.571,046	409.656,141	437.079,713	411.374,591
Linha de Cintura.....	45.368,462	50.442,852	55.090,791	65.944,761	70.595,736	80.224,026	77.263,477	75.736,937
Ramal de Cascaes.....	86.842,284	149.520,090	181.881,340	244.215,890	300.849,639	254.007,094	290.937,513	256.611,285
Linha Urbana.....	70.720,568	70.981,472	72.025,507	104.966,287	87.839,151	95.474,166	98.552,553	93.198,714
Linha da Beira Baixa.....	552.155,095	564.651,186	679.963,083	567.308,075	585.640,844	611.313,148	612.499,709	612.499,700
Fôra do trafego.....	3.909.106,561	4.062.410,037	4.310.250,533	4.612.661,719	4.598.637,065	5.130.164,585	5.343.619,268	5.443.113,528
	20.367,401	39.174,109	19.562,965	23.016,345	25.349,086	19.976,315	16.532,094	14.350,677
	<u>3.929.474,062</u>	<u>4.101.584,146</u>	<u>4.329.822,798</u>	<u>4.635.678,064</u>	<u>4.623.986,151</u>	<u>5.150.144,296</u>	<u>5.360.151,362</u>	<u>5.457.464,205</u>
Quanto ás despesas, excluindo todas as extraordinarias de qualquer ordem: <i>Ordinarias da Exploração:</i>								
	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902
Linhas de Leste e Norte...	864.232,521	853.480,651	948.348,921	994.313,818	1.001.820,685	1.132.574,843	1.199.715,449	1.196.380,961
Ramal de Caceres.....	51.740,506	51.402,620	56.466,466	57.201,173	55.322,141	61.439,147	60.501,449	54.984,850
Ramal de Coimbra.....	8.105,276	8.246,395	8.697,518	9.198,756	8.948,095	10.330,937	10.634,472	10.759,985
Lisboa-Cintrá-T. Vedras...	143.752,915	125.234,718	155.185,018	169.346,417	181.584,824	211.306,614	222.152,614	213.307,091
Torres-Figueira-Alfarelos..	178.243,779	193.191,995	216.754,766	229.196,590	226.257,720	249.206,029	261.485,718	231.716,136
Linha de Cintura.....	29.998,667	28.273,657	33.584,432	37.431,836	37.786,978	44.573,885	43.638,652	39.464,398
Ramal de Cascaes.....	81.017,157	95.753,013	114.130,015	117.714,328	222.656,732	254.656,386	241.416,224	226.450,897
Linha Urbana.....	48.997,830	50.511,019	54.993,401	62.249,095	71.273,293	83.029,003	86.933,119	90.071,837
Linha da Beira Baixa.....	166.392,196	152.620,491	164.713,008	163.583,636	158.468,875	168.295,646	168.041,808	165.820,751
	<u>1.572.390,847</u>	<u>1.559.644,459</u>	<u>1.759.874,065</u>	<u>1.891.235,469</u>	<u>1.904.129,813</u>	<u>2.215.518,820</u>	<u>2.292.558,685</u>	<u>2.228.977,023</u>
Impostos.....	54.579,647	57.722,525	74.134,127	70.360,024	72.488,127	65.166,190	64.602,530	67.727,374
Encargos de juro de obrigações (1.º grau) e respectivo premio d'ouro....	1.806.732,458	1.933.787,660	2.198.323,268	3.457.057,782	2.123.297,092	2.099.376,888	2.073.314,572	1.861.643,485
	<u>3.483.702,742</u>	<u>3.550.154,644</u>	<u>4.025.331,450</u>	<u>4.418.653,265</u>	<u>4.164.845,032</u>	<u>4.380.061,898</u>	<u>4.430.475,787</u>	<u>4.158.347,882</u>
Excedentes.....	440.771,320	551.429,502	304.491,318	216.424,799	759.141,119	770.806,198	929.676,575	1.277.116,823

Fonte: Relatório de contas de 1902⁵³

A terceira parte é ocupada com as contas das Caixas de Socorros e de Reformas e Pensões⁵⁴, apesar de a sua elaboração não ser da responsabilidade do Conselho de Administração. Também eram elaborados a conta de Balanço e a conta de Ganhos e Perdas. Eram relatados os números de trabalhadores inscritos, os falecidos e outros que deixaram de usufruir deste benefício por motivos vários.

⁵³ Relatório publicado na Gazeta dos Caminhos de Ferro n.ºs 372 a 384 de 1903. Este mapa foi retirado da revista n.º 384, p.419.

⁵⁴ A Caixa de Socorros foi criada em 1866. Em 1877 foi reformulada e passou a chamar-se Caixa Socorros e Reformas. Em 1887 foi criada a Caixa de Reformas e Pensões. O objetivo destas caixas era dar proteção aos funcionários da Companhia Real (Gonçalves, 2011).

Com o lançamento da Gazeta dos Caminhos de Ferro em 1888, as companhias ferroviárias passaram a ter ao seu alcance um meio de difusão, de tudo o que se relacionasse com este setor, nomeadamente legislação, preçários e anúncios.

Neste período, a Companhia Real aproveitou este meio para divulgar as suas contas. Depois da situação de quase falência nos inícios da década de 1890, a situação financeira melhorou e a divulgação das contas para o público em geral, era utilizada como um meio de legitimação da sua atuação.

5.4. As contas da Companhia Real vistas pelo Estado

O desenvolvimento da atividade ferroviária por parte da Companhia Real teve os seus altos e baixos. Nesta secção será retratada uma fase complicada que a Companhia Real atravessou nos princípios da década de 1890, e que ia pondo em causa a sua continuidade enquanto empresa. A Companhia Real devido a problemas financeiros, deixou de cumprir com os pagamentos aos seus obrigacionistas, grupo em que também se incluía o Estado português. Esta situação originou uma sindicância⁵⁵ às contas da mesma, e culminou com a entrada do Estado na administração da Companhia Real. Assim, nesta secção irão ser analisados os antecedentes, a comissão encarregue da sindicância, os resultados obtidos com a mesma e as medidas adotadas pelo Governo.

- **Antecedentes**

O Estado, na qualidade de financiador da construção das linhas férreas, assistia-se-lhe o direito de fiscalização técnica e comercial de todas as operações de construção das mesmas, bem como a fiscalização administrativa da contabilidade (decreto de 10 de julho de 1884)⁵⁶. Desde modo, o Estado possuía na administração da Companhia Real um Comissário Régio com voto consultivo e com as seguintes competências:

- 1) Fiscalizar todos os actos da administração da companhia (...);
- 2) Vigiar se a companhia cumpre fielmente as disposições dos seus estatutos;
- 3) Observar se as deliberações do conselho de administração são contrárias às leis e regulamentos em vigor ou se podem prejudicar os interesses do

⁵⁵ COTA 34/1892 e COTA 35/1892 do Arquivo da Biblioteca da Assembleia da República e COTA MONB2613 do Arquivo do Instituto Nacional de Estatística.

⁵⁶ Livro 1884, pp. 322 e 323 – Arquivo Legislação Régia.

As práticas contabilísticas e de relato financeiro na Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses (1860 - 1910)

estado e do público; 4) Fiscalizar as operações de emissão e amortização de obrigações, o emprego de fundos e aquisição de valores, os contratos de construção, exploração ou compra de linhas, e em geral, todas as operações financeiras da companhia; 5) Participar ao governo todas as irregularidades que encontre sobre os assuntos da sua inspeção; 6) Assistir a todas as sessões do conselho de administração e às assembleias gerais ordinárias e extraordinárias dos acionistas (...); 7) Cumprir todas as instruções que lhe forem dadas pelo governo⁵⁷.

Para que o Comissário Régio executasse estas funções e pudesse fornecer aos seus superiores (Ministro e Secretário de Estado do Ministério da Obras Públicas, Comércio e Indústria) o seu relatório anual sobre a situação financeira e económica da empresa, conforme o estabelecido no artigo 8º do decreto de 10 de julho de 1884, a Companhia Real teria de disponibilizar os livros de atas, os livros de escrituração, contabilidade e correspondência e de todos os documentos necessários bem como permitir a sua entrada nos escritórios de contabilidade (artigo 2º e 3º do mesmo decreto).

Foi no desempenho das suas funções que o Comissário Régio tomou conhecimento de “factos de suma gravidade que se, fossem provados, representariam infrações das leis em vigor e das prescrições dos estatutos da companhia” (Portaria de 12 de janeiro de 1892, p.4⁵⁸), notificando posteriormente o governo. No ano de 1891, a Companhia Real atravessou uma fase complicada que não lhe permitiu fazer face aos seus compromissos.

Assim, em 1892, de modo a averiguar a verdade dos factos e na qualidade de interessado e fiscalizador das operações da Companhia Real, o Estado mandou proceder a uma sindicância aos atos de administração da Companhia.

- **Constituição da Comissão**

A comissão encarregue de proceder à Sindicância aos atos de administração da Companhia Real e de acordo com o artigo 2.º da portaria anterior era composta pelos seguintes elementos: Conselheiro António de Serpa Pimentel, que desempenhava funções de Comissário Régio na Companhia Real e que assumia a presidência da dita comissão; Conselheiro Ernesto Madeira Pinto, Diretor Geral do Comércio e Indústria e vice presidente da Comissão; Francisco Perfeito de Magalhães, chefe da repartição de caminhos de ferro na Direção Geral de Obras Públicas e Minas; Manuel Francisco de

⁵⁷ Livro 1884, pp. 322 e 323 – Arquivo Legislação Régia.

⁵⁸ Livro 1892, pp.3-4 – Arquivo Legislação Régia, Preambulo da Syndicancia aos actos de administração da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes.

Vargas, engenheiro civil e Augusto César Guimarães da Silva, primeiro oficial da Direção Geral da Contabilidade Pública e que assumiria a função de secretário.

- **Resultados da Sindicância**

O relatório obtido da sindicância financeira estava organizado em cinco partes. Na primeira parte foram analisados os movimentos relativos às ações da Companhia Real; a segunda parte relata as emissões e respetivos movimentos das obrigações emitidas pela companhia; na terceira parte estão elencados os movimentos das ações e obrigações, que a companhia portuguesa detinha na Sociedade Madrid-Cáceres-Portugal; na quarta parte estão evidenciadas várias operações financeiras resultantes dos vários contratos celebrados com a Companhia Real e, por fim, temos o Balanço da Companhia Real à data de 31 de Dezembro de 1891.

Uma primeira observação feita pela comissão da sindicância refere-se à escrituração da contabilidade. De acordo com os mesmos (p.151):

A escripturação não estava em dia quando a comissão principiou os seus trabalhos, e ainda hoje não o está, talvez em consequencia não só da circumstancia de se acharem fundidas numa escripturação unica a contabilidade da exploração e a da administração da Companhia, mas também por terem pesado sobre a repartição de contabilidade muitos trabalhos provenientes das pesquisas mandadas fazer pelas diversas comissões chamadas a estudar o estado financeiro da mesma Companhia.

Ainda segundo os mesmos autores (p. 151), para que se pudesse apreciar a situação financeira da empresa era conveniente ser apresentado o balanço, pelo que foi solicitado o mesmo ao Serviço de Contabilidade Geral da Companhia Real, sendo posteriormente todas as contas do balanço sujeitas a uma análise pormenorizada e

Derivando de algumas d'essas considerações modificações em diferentes verbas, julgou a comissão de syndicancia util formular outro balanço, referido à mesma data, no qual se introduziram as correccões tendentes a restabelecer a verdadeira situação das contas, segundo a opinião da mesma comissão. Tais modificações em nada alteraram o plano de balanço de 31 de dezembro de 1891, que apesar de não estar em completa harmonia com o systema de escripturação que a comissão adoptaria se fosse encarregada da sua arrumação, pareceu conveniente conservar para mais facil contrapovação dos resultados, que aliás mais ou menos claramente, podem ser avaliados, qualquer que seja o systema de apresentação das contas.

Para os autores (p.251), o tratamento individual de cada uma das verbas do balanço era necessário para que este desse “uma ideia clara e nítida da situação financeira

da Companhia compatível com a arrumação da escrituração da contabilidade”, pelo que foi necessário “fazer figurar nele diferentes verbas que lá não estão incluídas, corrigir outras erradamente escrituradas, desdobrar algumas, e finalmente agrupá-las diversamente criando alguns grupos novos”.

Uma inexatidão detetada pela comissão foi a escrituração das despesas de estabelecimento. Segundo os autores da sindicância, os valores referentes às despesas de construção das várias linhas estavam apresentados no Balanço, deduzidos dos subsídios pagos pelo governo e deduzidos das receitas com venda de terrenos, e por conseguinte também estes não estavam relevados na conta de Capital⁵⁹. Assim, os valores relativos aos subsídios e vendas de terrenos foram acrescentados às despesas das linhas referentes e foram adicionadas no Passivo na conta Capital duas subcontas, uma para o subsídio e outra para as vendas. Contudo, nos exercícios seguintes esta prática não foi corrigida, continuando os custos de construção das linhas a serem escriturados nas demonstrações financeiras deduzidas das subvenções. Ainda, relativamente aos custos das diversas linhas a comissão verificou que (p.54)⁶⁰:

Em diversos exercícios, a Companhia incluiu o produto dos transportes da construção por preço superior ao effectivamente cobrado dos empreiteiros, o que exagerando a receita concorrem para elevar o produto liquido. Das contas da Companhia consta que algumas despesas de reparação ou conservação das linhas e de renovação do material, que deviam rasoavelmente ficar a cargo da exploração, foram lançadas á conta do primeiro estabelecimento das linhas, o que, diminuindo as despesas da exploração, também concorreu para augmentar o produto liquido das linhas.

A comissão encarregue de averiguar a real situação económica e financeira da Companhia concluiu que:

A Companhia Real tinha esgotado o producto do seu capital acções e obrigações, e que estava sobrecarregada com uma divida fluctuante bastante avultada, faltando-lhe os recursos necessários para pagar esta, para solver os encargos das sommas a depender com a conclusão das obras em execução e para fazer face aos encargos permanentes do seu capital (p. 255).

- **Medidas adotadas pelo governo**

⁵⁹ No exercício de 1889, na Conta de Estabelecimento o Ramal de Coimbra e o Ramal de Cascais estavam valorizados ao seu custo de aquisição, não foram deduzidas as subvenções e receitas de vendas de terrenos foram incluídas na rubrica de capital.

⁶⁰ COTA – H 67 TF, do Arquivo do Instituto de Mobilidade e Transportes Terrestres.

As práticas contabilísticas e de relato financeiro na Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses (1860 - 1910)

Enquanto ainda, decorria a sindicância, o governo no uso dos seus poderes fiscalizadores, nomeia uma comissão⁶¹ de nove membros para administrar provisoriamente a Companhia Real.

Em consequência dos resultados alcançados com esta sindicância, e na qualidade de credor de um montante avultado, o rei D. Carlos, através da carta de lei de 27 de julho de 1893⁶², autoriza o governo a “tomar as providências necessárias para assegurar o reembolso das quantias de que o estado é credor (...), bem como para se regularizar a situação financeira e administrativa da mesma companhia”. De entre as várias “providências necessárias”, destaca-se a possibilidade dos portadores das obrigações poderem estar representados na administração e a reforma dos estatutos, por forma a garantir uma eficaz ação e fiscalização do governo na administração da Companhia, podendo o governo suspender e anular as deliberações da mesma.

Entretanto, a comissão que governava a Companhia foi negociando acordos com os diversos credores para pagamento dos montantes em dívida, dando origem a uma convenção com vista à recuperação da Companhia Real.

Assim, e até à aprovação dos novos estatutos, o que ocorreu em novembro de 1894, e à posse dos novos corpos gerentes, a Companhia Real foi administrada por uma comissão nomeada pelo governo. Esta comissão era composta por três conselheiros representantes do governo, três administradores da Companhia e três representantes dos credores portugueses, franceses e ingleses⁶³.

No entanto, esta não foi a primeira vez que o Estado interveio nas questões privadas da Companhia Real. Já tinha acontecido em 1884, quando despoletou uma crise na administração da empresa e o governo, com o intuito de manter o crédito da Companhia Real, nomeou uma comissão para examinar os atos da administração e ponderar a passagem das linhas férreas para o domínio do Estado⁶⁴. Em consequência destas situações, o Estado firmou as regras e procedimentos para que o Comissário Régio pudesse desempenhar as suas tarefas.

⁶¹ Decreto de 31 de Abril de 1892 – LIVRO 1892, pp. 205-206, do Arquivo Legislação Régia.

⁶² LIVRO 1893, pp.482-483, do Arquivo Legislação Régia.

⁶³ Decreto de 9 de novembro de 1893 - LIVRO 1893, p.839, do Arquivo Legislação Régia.

⁶⁴ LIVRO 1884, p.439 do Arquivo Legislação Régia.

Como se pode ver, o governo como parte interessada nas linhas férreas tinha um papel fiscalizador da atividade ferroviária. No caso específico da Companhia Real, o Estado participava na sua administração. Além disso, impunha às empresas ferroviárias a elaboração de determinados mapas estatísticos⁶⁵, para que no caso de ter de tomar posse das linhas tivesse conhecimento da sua atividade. A situação de quase insolvência, por que passou a Companhia Real, levou o Estado a legislar de forma a se precaver em situações semelhantes com outras empresas ferroviárias. Neste sentido, mandou publicar o Decreto de 6 de novembro de 1893⁶⁶, com as regras a adotar em situações de insolvência.

Nesta secção analisou-se os resultados da sindicância ordenada pelo governo aos atos da administração da Companhia Real. Seguidamente irá proceder-se a uma análise dos dados obtidos à luz do enquadramento teórico.

5.5. A Companhia Real e as pressões institucionais

Este estudo incidiu sobre uma instituição a Companhia Real. A Companhia Real foi resultado da vontade política de Fontes Pereira de Melo, em meados do séc. XIX com o objetivo de modernizar o Portugal social e economicamente atrasado. Sem capitais humanos qualificados e sem os fundos monetários necessários à sua implementação, recorre a capitais e a técnicos especializados estrangeiros, criando condições para que estas empresas se implantassem em Portugal, regulamentando esta atividade e as empresas através dos seus estatutos.

O que se passou em Portugal, também se verificou em outros países europeus, e até nos Estados Unidos, e vai de encontro ao verificado por Boockholt (1978), Glynn (1984), Edwards (1985, 1989a) e McCartney (2000). Para estes autores o Estado, inicialmente apenas intervinha no registo dos estatutos mas com o decorrer da atividade passou a intervir também, nas políticas contabilísticas ao impor determinadas práticas contabilísticas. Em Portugal, a situação de quase falência que a Companhia Real sentiu em meados da década de 1890, levou o Estado a legislar no sentido de se precaver em situações futuras. O Estado era financiador, e portanto, em caso de falência seria credor

⁶⁵ Portaria de 23 de Maio de 1884 - LIVRO 1884, pp.181-183 e Portaria de 26 de Maio de 1884 – LIVRO 1884, p.189 do Arquivo Legislação Régia.

⁶⁶ LIVRO 1893, pp.813-816 do Arquivo Legislação Régia.

privilegiado. Além disso, estava representado na Companhia Real através de um Comissário Régio e a partir de 1892 passou a fazer parte do Conselho de Administração.

Este facto comprova o pressuposto base suportado pela teoria institucional, mais precisamente, pela Nova Sociologia Institucional de que as organizações que operam em condições ambientais semelhantes são sujeitas a pressões externas (DiMaggio e Powell, 1983), neste caso por parte do Estado. A própria estrutura e organização dos diversos serviços seguia o modelo adotado por outras empresas, era um “modelo organizativo centralizado, do tipo departamental e funcional (Silva e Gomes, 2003, p.4; ver também Chandler, 1987 [1977]).

O mesmo se passa com as práticas contabilísticas, estas também são influenciadas pela envolvente organizacional e por fatores sociais, políticos e económicos (Hopwood, 1990). As fontes evidenciaram a adoção de práticas contabilísticas e de relato financeiro similares às utilizadas por outras empresas, e que vai de encontro à constatação de DiMaggio e Powell (1983) e Zucker (1987) de que as empresas de um mesmo setor organizacional tornam as suas práticas idênticas entre si.

A utilização de sistemas contabilísticos detalhados e minuciosos para o registo das receitas e das despesas eram similares aos encontrados por Hernández e Vara (2009) e Chinchilla e Raja (2012), em empresas ferroviárias espanholas. Além disso, esta evidência é suportada pela existência, no arquivo da empresa, de planos de contas da empresa espanhola *Compañia de los Ferrocarriles Andaluces*. Também o tratamento dos ativos fixos seguia os modelos adotados por outras empresas analisadas por Boockholt (1978), Edwards (1986) e Arnold e McCartney (2001, 2002). O mesmo se verifica na gestão de custos e no controlo de performance das empresas. A Companhia Real tinha um sistema de controlo analítico dos custos que permitia calcular os custos e proveitos por quilómetro de trem e por quilómetro de via, idênticos aos utilizados em empresas americanas (ver Samson e Previts, 1999; Previts e Samson, 2000; Heier, 2000).

Como as práticas contabilísticas eram similares, os relatórios de contas também seguiam os mesmos moldes. Os relatórios de contas elaborados pela Companhia Real seguiam a estrutura adotada pela *Compañia de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza e*

As práticas contabilísticas e de relato financeiro na Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses (1860 - 1910)

Alicante (ver Cabalgante *et al.*, 2012) e as demonstrações financeiras elaboradas eram consistentes com o *double account system* (ver Edwards, 1985 e Cabalgante *et al.*, 2012).

Como a propriedade e controlo destas empresas, muitas vezes, estavam separadas, os relatórios de contas serviam de instrumento de comunicação entre as partes (Previts e Samsom, 2000). Por esta razão, seguem uma estrutura pré definida (Chariri, 2011), seguindo as práticas adotadas por outras organizações a que DiMaggio e Powell (1983) e Zucker (1987) chamam de isomorfismo. Isomorfismo coercivo porque estas práticas resultam das pressões formais e informais exercidas pelo Estado (regulamentação), e até por outras entidades do mesmo setor com quem mantinham relações comerciais e miméticas porque são adotadas de empresas com sucesso no mercado e propagadas de empresa para empresa, como se de uma “moda” se tratasse, além disso eram entendidas como as “melhores práticas” (Haveman, 1993).

Capítulo VI – Conclusão

É indiscutível o papel que os caminhos de ferro tiveram no desenvolvimento económico dos países no séc. XIX, quer a nível da facilidade de transporte de mercadorias e pessoas, mas também pelo desenvolvimento das indústrias relacionadas, nomeadamente a metalúrgica responsável pelo fornecimento dos materiais e componentes necessários à construção ferroviária e até do sistema bancário.

Em Portugal, a segunda metade do séc. XIX, foi marcado pelo aparecimento de várias empresas ferroviárias, em que se destaca a Companhia Real, pelo sucesso e longevidade alcançado, sendo responsável pela construção de grande parte das linhas portuguesas.

Este último capítulo foi organizado em quatro secções. Na primeira secção são apresentadas as principais conclusões deste estudo, as quais dão resposta às perguntas chave deste trabalho. Na segunda secção serão evidenciadas as limitações deste estudo e na secção seguinte as suas contribuições. Por fim, na quarta secção, serão elencadas algumas possibilidades de investigação futura.

6.1. Principais conclusões

O objetivo principal deste trabalho consistia em analisar os arquivos da Companhia Real, de modo a evidenciar as práticas contabilísticas e de relato financeiro da empresa no período compreendido entre 1860 e 1910 e responder às seguintes questões chave:

1. Que documentos contabilísticos eram elaborados?
2. Que tipo de informação era divulgada?
3. Quem eram os destinatários?
4. Porque é que os relatórios de contas assumiam a forma que tinham?

A análise da documentação da Companhia Real, permitiu verificar a existência de um sistema de controlo e de contabilização devidamente organizado, detalhado e sistematizado. Para a correta escrituração dos gastos e respetiva imputação a cada uma das

atividades desenvolvidas (construção e exploração das linhas ferroviárias), a Companhia Real possuía planos de contas organizados em capítulos, artigos e parágrafos, que detalhavam e agrupavam os gastos pelas diferentes rubricas apresentadas nos documentos contabilísticos.

No que toca às questões chave deste trabalho e relativamente à primeira questão sobre os documentos contabilísticos elaborados pela Companhia Real, verificamos a existência de três documentos contabilísticos: a Conta de Estabelecimento, a Conta de Exploração e a Situação Geral de Contas/Balanço. A Conta de Estabelecimento era o documento onde se evidenciava a atividade de construção das linhas ferroviárias e o financiamento das mesmas, ou seja, era o mapa onde se evidenciava a origem e aplicação dos fundos. Neste mapa os custos de construção das linhas eram apresentados por tipo de trabalhos, como por exemplo, movimentação de terras, estudos, obras de arte, túneis, pontes, entre outros, e discriminados por cada linha ferroviária construída.

A Conta de Exploração era o mapa destinado ao apuramento dos ganhos e perdas da exploração das linhas ferroviárias. Eram elaborados tantas Contas de Exploração quantas as linhas ferroviárias em exploração. As receitas eram apresentadas por tipo de receita: receitas de grande velocidade e receitas de pequena velocidade. Dentro destes tipos estas eram elencadas por passageiros, correio, bagagens, mercadorias, transportes de serviços, entre outros. As despesas eram subdivididas por rubricas: Administração e Direção, Vias e Obras, Movimento e Tráfego, Material e Tração, Despesas Diversas e Despesas Extraordinárias. A Situação Geral de Contas destinava-se ao apuramento dos recursos efetivos da Companhia Real e a sua aplicação na atividade da empresa. Como o próprio nome indica, este documento resumia toda a atividade da empresa e integrava, por isso, os saldos devedores e/ou credores apurados através da Conta de Estabelecimento e da Conta de Exploração. No caso do valor apurado na Conta de Estabelecimento ser negativo figurava na coluna dos débitos, no caso de ser positivo era colocado na coluna dos créditos. Este documento, a partir da década de 1890, deixou de constar dos relatórios de contas, sendo substituído pelo Balanço. O Balanço era um documento mais detalhado que a Situação Geral de Contas, pois englobava todas as contas do ativo e do passivo, dando assim uma visão da situação líquida da Companhia.

Como resposta à segunda questão sobre o tipo de informação que era divulgada, a análise dos relatórios de contas permitiu verificar que estes integravam informação de natureza contabilística e informação de natureza estatística. Além, dos documentos contabilísticos elencados anteriormente, os relatórios de contas continham outros mapas a que chamavam mapas estatísticos, e que continham informações detalhadas sobre a performance da atividade da empresa por linhas ferroviárias. Estes mapas eram o mapa de movimento e receitas de passageiros, o mapa de movimento e receitas de mercadorias e o quadro comparativo de mercadorias.

O mapa de movimento e receitas de passageiros permitia conhecer o número de passageiros que utilizaram o serviço de transporte e que tipo de bilhete adquiriram, bem como a distância média percorrida por passageiro e respetiva receita quer por passageiro, quer por quilómetro e ainda os lugares por quilómetro de trem disponíveis e ocupados. O mapa de movimento e receitas de mercadorias também, apresentava informações detalhadas por linhas e permitia conhecer as receitas médias por quilómetro e por tonelada de mercadoria transportada. O quadro comparativo de mercadorias era utilizado para informar acerca da tipologia de mercadoria transportada. Este mapa permitia comparar a evolução das quantidades e tipos de mercadorias transportadas ao longo de vários anos, por cada uma das linhas ferroviárias. A obtenção destes dados só era possível graças a um sistema de registo analítico. Estes dados permitiam, por um lado, medir a performance do serviço de transporte e por outro, a tomada de decisão da gestão.

No entanto, a informação divulgada não se limitava à elaboração de mapas. Alguns mapas eram também objeto de explicação mais exaustiva, sendo elencadas as situações que originaram os aumentos ou descidas de receitas e de despesas, os ganhos ou perdas nas diferenças de câmbio, entre outras. Os relatórios de contas continham ainda projeções sobre a evolução da atividade para o ano seguinte. Em alguns anos, era possível encontrar em anexo contratos celebrados com outras empresas.

Quanto aos destinatários da informação contida nos relatórios de contas, esta resposta é evidenciada nos próprios relatórios de contas, na nota introdutória e suportada pelos próprios estatutos da Companhia Real. Assim, segundo o artigo 60º dos estatutos, as contas deveriam ser distribuídas aos acionistas antes das Assembleias Gerais e posteriormente seriam apresentadas às Assembleias Gerais ordinárias dos acionistas.

Por fim, relativamente à forma adotada nos relatórios de contas, verificou-se que a base conceptual, nos anos analisados, não sofreu alterações significativas. Estavam organizados em duas partes. A primeira parte continha informação detalhada e explicativa da atividade, onde se dava conhecimento das linhas em exploração, do número de quilómetros de cada uma delas, das receitas geradas por cada uma bem como da situação financeira da empresa, com especial realce nos coeficientes de avaliação da sua performance: coeficiente de exploração e outros. A segunda parte é composta pelos anexos: documentos contabilísticos, documentos estatísticos e outros documentos.

A adoção deste modelo de relatório de contas, por parte da Companhia Real, é justificada pelo pressuposto de Meyer e Rowan (1977) e DiMaggio e Powell (1983), de que as empresas de um mesmo setor de atividade adotam procedimentos e práticas similares. De facto, este era o modelo adotado pela *Compañia de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza e Alicante* (Cabalgante *et al.*, 2012) e também pela *Compañia del Ferrocarril de Madrid a Cáceres y Portugal* de quem a Companhia Real era acionista. Além disso, como a elaboração do relatório de contas era da competência do Conselho de Administração, e alguns administradores da Companhia Real tinham já sido administradores de outras companhias, teriam adotado as práticas de relato em uso nas outras companhias. Como muitas empresas ferroviárias tinham negócios entre si, a adoção destas práticas permitia, mais facilmente, comparar os resultados líquidos e performance entre as diversas empresas.

6.2. Limitações do estudo

Como argumentam Gomes e Rodrigues (2009, p.211) “a investigação na área da história da Contabilidade é um trabalho duro mas do qual podem resultar também inúmeros prazeres”, e este estudo sobre as práticas contabilísticas e de relato na Companhia Real é a prova evidente desta constatação.

Quando se pretende elaborar um trabalho desta natureza tendo por base fontes de arquivo sabemos à partida que este poderá ser dificultado por várias situações, nomeadamente a quantidade e qualidade da informação existente no arquivo e a dificuldade de leitura de manuscritos. Neste caso específico, a maior parte da

documentação consultada era manuscrita e redigida em língua francesa e o papel de alguns documentos era demasiado fino, o que dificultava a sua leitura.

Este estudo foi, ainda, limitado pelo tempo disponível para a realização do mesmo, e pela distância, pois todas as fontes de arquivo que serviram de base à realização do mesmo se encontravam em Lisboa. O arquivo da Fundação Museu Nacional Ferroviário que integra a documentação da Companhia Real contém cerca de quinhentos *dossiers* e foi de todo impossível a sua consulta na totalidade, pelo que muito ficou por analisar em termos de práticas contabilísticas, regras, regulamentos e procedimentos. No entanto, esta limitação poderia ter sido superada, em parte, pela consulta *on-line* da referida documentação, mas por motivos técnicos e durante o tempo em que decorreu este trabalho, o arquivo digital esteve inoperacional, tendo sido possível a sua consulta apenas uma vez. Procurou-se constituir uma amostra significativa de relatórios de contas, o que se foi conseguido pela procura incessante de locais onde pudessem estar em arquivo. No entanto, devido à falta dos livros contabilísticos, não foi possível perceber alguns procedimentos adotados pela Companhia Real. Mas, e apesar destas dificuldades os objetivos deste trabalho foram alcançados.

6.3. Contribuições

Embora limitado por algumas situações, este estudo contribuiu para enriquecer o conhecimento sobre as práticas contabilísticas e de relato no setor ferroviário, uma vez que não são conhecidos estudos de natureza contabilística neste sector. Desta forma o estudo contribui para o enriquecimento da literatura da história da contabilidade nacional e internacional.

Este trabalho ao analisar os documentos contabilísticos utilizados no sector ferroviário, bem como ao procurar compreender a organização e contabilização das diversas despesas através do recurso a planos de contas, permitiu contribuir para um conhecimento mais detalhado das práticas contabilísticas para um período da história de Portugal pouco conhecido. Foi possível, também, verificar o tratamento e valorização dos ativos fixos, práticas atuais mas que já no período em estudo foram aplicadas na prática.

6.4. Investigação futura

A Companhia Real tem ainda um vasto espólio documental que não foi analisado, pelo que seria interessante analisar o período após 1910, por forma a comparar as práticas contabilísticas e de relato financeiro sob domínio de um novo regime político. Poder-se-ia também, comparar os resultados obtidos neste estudo, com as práticas contabilísticas e de relato utilizadas pelas outras empresas ferroviárias portuguesas.

Outra possibilidade de investigação futura consiste em analisar os procedimentos e critérios de imputação dos gastos comuns, como por exemplo, das despesas de administração aos ativos e à conta de exploração.

Fontes de arquivo

Arquivo da Fundação Museu Nacional Ferroviário

- PT/FMNF/CCFP-CP/A/3/003, Assembleia Geral de 5 de Junho de 1878, 1878-05-25 a 1878-06-05.
- PT/FMNF/CCFP-CP/A/3/003, Assembleia Geral de 20 de Novembro de 1877, 1877.
- PT/FMNF/CCFP-CP/A/14/002, Correspondência referente a Contabilidade Geral.
- PT/FMNF/CCFP-CP/A/14/005, Relatórios da Direção – 1883, 1883-01-15 a 1884-01-07.
- PT/FMNF/CCFP-CP/A/14/009, Contas Correntes
- PT/FMNF/CCFP-CP/A/39/005, Serviço de Pessoal (1883).
- PT/FMNF/CCFP-CP/C/1/003, Folhas de caixa.
- PT/FMNF/CCFP-CP/C/1/004, Folhas de caixa.

Arquivo Legislação Régia (<http://legislacaoregia.parlamento.pt>)

- Decreto, 18 de setembro de 1833 – LIVRO 1833-1834, p. 42 – D. Pedro, Duque de Bragança.
- Portaria, 24 de janeiro de 1834 – LIVRO 1833-1834, p.42 – Secretaria de Estado dos Negócios da Fazenda.
- Estatutos, 15 de dezembro de 1859 – LIVRO 1859, p.94-102 – Ministério das Obras Públicas (Diário de Lisboa n.º 49).
- Decreto, 20 de junho de 1860 – LIVRO 1860, p.195 – Ministério das Obras Públicas (Diário de Lisboa n.º 143 de 26 de junho).
- Lei, 22 de Junho de 1867 – LIVRO 1867, p.173-180 – Ministério das Obras Públicas (Diário de Lisboa n.º 150 de 19 de Julho).
- Portaria, 26 de maio de 1884 - LIVRO 1884, p.181-183 – Ministério das Obras Públicas (Diário do Governo n.º 118 de 26 de maio).
- Portaria, 27 de maio de 1884 - LIVRO 1884, p.186 – Ministério das Obras Públicas (Diário do Governo n.º 119 de 27 de Maio).
- Decreto, 10 de Julho de 1884 – LIVRO 1884, p. 322-323 – Ministério das Obras Públicas, (Diário do Governo n.º 155 de 12 de julho).

As práticas contabilísticas e de relato financeiro na Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses (1860 - 1910)

- Decreto, 15 de outubro de 1884 – LIVRO 1884, p. 438-439 – Ministério das Obras Públicas, (Diário do Governo n.º 237 de 17 de outubro).
- Alvará, 25 de junho de 1885 – LIVRO 1885, p. 184-189 – Ministério das Obras Públicas, (Diário do Governo n.º 141 de 30 de junho).
- Alvará, 22 de setembro de 1887 – LIVRO 1887, p. 510-515 – Ministério das Obras Públicas, (Diário do Governo n.º 216 de 27 de setembro).
- Decreto, 23 de agosto de 1888, p. 309-356 (CÓDIGO COMERCIAL PORTUGUÊS) – LIVRO 1888 – Ministério da Justiça (Diário do Governo n.º 203 de 6 de setembro).
- Portaria, 12 de janeiro de 1892 – LIVRO 1892, pp. 3-4 – Ministério das Obras Públicas (Diário do Governo n.º 10 de 14 de janeiro).
- Decreto, 21 de abril de 1892 – LIVRO 1892, pp. 205-206 – Ministério das Obras Públicas (Diário do Governo n.º 89 de 22 de abril).
- Decreto, 6 de novembro de 1893 - LIVRO 1893, pp.813-816 – Ministério das Obras Públicas (Diário do Governo n.º 256 de 11 de novembro).
- Alvará, 30 de novembro de 1894, pp.1019-1028 – LIVRO 1894 – D. Carlos (1889-1908) (Diário do Governo n.º 279 de 7 de dezembro).

Arquivo da Biblioteca da Assembleia da República

- Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses (1884), Réponse a la note adressée aux actionnaires da la compagnie par le Conseil d'Administration nommé par l'Assemblée irrégulière et illégale du 13 Septembre 1884, Paris : Librairie Centrale des Chemins de Fer – COTA 23/1884.
- Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses (1885), Miscelânea de Relatórios do Conselho de Administração apresentado à Assembleia Geral. Lisboa, Imprensa Nacional - COTA 223/1900 (3130-3151).
- Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses (1885), Miscelânea de Relatórios do Conselho de Administração apresentado à Assembleia Geral. Lisboa, Imprensa Nacional - COTA 224/1900 (3152-3158).
- Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria. Direção Geral do Comércio e Indústria (1892), Syndicancia aos actos da administração da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes ordenada por portaria de 12 de Janeiro de 1892: Documentos n.º 1 a 400, Lisboa, Imprensa Nacional – COTA 34/1892.

As práticas contabilísticas e de relato financeiro na Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses (1860 - 1910)

- Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria. Direção Geral do Comércio e Indústria (1892), Syndicancia aos actos da administração da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes ordenada por portaria de 12 de Janeiro de 1892: Relatórios, Lisboa, Imprensa Nacional – COTA 35/1892.

Arquivo do Instituto Nacional de Estatística

- Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria. Direção Geral do Comércio e Indústria, Syndicancia aos actos da administração da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes ordenada por portaria de 12 de Janeiro de 1892: Relatórios, Lisboa, Imprensa Nacional, 1892 – COTA MONB2613.

Arquivo do Instituto de Mobilidade e Transportes Terrestres

- Informação sobre os acordos feitos pelo Conselho de Administração da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses com diversos grupos de credores, a que se refere a representação do mesmo Conselho datada de 3 de Maio de 1893. Lisboa: Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, [s.d.] - COTA – H 67 TF.
- Convenção entre a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes e os seus credores: documentos relativos à mesma convenção, 1895. Lisboa. Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria - COTA – H 118 TF.
- Relatório do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses (1885-1909). Lisboa, Imprensa Nacional – COTA 10H IMTT.

Arquivo da Hemeroteca Digital da Câmara Municipal de Lisboa – Gazeta dos Caminhos de Ferro (<http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt>)

- Gazeta dos Caminhos de Ferro, n.º 350, de 16-07-1902.
- Gazeta dos Caminhos de Ferro, n.º 351, de 01-08-1902.
- Gazeta dos Caminhos de Ferro, n.º 352, de 16-08-1902.
- Gazeta dos Caminhos de Ferro, n.º 353, de 01-09-1902.
- Gazeta dos Caminhos de Ferro, n.º 354, de 16-09-1902.
- Gazeta dos Caminhos de Ferro, n.º 355, de 01-10-1902.
- Gazeta dos Caminhos de Ferro, n.º 356, de 16-10-1902.

- Gazeta dos Caminhos de Ferro, n.º 357, de 01-11-1902.
- Gazeta dos Caminhos de Ferro, n.º 358, de 16-11-1902.
- Gazeta dos Caminhos de Ferro, n.º 361, de 01-01-1903.
- Gazeta dos Caminhos de Ferro, n.º 372, de 16-06-1903.
- Gazeta dos Caminhos de Ferro, n.º 373, de 01-07-1903.
- Gazeta dos Caminhos de Ferro, n.º 374, de 16-07-1903.
- Gazeta dos Caminhos de Ferro, n.º 376, de 16-08-1903.
- Gazeta dos Caminhos de Ferro, n.º 377, de 01-09-1903.
- Gazeta dos Caminhos de Ferro, n.º 378, de 16-09-1903.
- Gazeta dos Caminhos de Ferro, n.º 380, de 16-10-1903.
- Gazeta dos Caminhos de Ferro, n.º 381, de 01-11-1903.
- Gazeta dos Caminhos de Ferro, n.º 383, de 01-12-1903.
- Gazeta dos Caminhos de Ferro, n.º 384, de 16-12-1903.

Referências bibliográficas

- Abraçã, F. Q. (1958). Sobre a evolução dos nossos Caminhos de Ferro: algumas notas. *Gazeta dos Caminhos de Ferro, Ano LXX, 1681*, pp. 13-16.
- Acworth, W. M. (1910). Railroad Accounting in America vs England. *The North American Review, 191 (652)*, pp. 330-339.
- Alegria, M. F. (1990). *A organização dos transportes em Portugal (1850-1910): as vias e o tráfego*. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos - Universidade de Lisboa.
- Arnold, A. J., & McCartney, S. (2002). The beginnings of accounting for capital consumption: disclosure practices in the British railway industry, 1830-55. *Accounting and Business Research, 32 (4)*, pp. 195-208.
- Arnold, A. J., & McCartney, S. M. (2001). *Depreciation practices on early British railways: a survey and some contributions*. Obtido em 12 de Dezembro de 2012, de Citeseerx: <http://www.citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/s>
- Belkaoui, A. (2004). *Accounting Theory* (5.ª ed.). Singapura: Thomson Learning.
- Boockholdt, J. L. (1978). Influence of nineteenth and early twentieth century railroad accounting on the development of modern accounting theory. *The accounting Historians Journal, 5 (1)*, pp. 9-28.

- Boockholdt, J. L. (1983). A historical perspective on the Auditor`s role: The Early Experience of the American Railroads. *The Accounting Historians Journal*, 10(1), pp. 69-86.
- Boyns, T., Edwards, J. R., & Nikitin, M. (1997). The Development of industrial accounting in Britain and France before 1880: a comparative study of accounting literature and practice. *The European Accounting Review*, 6 (3), pp. 393-437.
- Brief, R. P. (1965). Nineteenth Century Accounting Error. *Journal of Accounting Research*, 3 (1), pp. 12-31.
- Brief, R. P. (1966). The Origin and evolution of Nineteenth-Century Asset Accounting. *Business History Review*, 40 (1), pp. 1-23.
- Cabalgante, B. S., Cerviño, E. F., & Cebrián, M. S. (2012). Construcción de la Infraestructura Ferroviaria en España a través de la Contabilidad: Estudio Histórico-Contable de MZA (1856-1874). *VIII Encuentro de trabajo sobre historia de la contabilidad*, (pp. 1-23). Soria.
- Carmona, S., Ezzamel, M., & Gutiérrez, F. (2004). Accounting History Research: Traditional and New Accounting History Perspectives. *De Computis, Spanish Journal of Accounting History*, 1, pp. 24-53.
- Carnegie, D. G., & Napier, C. J. (2012). Accounting's past, present and future: the unifying power of history. *Accounting, Auditing & Accountability Journal*, 25 (2), pp. 328-369.
- Carnegie, G. (2005). O passado da contabilidade em Portugal. *Contabilidade e Gestão*, 1, pp. 15-17.
- Carnegie, G., & Napier, C. (1996). Critical and interpretative histories: insights into accounting`s present and future through its past. *Accounting, Auditing and Accountability Journal*, 9(3), pp. 7-39.
- Carvalho, J. M., Rodrigues, L. L., & Craig, R. (2007). Early Cost Accounting Practices and Private Ownership: The Silk Factory Company of Portugal, 1745-1747. *Accounting Historians Journal*, 34 (1), pp. 57-89.
- Chandler, A. D. (1965). The Railroads: Pioneers in Modern Corporate Management. *Business History Review*, 39, pp. 16-40.
- Chandler, A. D. (1987 [1977]). *La mano visible: La revolucion en la direccion de la empresa norteamericana* (6ª edição ed.). Madrid: Centro de publicaciones Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

- Chandler, A. D., & Daems, C. (1994). *Hierarquia de Gestão: perspectivas comparativas sobre o desenvolvimento da moderna empresa industrial*. Oeiras: Celta Editora.
- Chariri, A. (2011). Financial Reporting Practice as a ritual: Understanding Accounting within Institutional Framework. *Journal of Economics, Business and Accountancy Ventura, 14 (1)*, pp. 89-106.
- Chinchilla, J. M., & Raja, I. G. (2012). Regulación Contable del Sector Ferroviario Español en el primer cuarto del siglo XX (1900-1925). *De Computis, 17*, pp. 3-43.
- Chua, W. F. (1986). Radical Developments in Accounting Thought. *The Accounting Review, 61 (4)*, pp. 601-632.
- Costa, L. F., Lains, P., & Miranda, S. M. (2012). *História Económica de Portugal (1143-2010)* (2.^a ed.). Lisboa: A esfera dos livros.
- Daniels, R., & Flesher, D. L. (1991). The Chicago, Rock Island and Pacific Railroad Company: an examination of contingent liabilities of 1903-1904. *The Accounting Historians Journal, 18 (1)*, pp. 55-73.
- Dias, J. S. (1981). A Revolução Liberal Portuguesa: amálgama e não substituição de classes. In M. H. Pereira, M. F. Ferreira, & J. B. Serra, *O Liberalismo na Península Ibérica na 1^a metade do século XIX* (Vol. 1, p. 21). Lisboa: Sá da Costa Editora.
- DiMaggio, P. J., & Powell, W. W. (1983). The iron cage revisited: Institutional isomorphism and collective rationality in organizational fields. *American Sociological Review, 48 (2)*, pp. 147-160.
- Edwards, J. R. (1985). The Origins and Evolution of the Double Accounting System: An Example of Accounting Innovation. *Abacus, 21 (1)*, pp. 19-43.
- Edwards, J. R. (1986). Depreciation and fixed asset valuation in British Railway Company accounts to 1911. *Accounting and Business Research, 16 (63)*, pp. 251-263.
- Edwards, J. R. (1989a). Industrial Cost Accounting Developments in Britain to 1830: A Review Article. *Accounting and Business Research, 76*, pp. 305-317.
- Edwards, J. R. (1989b). *A History of Financial Accounting*. London: Routledge.
- Edwards, J. R., & Newell, E. (1991). The development of industrial cost and management accounting before 1850: a survey of the evidence. *Business History, 33 (1)*, pp. 35-57.
- Elsayed, M. O., & Hoque, Z. (2010). Perceived international environmental factors and corporate voluntary disclosure practices: An empirical study. *The British Accounting Review, 42*, pp. 17-35.

- Faria, A. R. (2008). An analysis of accounting history research in Portugal: 1990–2004. *Accounting History*, 13 (3), pp. 353-382.
- Faria, A. R. (2009). A investigação em história da contabilidade em Portugal, 1990-2003: Um estudo empirico. *Boletim do Centro de Estudos de História de Contabilidade*, 45 e 46, pp. 1-3 e 1-4.
- Faria, A. R. (2011). A organização contabilística no sector conserveiro entre o final do séc. XIX e a primeira metade do séc. XX: o caso Judice Fialho. *Pecunia*, 13, pp. 135-160.
- Fleischman, R. K., & Parker, L. D. (1990). Managerial Accounting Early in the British Industrial Revolution: The Carron Company, a case Study. *Accounting and Business Research*, 20 (79), pp. 211-221.
- Fleischman, R. K., & Parker, L. D. (1991). British Entrepreneurs and Pre-Industrial Revolution Evidence of Cost Management. *The Accounting Review*, 66 (2), pp. 361-375.
- Fleischman, R. K., & Tyson, T. N. (1993). Cost Accounting during the industrial revolution: the present state of historical Knowledge. *Economic History Review*, XLVI (3), pp. 503-517.
- Fleischman, R., & Tyson, T. (2007). The History of Management Accounting in the U.S. In C. S. Chapman, A. G. Hopwood, & M. Shields, *Handbooks of Management Accounting Research* (Vol. 2, pp. 1071-1089). London: Elsevier.
- Flesher, D. L., & Previts, G. J. (2009). Railroads. In J. R. Edwards, & S. P. Walker, *The Routledge Companion to Accounting History* (pp. 390-407). London: Routledge.
- Flesher, D. L., Previts, G. J., & Samson, W. D. (2006). Early American Corporate Reporting and European Capital Markets: The case of the Ellinois Central Railroad, 1851-1861. *Accounting Historians Journal*, 33 (1), pp. 3-24.
- Flesher, D. L., Samson, W. D., & Previts, G. J. (2003a). The origins of value-for-money auditing: the Baltimore and Ohio Railroad: 1827-1830. *Managerial Auditing Journal*, 18 (5), pp. 374-386.
- Flesher, D. L., Samson, W. D., & Previts, G. J. (2003b). Accounting, economic development and financial reporting: the case of three pre-Civil War US railroads. *Accounting History*, 8 (2), pp. 61-77.
- Garner, P. S. (1947). Historical development of cost accounting. *The Accounting Review*, 22(4), pp. 385-389.

- George, A. L., & Bennett, A. (2004). *Case Studies and Theory Development in the Social Sciences*. Massachusetts: Belfer Center for Science and International affairs.
- Glynn, J. (1984). The development of British railway accounting: 1800-1911. *The Accounting Historians Journal*, 11 (1), pp. 103-118.
- Gomes, D. (2008). The interplay of conceptions of accounting and schools of thought in accounting history. *Accounting History*, 13 (4), pp. 479-509.
- Gomes, D., & Rodrigues, L. (2009). Investigação em História da Contabilidade. In M. J. Major, & R. Vieira, *Contabilidade e Controlo de Gestão: teoria, metodologia e prática* (pp. 211-239). Lisboa: Escolar Editora.
- Gonçalves, R. P. (2011). *Associativismo Social Ferroviário Em Portugal: Mutualismo Previdência e Protecționismo (1866-1955)*. Tese de Mestrado. Instituto Universitário de Lisboa.
- Gourvish, T. R. (1970). Captain Mark Huish: A Pioneer in the Development of Railway Management. *Business History*, 12 (1), pp. 46-58.
- Guimarães, J. C. (2005). *Ricardo de Sá - Um Homem da e para a Contabilidade*. Obtido em 15 de Maio de 2005, de INFOCONTAB, 7: http://www.jmmsroc.pt/downloads/ao_estudos/181.pdf
- Gutiérrez, F., Larrinaga, C., & Núñez, M. (2005). Cost and Management Accounting in Pre-Industrial Revolution Spain. *Accounting Historians Journal*, 32 (1), pp. 111-148.
- Hartley, J. F. (1995). Case studies in organizational research. In C. Cassell, & S. Gillian, *Qualitative methods in organizational research: a practical guide* (pp. 208-229). London: Sage Publications.
- Hatfiel, H. R. (1966). Some Variations in Accounting Practice in England, France, Germany and the United States. *Journal of Accounting Research*, 4 (2), pp. 169-182.
- Haveman, H. A. (1993). Follow the leader: Mimetic isomorphism and entry into new markets. *Administrative Science Quarterly*, 34 (4), pp. 593-627.
- Healy, P. M., & Palepu, K. G. (2001). Information asymmetry, corporate disclosure, and the capital markets: A review of the empirical disclosure literature. *Journal of Accounting and Economics*, 3 (1-3), pp. 405-440.
- Heier, J. R. (2000). The foundations of modern cost management: the life and work of Albert Fink. *Accounting, Business & Financial History*, 10 (2), pp. 213-243.

- Heier, J. R. (2006). America's Railroad Depreciation Debate, 1907 to 1913: A Study of Divergence in Early 20th Century Accounting Standards. *Accounting Historians Journal*, 33 (1), pp. 89-124.
- Heier, J. R. (2009). Building the Union Pacific Railroad: a study of mid-nineteenth-century railroad construction accounting and reporting practices. *Accounting, Business & Financial History*, 19 (3), pp. 327-351.
- Heier, J. R. (2010). Accounting for the ravages of war: Corporate reporting at a troubled American railroad during the Civil War. *Accounting History*, 15 (2), pp. 199-228.
- Hernández, M. Á., & Vara, T. M. (2009). Aproximación al sistema contable de los talleres ferroviarios de MZA durante el siglo XIX. *Revista Española de Historia de la Contabilidad*, 11, pp. 116-135.
- Hooper, W. E. (1916). The Accounting System Prescribed for Railroads by the Interstate Commerce Commission. *Annals of the American Academy of Political and Social Science*, 63, pp. 222-231.
- Hopper, T., & Powell, A. (1985). Making sense of research into organizational and social aspects of management accounting: A review of its underlying assumptions. *Journal of Management Studies*, 22 (5), pp. 429-465.
- Hopwood, A. G. (1990). Accounting and Organisation Change. *Accounting, Auditing & Accountability Journal*, 3 (1), pp. 7-17.
- Hopwood, A. G., & Miller, P. (1994). *Accounting as social and institutional practice*. Cambridge: University Press.
- Hoque, Z. (2006). *Methodological Issues in Accounting Research: Theories, Methods and Issues*. London: Spiramus.
- Johnson, T. (1981). Toward a New Understanding of Nineteenth-Century Cost Accounting. *The Accounting Review*, 56 (3), pp. 510-518.
- Johnson, T. H., & Kaplan, R. S. (1991). *Relevance Lost: The Rise and Fall of Management Accounting*. Harvard: Harvard Business Press.
- Kaplan, R. S. (1984). The evolution of management accounting. *The Accounting Review*, LIX (3), pp. 390-418.
- Koontz, H. (1936). Depreciation policy and financial structure in American railroads. *Harvard Business Review*, 14 (4), pp. 460-470.
- Lains, P. (2005). A indústria. In P. Lains, & A. F. Silva, *História Económica de Portugal 1700-2000* (2ª ed., Vols. II - O séc.XIX, pp. 259-281). Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais.

- Litherland, D. A. (1951). Fixed asset replacement a half century ago. *The Accounting Review*, 26 (4), pp. 475-480.
- Major, M. J., & Ribeiro, J. (2009). A Teoria Institucional na Investigação em Contabilidade. In M. J. Major, & R. Vieira, *Contabilidade e Controlo de Gestão: teoria, metodologia e prática* (pp. 37-59). Lisboa: Escolar editora.
- Marques, A. H. (1978). *História de Portugal* (Vol. II). Lisboa: Palas Editores.
- Mata, M. E. (1988). As três fases do fontismo: projectos e realizações. In *Estudos e ensaios – Em homenagem a Vitorino Magalhães Godinho* (pp. 412-439). Lisboa: Livraria Sá da Costa Editora.
- Mata, M. E. (2005). O capital na economia Portuguesa do século XIX. In P. Lains, & A. F. Silva, *História Económica de Portugal 1700-2000* (Vols. II - O Século XIX, pp. 153-187). Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais.
- Mata, M. E., & Valério, N. (2011). *The concise economic history of Portugal: A comprehensive guide*. Coimbra: Edições Almedina.
- Matos, A. M. (1996). Sociedades e associações industriais oitocentistas: projectos e acções de divulgação técnica e incentivos à actividade empresarial. *Análise Social*, vol. xxxi (136-137), pp. 397-412.
- May, G. (1957). Changes in the Accounting Treatment of Capital Items during the Last Fifty Years. *Conference on Research in Income and Wealth, Problems of Capital Formation: Concepts, Measurements and Controlling Factors* (pp. 193-213). National Bureau of Economic Research.
- McCartney, S., & Arnold, A. J. (2000). George Hudson's financial reporting practices: putting the Eastern Counties Railway in context. *Accounting, Business & Financial History*, 10 (3), pp. 293-316.
- McCartney, S., & Arnold, A. J. (2002). Financial reporting in the context of crisis: reconsidering the impact of the "mania" on early railway accounting. *The European Accounting Review*, 11 (2), pp. 401-417.
- McCartney, S., & Arnold, A. J. (2012). Financial capitalism, incorporation and the emergence of financial reporting information. *Accounting, Auditing & Accountability Journal*, 25 (8), pp. 1290-1316.
- Medina, J. (s.d.). *História de Portugal - Dos tempos pré-históricos aos nossos dias* (Vol. XI). Amadora: Edita Ediclube.
- Mepham, M. J. (1988). The Eighteenth-Century Origins of Cost Accounting. *Abacus*, 24 (1), pp. 55-74.

- Meyer, J. W., & Rowan, B. (1977). Institutionalized organisations: formal structures as myth and ceremony. *American Journal of Sociology*, 83 (2), pp. 310-363.
- Meyer, J., & Scott, W. R. (1992). *Organizational environments: ritual and rationality*. California: Sage.
- Moll, J., Burns, J., & Major, M. (2006). Institutional Theory. In Z. Hoque, *Methodological Issues in Accounting Research: Theories, Methods and Issues* (pp. 183-205). London: Spiramus.
- Napier, C. (2006). Accounts of change: 30 years of historical accounting research. *Accounting, Organizations and Society*, 31(4/5) , pp. 445-507.
- Nay, F. (1913). Uniform Methods of Railway Accounting. *Journal of Political Economy*, 21, pp. 881-912.
- Neves, P. A., Pinto, A. L., & Couto, C. P. (1989). *História de Portugal* (1ª ed., Vol. 3/11º ano). Porto: Porto Editora, Lda.
- Odlyzko, A. (2011). The collapse of the Railway Mania, the development of capital markets, and the forgotten role of Robert Lucas Nash. *Accounting History Review*, 21 (3), pp. 309-345.
- Odlyzko, A. (2012). The Railway Mania: Fraud, disappointed expectations, and the modern economy. Obtido em 15 de Novembro de 2012, de <http://www.dtc.umn.edu/~odlyzko>
- Pinheiro, M. A. (1979). Investimentos estrangeiros, política financeira e caminhos-de-ferro em Portugal na segunda metade do século XIX. *Análise Social*, vol. XV (58), pp. 265-286.
- Pollins, H. (1952). The finances of the Liverpool and Manchester Railway. *Economic History Review*, 5 (1), pp. 90-97.
- Pollins, H. (1954). Marketing of the railway shares in the first half of the nineteenth century. *Economic History Review*, 7 (2), pp. 230-239.
- Potter, B. N. (2005). Accounting as a social and institutional practice: perspectives to enrich our understanding of accounting change . *Abacus*, 41 (3), pp. 265-289.
- Previts, G. J., & Samson, W. D. (2000). Exploring the contents of the Baltimore and Ohio Railroad annual reports: 1827-1856. *Accounting Historians Journal*, 27 (1), pp. 1-42.
- Previts, G. J., Parker, L. D., & Cofman, E. N. (1990). An Accounting Historiography: Subject, Matter and Methodology. *Abacus*, 26 (2), pp. 136-158.

- Queirós, A. B. (1976). *Os primeiros caminhos de ferro de Portugal: as lindas férreas do Leste e do Norte*. Aveiro: Coimbra Editora.
- Reynolds, I. N. (1964). A Vanishing Accounting Item - Replacement Accounting? *The Accounting Review*, 39 (2), pp. 342-346.
- Richard, J. (2012). The Victory of the Prussian Railway "dynamic" accounting over the public finance and patrimonial accounting models (1838-1884): an early illustration of the appearance of the second stage of capitalist financial accounting and a testimony against the agen. *Accounting Historians Journal*, 39 (1), pp. 91-126.
- Ryan, B., Scapens, R. W., & Theobald, M. (2002). *Research Method and Methodology in Finance and Accounting* (2^a ed.). London: Thomson.
- Samson, W. D., & Previts, G. J. (1999). Reporting for success: The Baltimore and Ohio Railroad and Management Information, 1827-1856. *Business and Economic History*, 28 (2), pp. 235-254.
- Saraiva, J. H. (1983). *História de Portugal* (Vol. 6). Lisboa: Publicações Alfa.
- Sargiocomo, M. (2008). Accounting and the 'Art of Government': Margaret of Austria in Abruzzo (1539–86). *European Accounting Review*, 17 (4), pp. 667-695.
- Sasaki, S. (1995). The Development of the Japanese Railway Accounting System: The Japanizing Process of the British System, 1885-1950. In A. Tsuji, & P. Garner, *Studies in Accounting History: tradition and innovation for the twenty-first century* (pp. 93-113). Westport: Greenwood Press.
- Sawanobori, C. (2013). Influence of fundraising infeasibility on accounting changes: an investigation into early financial reporting practices using text mining. *Journal of Accounting & Organizational Change*, 9 (4), pp. 471-489.
- Scott, W. R. (1991). Unpacking institutional arguments. In W. W. Powell, & P. J. DiMaggio, *The New Institutionalism in Organizational Analysis* (pp. 164-182). Chicago: The University of Chicago Press.
- Serrão, J. (1985). *Dicionário da História de Portugal* (Vol. I). Porto: Livraria Figueirinhas.
- Serrão, J. V. (1986). *História de Portugal - O Terceiro Liberalismo (1851-1890)* (Vol. IX). Lisboa: Editorial Verbo.
- Silva, A. (2011). More than a brass nameplate on the door: foreign ownership and control in the Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses (1870s-1880s). *Colóquio Internacional dos 150 anos dos caminhos de ferro*, 4-5. Barreiro. Obtido

- em 23 de Maio de 2012, de http://web.letras.up.pt/aphes29/data/12th/AlvaroAilva_Texto.pdf
- Silva, A., & Gomes, G. (2003). A Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses: Investimento Estrangeiro e Estrutura Organizativa (1870-1885). *III Congresso de Historia Ferroviaria*. Gijón. Obtido em 14 de Maio de 2012, de <http://www.docutren.com/archivos/gijon/pdf/tb4.pdf>
- Silva, F. G. (1959). *Doutrinas Contabilísticas – Resumo e crítica das principais*. V.N de Famalicão: Centro Gráfico de Famalicão.
- Silva, F. G. (1995). Bosquejo duma sucinta histórica da contabilidade em Portugal. *Revista de Contabilidade e Comércio*, 205, pp. 118-128.
- Silverman, D. (2001). *Interpreting Qualitative Data* (2ª ed.). London: Sage.
- Stewart, R. E. (1992). Pluralizing Our Past: Foucault in Accounting History. *Accounting, Auditing & Accountability Journal*, 5 (2), pp. 57-72.
- Suchman, M. C. (1995). Managing legitimacy: strategic and institutional approaches. *Academy of Management Review*, 20 (3), pp. 571-610.
- Telo, A. J. (s.d.). O modelo político e económico da Regeneração e do Fontismo (1851-1890). In J. Medina, *História de Portugal - Portugal Liberal (II) e Monarquia Constitucional (I)* (Vol. XI, pp. 115-156). Amadora: Edita Ediclube.
- Torres, C. M. (1958). A evolução das linhas portuguesas e o seu significado ferroviário. *Gazeta dos Caminhos de Ferro, Ano LXX, 1681*, pp. 9-12.
- Valério, N. (1988). Recensão crítica à dissertação de António Lopes Vieira, The role of Britain and France in the finance of the Portuguese Railways (1845-1890). *Revista de História Económica e Social*, 23, pp. 137-140.
- Valério, N., & Mata, M. E. (2003). *História Económica de Portugal - Uma Perspectiva Global* (2.ª ed.). Lisboa: Editorial Presença.
- Vieira, A. L. (1983). *The role of Britain and France in the finance of the Portuguese Railways (1845-1890). A comparative study in Speculation, Corruption and Inefficiency*. Dissertação de Doutoramento, Univesidade de Leicester.
- Vieira, R. (2009). Paradigmas Teóricos da Investigação em Contabilidade. In M. J. Major, & R. Vieira, *Contabilidade e Controlo de Gestão: teoria, metodologia e prática* (pp. 9-30). Lisboa: Escolar Editora.
- Vieira, R., Major, M. J., & Robalo, R. (2009). Investigação Qualitativa em Contabilidade. In M. J. Major, & R. Vieira, *Contabilidade e Controlo de Gestão: teoria, metodologia e prática* (pp. 131-163). Lisboa: Escolar Editora.

As práticas contabilísticas e de relato financeiro na Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses (1860 - 1910)

Yin, R. (2009). *Case Study Research: Design and Methods* (4^a ed.). United States of America: Sage Publications, Inc.

Zucker, L. G. (1987). Institutional Theories of Organization. *Annual Review of Sociology*, 13, pp. 443-464.

As práticas contabilísticas e de relato financeiro na Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses (1860 - 1910)

Anexos

Anexo 1: Conta de estabelecimento ano 1886 (despesas)

COMPTÉ D'ÉTABLISSEMENT								
DÉPENSES								
DÉPENSES GÉNÉRALES								
Dépenses de constitution de la Société	Fr.						1.934.485 58	
Administration							1.547.777 85	
Personnel central							384.210 02	
Frais Généraux							875.481 10	
Intérêts des actions							11.310.000 -	
Service des emprunts						20.341.554 11	18.571.690 75	
— Intérêts des fonds disponibles à déduire						1.789.893 36		
Petit matériel et mobilier							1.661.502 10	
Règlement des insuffisances des produits de l'exploitation de 1865 à 1877. — Liquidation approuvée par l'Assemblée générale du 5 juin 1878							6.467.934 56	
Études de nouvelles lignes à classer							14.418 47	
							42.797.503 43	
CONSTRUCTION								
	Ligne de Lisboa à Porto	Ligne de Lisboa à Badajoz	Entroncamento de Troncos	Entroncamento de Odivos	Ligne de Lisboa à Odivos-Terras	Ligne de Terras de Freguesia-Alentejo	Ligne de la Beira Alta	Entretien des tram-ways à Beira
Direction et Administration Fr.	1.735.414 48	2.120.732 79	188.576 01	29.128 32	618.867 57	267.822 81	98.878 44	10.769 56
Études	132.711 56	112.597 77	81.650 71	6.046 03	235.418 97	214.079 43	34.859 62	19.610 76
Acquisition de terrains	803.812 15	729.640 08	112.374 37	96.091 47	1.580.883 11	2.076.559 70	-	177.809 81
Terrassements	11.455.228 02	11.409.654 01	1.580.329 19	150.561 79	5.579.444 45	4.178.447 39	-	2.974 94
Ouvrages d'art	8.574.743 15	4.961.024 19	1.567.927 73	53.530 78	2.992.166 67	1.456.280 80	-	478 33
Tunnels	2.402.301 84	-	-	-	1.356.686 67	-	-	-
Stations	1.692.224 08	4.202.610 33	438.547 10	100.563 06	1.278.313 33	220.590 -	-	-
Voie	5.678.331 54	6.646.220 45	2.076.431 71	83.017 54	2.229.861 11	2.309.871 11	-	-
Accessoires de la voie	601.475 77	1.598.802 32	184.243 84	21.890 00	480.111 11	102.944 44	-	-
Matériel roulant	1.803.409 91	2.727.512 42	1.221.927 79	-	274.502 33	803.609 -	-	-
Télégraphes	171.677 15	163.896 62	22.811 36	744 26	43.333 33	58.333 33	-	-
Paiements faits sur acquisition de la ligne de Lisbonne à Ponte d'Assoca	-	7.512.628 25	-	-	-	-	-	-
	35.651.250 23	41.682.117 24	7.503.499 23	344.137 60	16.170.498 68	12.241.630 10	133.738 06	212.163 40
Excédent du capital sur les dépenses de l'établissement	Fr.							21.283.934 43
TOTAL	Fr.							177.230.493 48

Fonte: Relatório de Contas da Companhia Real (1886)

Anexo 2: Conta de estabelecimento ano 1886 (capital)

EXERCICE 1886

CAPITAL		
ACTIONS		
70.000 actions de 500 francs	Fr.	35.000.000
OBLIGATIONS		
575.000 obligations émises jusqu'au 31 décembre 1885.		
5.534 — amorties à la souche.		
569.466 placées au 31 décembre 1885		141.230.403 48
ACTIONS		
Sur les 70.000 faisant partie du capital, il en a déjà été amorti 564, et 25 sont sorties au tirage, pour être amorties à partir du 2 janvier 1887.		
OBLIGATIONS		
Des 569.466 placées jusqu'au mois de décembre 1885, il y en a eu 22.709 amorties au tirage. Il n'en reste donc en circulation, au 31 décembre 1885, que 546.757, sur lesquelles 2.138 sont déjà sorties au tirage pour être amorties à partir du 2 janvier 1887.		
TOTAL		Fr. 177.230.403 48

Fonte: Relatório de Contas da Companhia Real (1886)

Anexo 3: Situação Geral das Contas no ano de 1886 (Débitos)

SITUATION GÉNÉRALE DES COMPTES		
JANVIER		
DÉBITEURS		
Ateliers (outillage), inventaire des services	Fr.	448.986 83
Trafic à liquider et stations.		477.755 06
Service du matériel et de la traction; matières à sa charge		96.815 82
Magasins généraux; matières existantes.		1.419.706 57
Service de la voie et travaux; matières à sa charge		64.132 61
Renouvellement de la voie à amortir.		736.854 95
Chargés du traité avec la Société des Chemins de fer de Madrid à Caceres et au Portugal		8.971.522 66
Solde créditeur des comptes.		42.367.770 74
TOTAL.		Fr. 54.483.545 23
<hr/>		
Caisse du Comité de Paris et banquiers à l'Etranger.	Fr.	8.389.154 02
Caisse et banquiers à Lisbonne		6.658.078 75
Somme employée en reports		1.620.000 -
— déposée au Ministère des finances		18.665.014 33
Titres en dépôt de garantie de la construction des nouvelles lignes :		
Torres Vedras à Figueira et à Alfarelos	Fr.	1.111.252 50
Beira Baixa.		2.243.535 45
		3.354.787 95
PORTEFEUILLE		
8.977 obligations de la Compagnie Royale des Chemins de fer Portugais		
Emploi des réserves	Fr.	2.881.134 55
Traites à recevoir.		699.591 14
		3.580.725 69
		42.367.770 74
TOTAL.		Fr. 42.367.770 74

Fonte: Relatório de Contas da Companhia Real (1886)

Anexo 4: Situação Geral das Contas no ano de 1886 (Créditos)

AU 31 DÉCEMBRE

CRÉDITEURS				
Compte général de l'Exploitation	Fr.	3.725.875 76		
<i>A payer :</i>				
Coupons d'obligations, n ^{os} 43 à 52	Fr.	4.019.030 18		
Amortissement d'obligations du 17 ^e au 25 ^e tirage		1.734.610 22		
Dividendes. Coupons d'actions n ^{os} 41 à 49		82.353 »		
Amortissement d'actions du 1 ^{er} au 5 ^e tirage		30.506 »		
		5.866.483 40		
Fonds de réserve statutaire	Fr.	67.911 32		
Fonds de réserve spéciale		2.885.734 07		
		2.953.666 29		
Société des chemins de fer de Madrid à Cáceres et au Portugal. Traité du 22 octobre 1885.	Fr.	4.245.171 06		
Capital. Excédent du capital sur les dépenses de l'établissement		21.291.534 43		
Débiteurs et Créditeurs divers, solde		16.338.414 29		
		54.483.545 23		
	TOTAL.	Fr.		
Solde créditeur des comptes		Fr.	43.267.770 74	
		TOTAL.	Fr.	43.267.770 74

10

Fonte: Relatório de Contas da Companhia Real (1886)

As práticas contabilísticas e de relato financeiro na Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses (1860 - 1910)

Anexo 6 - Balanço em 31 de Dezembro de 1900 (Passivo)

PASSIVO			
CAPITAL			
Acções	{ de capital 66.265	5.963:850\$000	
	{ de usufructo 696	62:640\$000	6.026:490\$000
Obrigações	Privilegiadas de 1.º grau	3 0/0 479.917 43.192:530\$000	
		4 0/0 31.808 2.862:720\$000	
		4 1/2 0/0 16.029 1.442:610\$000	47.497:860\$000
	Privilegiadas de 2.º grau	3 0/0 368.649 33.178:410\$000	
		4 0/0 64.889 5.840:010\$000	
		4 1/2 0/0 32.058 2.885:220\$000	41.903:640\$000
		89.401:500\$000	95.427:990\$000
FUNDO DE RESERVA ESPECIAL			
Producta da venda de titulos de carteira e immoveis		- - -	
Dedução em conformidade com a alinea C do artigo 61.º dos Estatutos ..		8:440\$387	8:440\$387
FUNDO DE RESERVA EXTRAORDINARIA			
8.867 obrigações privilegiadas de 3 0/0, 1.º grau a collocar (Por memoria) ..			- - -
CREDORES DIVERSOS			
Glyn, Mills, Currie & Cie Libras 5-8-11		24\$506	
Cautellas de minimos		62\$484	
Material comprado em Lisboa		9:895\$756	
Provisão para a compra de obrigações de 4 0/0		38:377\$810	
Juros, dividendos e amortisações a pagar		750:958\$237	
Fornecedores diversos		89:202\$712	
Reembolsos		7:875\$463	
Depositos de garantia (dinheiro)		29:802\$533	
Despezas a pagar		119:555\$027	
Venda de objectos abandonados		4:335\$112	
Credores geraes		55:716\$125	1.105:805\$767
GANHOS E PERDAS			
Saldo credor d'esta conta n'esta data.			467:359\$677
CONTAS D'ORDEM			
Companhia Nacional de Caminhos de Ferro, c/ caução (65)		1:300\$000	
Credores por valores em deposito		1.096:993\$500	
Obrigações a recolher		70:360\$000	
Governo portuguez, c/ garantia de juro a reembolsar		4.424:273\$302	
Liquidação de contas em litigio		2.309:266\$868	
Depositos de garantia (letras)		5:116\$545	7.907:510\$215
A transportar — Réis.			104.917:106\$046
Transporte			104.917:106\$046
Somma — Réis			104.917:106\$046

Fonte: Relatório de Contas da Companhia Real (1900)

Anexo 7: Conta de exploração do ano 1886 (receitas)

RECETTES		ANCIEN RÉSEAU. — LIGNES	
Grande Vitesse.			
Voyageurs.	Fr.	6.204.778 23	
Bagages et chiens		207.231 31	
Messageries		780.663 52	
Finances et valeurs.		56.364 73	
Télégraphe.		3.085 27	
Magasinages.		4.315 78	
Voitures et animaux		30.796 10	
Divers.		95.043 71	
TOTAL DE LA GRANDE VITESSE		Fr.	7.381.978 65
Petite Vitesse.			
Marchandises	Fr.	6.178.209 15	
Transports de service.		77.460 43	
Voitures et animaux		378.936 67	
Magasinages		44.954 -	
Divers.		98.450 20	
TOTAL DE LA PETITE VITESSE		Fr.	6.778.010 43
TOTAL GÉNÉRAL DU TRAFIC.		Fr.	14.159.989 08
A déduire:			
Montant des impôts perçus pour compte du Gouvernement . Fr.		401.274 91	
Montant des détaxes		294.966 39	
			696.241 30
TOTAL		Fr.	13.463.747 78

Fonte: Relatório de Contas da Companhia Real (1886)

As práticas contabilísticas e de relato financeiro na Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses (1860 - 1910)

Anexo 8: Conta de exploração do ano de 1886 (despesas)

DU NORD ET DE L'EST		DÉPENSES
Administration et Direction.		
Conseil d'administration Fr.	135.571 16	
Personnel des services administratifs	56.380 98	
Frais divers de l'Administration	57.792 72	
Personnel de la direction et services généraux	214.389 28	
Frais divers de la direction et services généraux	23.810 03	
		507.844 17
Mouvement et Traffic.		
Personnel Fr.	782.464 13	
Frais divers	260.958 81	
		1.043.422 94
Voie et Travaux.		
Personnel Fr.	130.556 18	
Frais divers	14.698 23	
Entretien de la voie	378.403 98	
— des terrassements	9.597 64	
— des travaux d'art	23.236 11	
— des bâtiments	77.421 23	
— du matériel fixe	32.092 11	
Refection de la voie	193.873 20	
		868.968 49
Matériel et Traction.		
Personnel Fr.	62.175 20	
Frais divers	8.765 25	
Conduite des machines	175.883 94	
Consommation des machines	435.603 04	
Entretien du matériel roulant	553.179 87	
Graissage des trains et chauffage des voitures	24.132 30	
		1.359.730 60
Frais divers.		
Frais judiciaires Fr.	15.121 23	
Publicité	16.936 40	
Assurances	26.826 28	
Indemnité pour pertes et avaries	10.123 58	
Loyers	61.430 22	
Dépenses diverses	191.691 42	
		323.129 53
TOTAL GÉNÉRAL DES DÉPENSES Fr.		4.003.095 71
Excédent des Recettes sur les Dépenses		9.461.612 07
TOTAL Fr.		13.463.707 78

Fonte: Relatório de Contas da Companhia Real (1886)

Anexo 10 - Livro credores e devedores diversos

54

Credores e Devedores diversos

Folio do Razão	Indicação	Saldo	
		Credores	Devedores
7	Valores em suspenso		6.220,03
18	D. José Salamanca	2.122,60	
19	Material comprado em Lisboa	8.751,81	
22	Depósitos de garantia	72.101,25	
23	Juros e Dividendos	196.384,30	
25	Conta d' Estações		81.576,91
26	Tenda d' objectos abandonados	12.963,21	
28	Tendas de material fora do serviço		3.878,58
32	Caixa de Socorros	8.127,67	
35	Contas em suspenso		461.572,59
36	Fornecedores diversos	24.442,88	
37	Diversos em corrente	102.228,29	
40	Despesas por approval		143.804,25
41	Serviço de material e Tracção		67.201,34
	Fr.	428.122,01	464.293,70
	Saldo devedor	Fr.	36.171,69

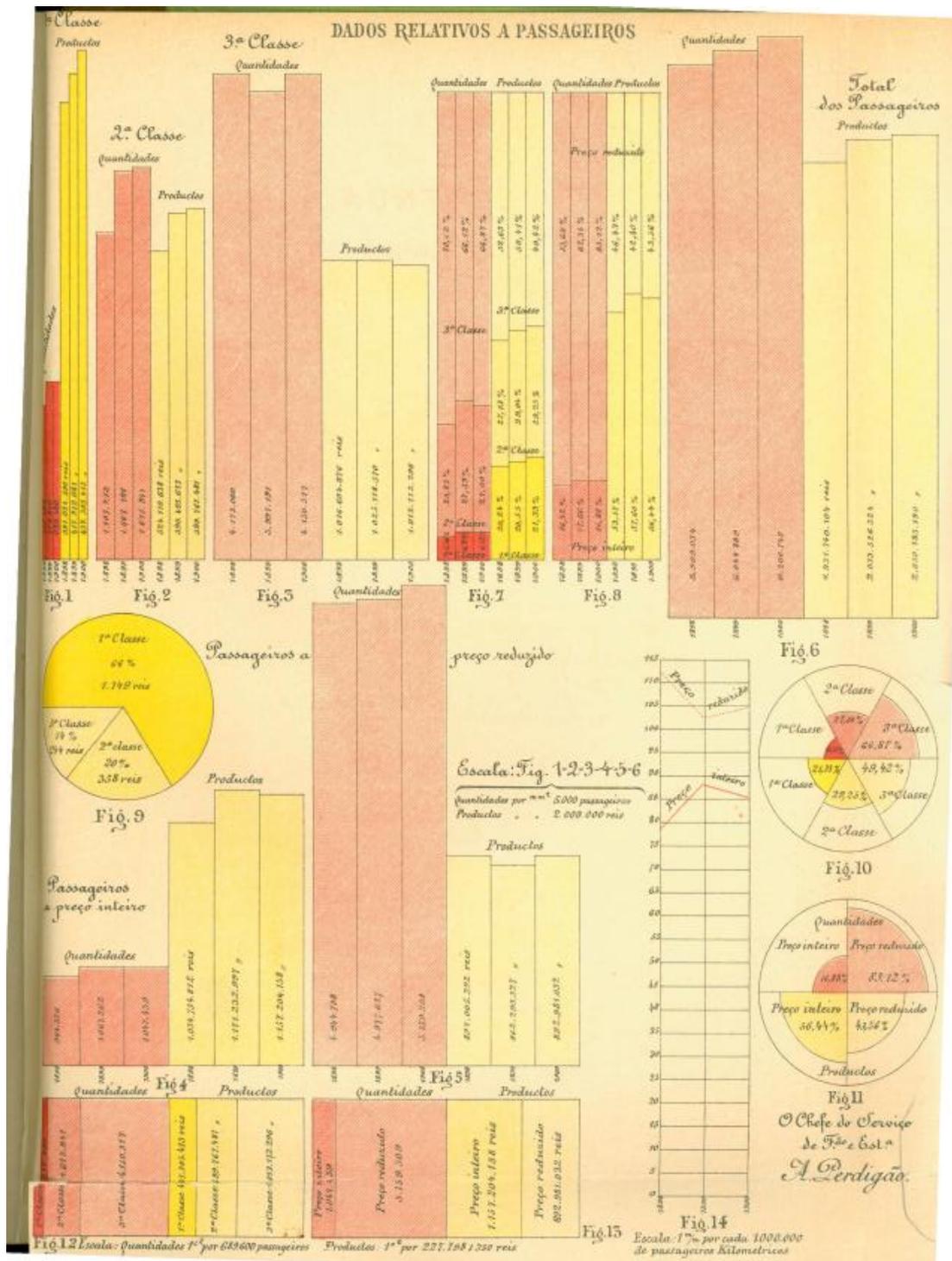


+





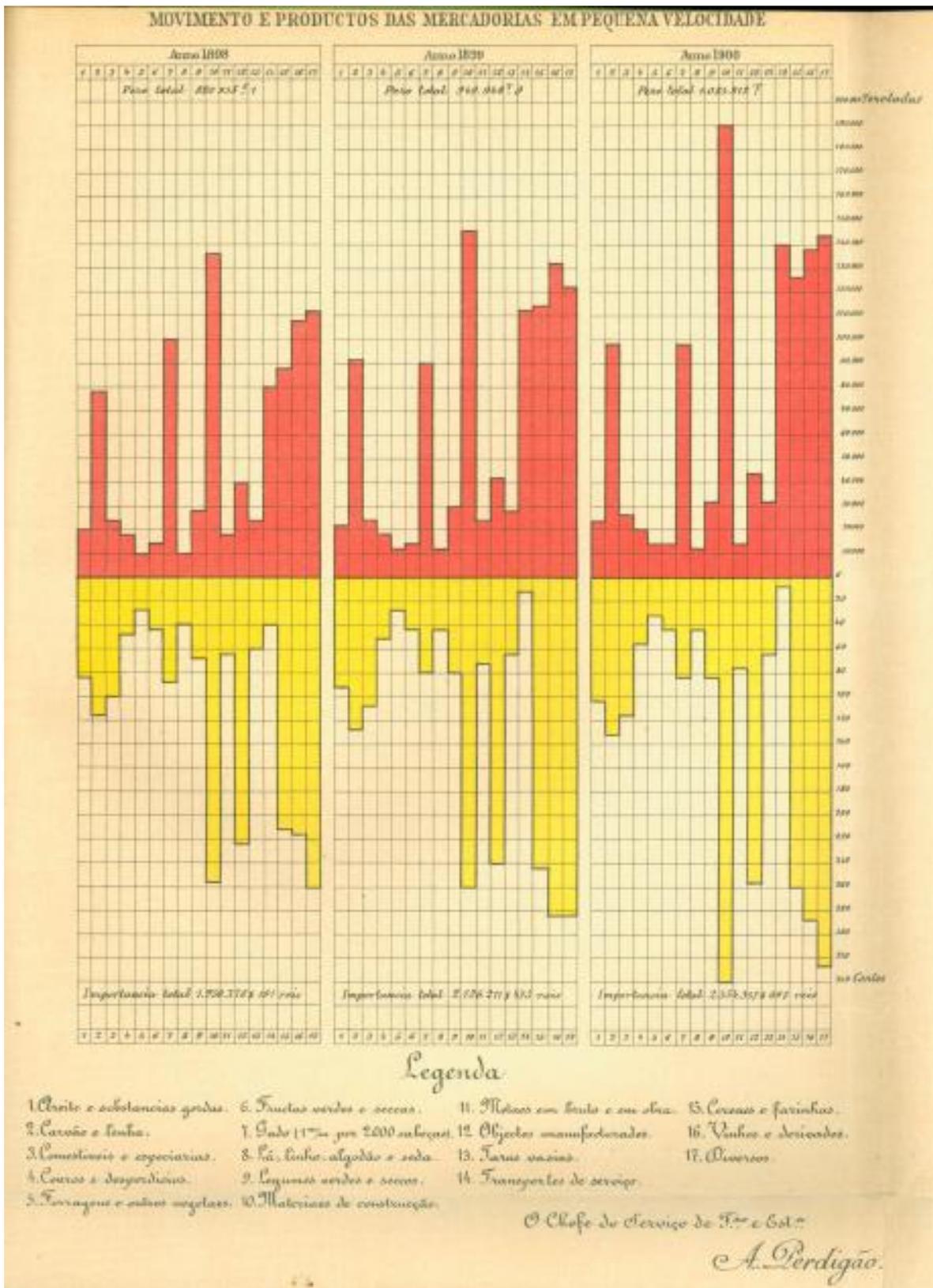
Anexo 11 – Gráficos estatísticos de passageiros



Fonte: Relatório de Contas da Companhia Real (1900)⁶⁷

⁶⁷ COTA 10 H do Arquivo do Instituto de Mobilidade e Transportes Terrestres.

Anexo 12 - Gráfico estatístico de mercadorias



Fonte: Relatório de Contas da Companhia Real (1900)