

## **Couto Mineiro do Lena: uma história de estratégia empresarial (1925-1956)**

JOSÉ MANUEL BRANDÃO

Centro de Estudos de História e Filosofia da Ciência/Rede HetSci. Universidade de Évora,  
josebrandao@gmail.com

MARIA DE FÁTIMA NUNES

Universidade de Évora/Centro de Estudos de História e Filosofia da Ciência/Rede HetSci.  
mfn@uevora.pt

### *Resumo:*

O carvão da região de Batalha – Porto de Mós, proporcionou entre 1855 e 1954, o estabelecimento de uma indústria extrativa, que ganhou expressão a partir da I Guerra Mundial e, sobretudo, com o movimento industrialista que, entre finais da década de vinte e a II Guerra, visava corresponder aos desígnios governamentais de autossuficiência, fornecendo combustível a indústrias de base e abrindo-se estrategicamente aos transportes e energia. O presente estudo, alicerçado num acervo documental menos utilizado, a partir de um *focus* de recorte geográfico e no contexto dos governos da ditadura, reabilita um caso de memória histórica regional que a teia do tempo havia feito desaparecer das agendas de investigação.

### *Palavras chave:*

Geologia; caminho de ferro; eletricidade; Couto Mineiro do Lena; Batalha; Porto de Mós.

### *Abstract:*

Between the years 1855 and 1954, coal from Batalha – Porto de Mos region, provided the establishment of a mining industry, which gained its expression from World War I, in particular with the industrialist movement between the late twenties and World War II. This movement aimed to align with the governmental purposes of self-sufficiency by providing combustibles to the main industries, strategically opening up to transport and energy businesses. This study, based on a less popular documentation, initiated from a geographical *focus* in the context of the dictatorship, re-establish a case of historical regional memories that the time erased from the research *agenda*.

### *Keywords:*

The Balkans; twentieth century; Yugoslavia; Geology; Railway; electricity; Couto Mineiro do Lena; Batalha; Porto de Mos.

## Introdução

O Couto Mineiro do Lena é um “espaço de carvão” localizado no distrito de Leiria, que foi alvo de estudos geológicos e de intervenções mineiras e empresariais. Neste cenário local cruzam-se os ventos da busca da modernidade técnica e do progresso europeu para o retângulo metropolitano português em tempos de Guerras no século XX.

Demarcado por Portaria de 20 de março de 1925, agrupou cerca de quarenta concessões de carvão (lignite) ao longo do Vale do Lena, repartidas entre os concelhos de Porto de Mós e Batalha. Um tema que tem vindo a ser objeto do interesse motivado, sobretudo, pela memória do comboio de via estreita que servia as minas (Davies 1994; 1998<sup>1</sup>; Brandão e Almeida 2006<sup>2</sup>; Brandão 2008a<sup>3</sup>; Santos 2012<sup>4</sup>).

O caminho de ferro foi apenas um dos eixos estruturantes da atividade do Couto Mineiro, que contemplava, antes de mais, a pesquisa e exploração de carvão – a sua razão de existência –, para na década de trinta passar a ser a produção de energia elétrica a única possibilidade de viabilizar o jazigo da Batalha, tendo em conta que a lignite ali existente, não tinha franca aceitação no mercado, dado o seu fraco poder calorífico.

Recentemente tem sido alvo de estudos interdisciplinares que visam analisar diferentes sectores da atividade mineira do carvão, em função de uma agenda de história da energia no contexto empresarial do sector, no *carrefour* constituído por Portugal e Europa (Silva 2007<sup>5</sup>; Brandão 2008b<sup>6</sup>; Brandão e Silva 2011<sup>7</sup>; Brandão e Mata 2013<sup>8</sup>; Brandão e Nunes 2014<sup>9</sup>).

---

<sup>1</sup> William Davies, *A provisional History of the Caminho de Ferro Mineiro do Lena: 1923-1955*, 1994. Serv. Património e Museologia da CP, Porto; *Narrow Gauge Railways of Portugal*. Gainsborough, Plateway Press, 1998.

<sup>2</sup> José M. Brandão e Joanna Almeida, “Documentos para a história do caminho de ferro mineiro do Lena”, in I. Rabano e J.M. Mata-Perelló eds., *Património geológico y minero: su caracterización y puesta en valor*, Madrid, Instituto Geológico y Minero de España, 2006, p. 179-190.

<sup>3</sup> José M. Brandão, “Caminho de Ferro Mineiro do Lena: desígnio de progresso industrial e social In *Património geológico, arqueológico e mineiro em zonas cársicas. Actas do Simpósio Ibero-Americano*, Batalha, SEDPGYM, 2008b, p. 193-203.

<sup>4</sup> Eugénio Santos, *Caminho de ferro mineiro do Lena*, Lisboa, APAC, 2012.

<sup>5</sup> Herlander Silva, *O Couto Mineiro do Lena: histórias e memórias*. Batalha, CEPAE, 2007.

<sup>6</sup> José M. Brandão, “Historiografia mineira. Contribuição para o estabelecimento de uma cronologia de factos relevantes na vida das minas de lignite de Alcanadas e Chão Preto (Batalha, Portugal)”, In *Património geológico, arqueológico e mineiro em zonas cársicas. Actas do Simpósio Ibero-Americano*, Batalha, SEDPGYM, 2008b, p. 181-192.

<sup>7</sup> José M. Brandão e Herlander Silva, “Coal exploitation along the Lena river (Portugal):

Importa neste estudo estabelecer o público entendimento histórico das opções estratégicas das concessionárias, partindo de acervos documentais diferenciados: publicações oficiais, periódicos especializados e relatórios técnicos conservados nos arquivos do Estado. O desmantelamento das infraestruturas e anexos mineiros, e o desaparecimento da geração que viveu estas atividades na primeira pessoa, constituíram, afinal, o grande desafio desta escrita de uma história empresarial de marcado impacto regional, numa perspetiva nacional e global como Lains *et al.*<sup>10</sup> nos sugerem.

### **“Não é o de Newcastle mas arde bem”**

Quando eclodiu a I Grande Guerra as minas portuguesas de combustíveis estavam num estado de semiabandono por escassez de capitais e reduzida dimensão do mercado interno e, sobretudo, pela abundância e qualidade de carvões importados, vendidos a preços competitivos.

A produção nacional limitava-se praticamente às minas de S. Pedro da Cova e de Buarcos, estando as minas da bacia do Lena praticamente abandonadas, embora desde os trabalhos de Carlos Ribeiro (1813-1882), o primeiro chefe da Repartição de Minas do Estado, se perspetivasse a existência de algumas dezenas de milhares de metros cúbicos de lignite, passíveis de serem aproveitadas para a indústria nacional<sup>11</sup>.

Antes da Guerra, várias tinham sido as vozes que denunciaram tal situação, que obrigava a drenar para o estrangeiro, anualmente, grande quantidade de ouro. Entre elas a de Aboim Inglês (1860-1941) que, sobre a indústria extractiva nacional sublinhava a existência de 21 concessões de carvão “18 paradas e 3 trabalhando”<sup>12</sup>. Também Ezequiel de Campos (1874-1965), ao mesmo tempo que elegia convictamente a “hulha branca” como fator de independên-

---

a significant impact on the region's economy (1862-1954)”, in J.E. Ortiz, *et al.* eds, *History of research in Mineral Resources*, Madrid, Instituto Geológico y Minero de España, 2011, p. 219-226.

<sup>8</sup> José M. Brandão e J.M. Mata-Perelló, “A dívida metódica”, in J.M. Mata-Perelló (ed.) XIV Congreso sobre patrimonio geológico y Minero, Castrillón (Asturias), libro de actas (2013), SEDPGYM, p. 155-172.

<sup>9</sup> José M. Brandão e M. Fátima Nunes, “O “binómio” carvão-eletricidade. Um caso exemplar: a Central Lena em Porto de Mós (Portugal)”, *De Re Metallica*, 22 (2014), p. 59-68.

<sup>10</sup> Leonor Freire Costa, Pedro Lains e Susana Münch Miranda, *História Económica de Portugal 1143-2010*, Lisboa, Esfera dos Livros, 2011, pp. 366-380: A Primeira Guerra Mundial e na nova ordem económica.

<sup>11</sup> Carlos Ribeiro, *Terrenos anthracíferos e carboníferos. Mina de carvão de pedra do districto de Leiria*, Academia de Ciencias de Lisboa, 1.ª classe – t. II, p. II, 1861.

<sup>12</sup> “A riqueza mineira. Conferencia do sr. Aboim Inglês”. *A Lucta*, n.º 2594, 7/03/1913.

cia e progresso industrial, defendia a possibilidade de se usarem os carvões nacionais, para produzir eletricidade em centrais instaladas junto das minas<sup>13</sup>.

O desinteresse pelos carvões nacionais era também visto com algum desalento pelo próprio diretor Geral de Minas, Roldan y Pego, ao lamentar que dados os preços atingidos e a falta de combustível com que lutava a indústria nacional, não se tivesse desenvolvido, em tempo, a lavra das minas de Leiria, bem como as do Douro e do Cabo Mondego<sup>14</sup>.

As respostas, por parte do Governo e dos industriais, à carestia de combustíveis foi lenta e, neste distrito, os trabalhos de reabertura e exploração das minas só começaram em meados de 1915. Obteve-se uma nova geografia mineira local: as minas de Alcanadas e Chão Preto (Batalha), concedidas a Manuel Vicente Ribeiro e ao engenheiro Vasco Bramão, associados na *Vasco Bramão & Comp.<sup>a</sup>*; a mina das Ferrarias, concedida à *Empresa Mineira de Porto de Mós* e explorada por Soares Franco até ca. de 1920, e no extremo sul da área carbonífera, a mina de Cabeço do Veado cuja concessão foi atribuída a Luís Albuquerque Orey, engenheiro do quadro de Obras Públicas, que também se havia proposto explorar – além de Alcanadas –, a mina de Valverde atribuída à *Companhia das Minas de Carvão de S. Pedro da Cova*<sup>15</sup>.

Em 1917 o engenheiro Alfredo Freire de Andrade (1859-1929)<sup>16</sup> visitou os jazigos da Batalha e segundo olhar geológico e de rigor científico previa que em pouco tempo deveriam permitir uma produção de cerca de 100 t/mês. Tecia largos elogios a Vicente Ribeiro que investira muitas “dezenas de contos” para a construção da linha de bitola métrica entre a Batalha (Pinhal Manso) e Martingança na Linha do Oeste (13 km), designada por “Martingança Minas”<sup>17</sup>, com material alugado aos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste. Questionado pela imprensa sobre a qualidade do carvão, Freire de Andrade comentava: “Não é o de Newcastle mas arde bem e no momento actual é de uma grande vantagem para a economia do país”<sup>18</sup>.

---

<sup>13</sup> Ezequiel de Campos, *A conservação da riqueza nacional*. Porto, Tip. A.J. Silva Teixeira, 1913, p.175. Este autor, viria a sugerir mais tarde, nos “Textos de Economia...”, um estudo muito “carinhoso” dos combustíveis estremenhos, visando o seu aproveitamento integral.

<sup>14</sup> M. Roldan y Pego, “Relatório”, Boletim de Minas, ano de 1914, (1916), p. 3-6.

<sup>15</sup> O Governo entendeu intervir junto dos concessionários impondo a presença de técnicos credenciados através do Decreto 4:801 de 13/09/1918.

<sup>16</sup> Lente da Faculdade de Ciências de Lisboa e ex-Governador Geral de Moçambique.

<sup>17</sup> Sublinhe-se que a sua construção fora recomendada desde as primeiras pesquisas na região, por volta de 1860.

<sup>18</sup> “Riquezas da terra: O carvão de Leiria alimentará as locomotivas e as fornalhas das fábricas”. *O Mundo*, n.º 6034, 28/4/1917.

### ***A Sociedade Mineira do Lena, Lda.***

Na presunção da existência de grandes reservas de carvão numa extensão de mais de 15 km de Porto de Mós à descida para Alcanede, apoiada nos estudos e relatórios das décadas de 1850 e 1860<sup>19</sup>, realizados pelo engenheiro e geólogo Carlos Ribeiro e pelos engenheiros contratados por Jorge Croft (1808-1874), um dos primeiros concessionários das minas da região, era pertinente revitalizar a exploração das minas do Lena e competir por um lugar num mercado no qual os combustíveis atingiam preços altíssimos e a sua marcada escassez ameaçava a paralisação dos transportes e das indústrias.

É neste quadro que se constitui, por escritura pública de 27 de janeiro de 1921, a *Sociedade Mineira do Lena, Lda.*<sup>20</sup> (doravante apenas referida por SML), sociedade por quotas de responsabilidade limitada, com um capital social de 570.000\$00, que reúne alguns “descobridores legais”, concessionários e investidores.

Por entre a longa lista de sócios, destacam-se Manuel Ferrão Castello Branco (1884-1963), conde de Arrochela, engenheiro pela antiga escola do Exército, indigitado diretor técnico das minas e, como sócios maioritários, designados gerentes, António Cardoso Lopes e Praxedes Sarmiento Barata, titulares de diversos manifestos, e André Proença Vieira, visconde de Assentis.

Entre 1921 e 1923 a SML, de forma “honestamente e inteligentemente orientada”<sup>21</sup>, foi adquirindo várias das concessões já atribuídas e solicitando outras com base nos manifestos registados, a par e a passo com estudos geológicos conduzidos quer por Arrochela, quer posteriormente por Carlos Freire de Andrade (1893-1956)<sup>22</sup> que o substituiu na direção dos trabalhos. Porém, só ousou publicitar as minas, quando teve capacidade científica de saber “o que elas continham sob o ponto de vista de qualidade e quantidade, para não se comprometer perante o país a grandes fornecimentos de combustível desde que fosse duvidosa a existência dos competentes filões”<sup>23</sup>. Entre estas desta-

---

<sup>19</sup> Sublinhe-se que as previsões otimistas destes engenheiros – que não se confirmaram –, baseavam-se apenas em observações de superfície. Só no final dos anos trinta foi realizada, sob responsabilidade do Instituto Português de Combustíveis, uma campanha de sondagens visando o reconhecimento global da área concessionada.

<sup>20</sup> Estatutos; Diário do Governo n.º 29, 3.ª série, 5/2/1921.

<sup>21</sup> Fernando Martins, “Os nossos carvões minerais”, *Gazeta dos Caminhos de ferro*, 83 (1922), p. 184.

<sup>22</sup> Engenheiro pela *Royal School of Mines* de Londres, naturalista da Faculdade de Ciências de Lisboa.

<sup>23</sup> *Idem ibidem* p. 184.

quem-se as de Bezerra, de Figueira da Costa e de Vale de Bragadas (freguesia de Serro Ventoso) que, pela qualidade da lignite, se afirmariam como principais centros de exploração, nos anos vinte.

Arrochela verificara a existência de semelhanças e relativa continuidade espacial dos jazigos desde o Outeiro do Jardim (Porto de Mós) até Vale de Ventos já no concelho de Alcobaça, cuja pesquisa tinha demonstrado “não só abundância e boa qualidade do carvão mas também a necessidade de ser estabelecido um plano geral de lavra”, consentâneo com a demarcação de um Couto Mineiro nos termos da lei de minas, o que foi requerido<sup>24</sup>. As análises feitas por Charles Lepierre (1867-1945) a seu pedido, tinham mostrado resultados bastante favoráveis, quer em termos de produtos destiláveis, o que encorajava a criação de uma instalação dedicada embora tal demandasse “grande capital e bastante tempo”<sup>25</sup>, quer quanto ao teor em cinzas e ao poder calorífico<sup>26</sup>, o que não veio a confirmar-se inteiramente em análises posteriores.

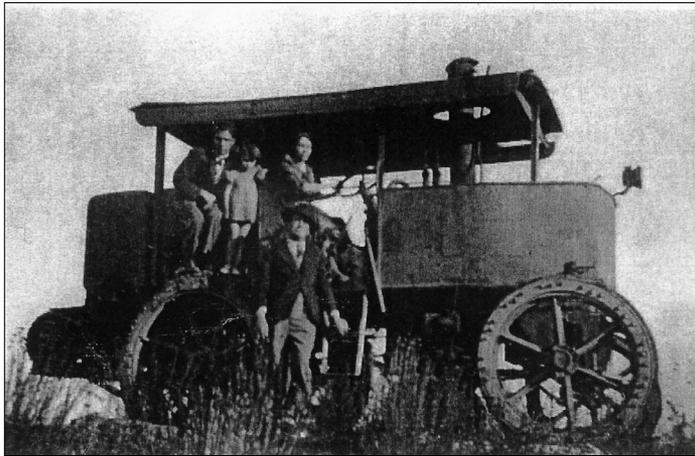


Figura 1 – Locomóvel ao serviço da empresa mineira para transportes gerais e apoio à construção da linha férrea. Anónimo, final dos anos vinte.  
Rep. de *Jornal da Batalha* n.º 192, julho de 2006.

<sup>24</sup> “Memoria sobre as minas de carvão de Porto de Moz da Sociedade Mineira do Lena, Lda”. M. Ferrão Castello Branco, 1921. Rel. não publicado. AH-DGEG/LNEG (Arquivo Histórico da Direção Geral de Energia e Geologia, em depósito no Laboratório Nacional de Energia e Geologia).

<sup>25</sup> Fernando Sousa, “O aproveitamento dos carvões nacionais”, *Gazeta dos Caminhos de ferro*, 836 (1922), p. 231.

<sup>26</sup> Humidade e voláteis – 46,6%; Carbono – 48,55%; Cinzas – 4,85%; Enxofre – 0,83%; poder calorífico – 6.200 cal/kg.

A vida da Sociedade pouco ultrapassou a dezena de anos (1921-1932), mas a sua atividade marcou a história industrial da região ao estabelecer os principais eixos estratégicos do Couto Mineiro, consolidados e desenvolvidos pelas concessionárias que se lhe seguiram: concentração das concessões sob uma única entidade propiciando o desenvolvimento de um plano de lavra comum, e busca de resolução do problema dos transportes, porventura o mais grave dos constrangimentos, responsável pelo fracasso das anteriores tentativas de estabelecimento de uma lavra regular e desenvolvida na região (fig. 1).

### **De linha de serviço a linha comercial**

Dado ser praticamente nulo o consumo local por ausência de indústrias na região<sup>27</sup>, a solução para fazer chegar o carvão da Bezerra e Vale de Bragadas aos grandes centros, passava pela ligação direta destas minas à Linha do Oeste, em caminho de ferro de via larga, entroncando em Pataias, de que distava mais de 20 km por estradas quase sempre em mau estado de conservação. Neste contexto, Carlos Ahrends, um dos sócios executivos, encetou conversações com a CP a fim de estudar possíveis facilidades de transporte e a construção desse ramal.

Em outubro de 1922 uma delegação da CP acompanhada pelos engenheiros Fernando de Sousa (1855-1942), jornalista e engenheiro militar de Obras Públicas com vasta obra no domínio dos caminhos de ferro, Carlos Freire de Andrade que desde meados de 1920 dirigia as minas da Batalha, por Joaquim Mexia fundador do Banco Nacional Agrícola e membros da SML, visitaram as concessões de Porto de Mós, verificando a existência de boas condições de regularidade e desmonte<sup>28</sup>, e a produção da mina poderia ser rapidamente aumentada se fosse construído o caminho de ferro<sup>29</sup>.

A análise das amostras colhidas pela comitiva mostrou serem os carvões “eminente­mente próprios para distilação [podendo] ser utilizados pela sua mistura com carvões ingleses baixos em materias volateis, com vantagem na condução do fôgo nas locomotivas”<sup>30</sup>. Este parecer animou a SML a insistir na construção do ramal entroncando na Linha do Oeste, em Pataias ou Valado, mediante certas condições:

---

<sup>27</sup> SML, Memória descritiva, 16/01/1923. AH-DGEG/LNEG.

<sup>28</sup> Desmonte: operação de lavra mineira executada com vista à extração de uma substância mineral.

<sup>29</sup> CP, Informação, Divisão de Material e Tração, 3/10/1922. AHF-CP, Dossiê 241/03.

<sup>30</sup> *Idem, ibidem.*

1 – Que a Companhia [CP] tome a seu cargo, por nossa conta [...], a construção com a maior urgência, do [...] ramal, utilizando para esta ultima *rails* usados em bom estado. 2 – Que o custo dos gastos de construção será pago por nós com carvão das nossas minas [...]. 3 – Que fica a nosso cargo obter a respetiva concessão e fazer todas as expropriações necessárias. 4 – Que a CP fará com a nossa Sociedade um contrato de exploração do referido ramal.<sup>31</sup>

Fernando de Sousa alvitrava como “melhor solução do problema”, a construção de um caminho de ferro desde “Serra Ventosa” até ao Entroncamento, contornando as serras de Mendiga e de Minde pelas proximidades de Alcanena e Torres Novas, “cerca de 50 km de extensão, sem obras de arte dignas de menção e com excelente perfil”<sup>32</sup>, o que, além do escoamento do carvão, permitiria expandir a rede ferroviária em via estreita e ligar, entre si, as Linhas do Oeste e Norte. No entanto a ligação a Pataias delineada por João Carlos Alves, engenheiro civil industrial, e pelo conde de Arrochela, que previa uma estação de cruzamento em Porto de Carro e a principal na Corredoura (Porto de Mós)<sup>33</sup>, era mais barata e rápida de construir, impondo-se como possível solução.

Este projeto mereceu parecer favorável de Paiva Morão, Engenheiro Chefe da Circunscrição Mineira do Sul (doravante referida como CMS), com o argumento de que “a exploração da rica região mineira de que a requerente é concessionária é efetivamente impossível sem a construção de uma linha férrea que permita baratear o custo de transporte do carvão desde a mina até aos centros de consumo”<sup>34</sup>. Estabelecia algumas condições, posteriormente consignadas em Alvará, nomeadamente quanto à hipótese de virem a ser transportados passageiros e mercadorias.

A construção desta linha foi adiada *sine die* quando, em janeiro de 1923, a SML adquiriu à *Vasco Bramão & Comp.*<sup>a</sup> por 100 contos, as minas de Alcan-

<sup>31</sup> CP, Extrato da ata da Comissão Executiva da CP, de 11/10/1922. AHF-CP, Dossiê 241/03.

<sup>32</sup> Fernando Sousa, O aproveitamento... cit. p. 231.

<sup>33</sup> “No recinto da estação instalar-se-ão os dispositivos e aparelhos de triagem, lavagem etc. e carga de carvão e, bem assim, a central elétrica, oficinas gerais e armazéns, como também a fabricação de briquetes. Para mais tarde, e no mesmo local, prever-se-á a instalação de fábricas de destilação das lenhites ou de recuperação de subprodutos”, SML, Memória descritiva, 16/01/1923. AH-DGEG/LNEG.

<sup>34</sup> Circunscrição Mineira do Sul (CMS), Informação. Paiva Morão, 17/1/23. AH-DGEG/LNEG.

das e Chão Preto, a que estava associado o ramal de caminho de ferro Martin-gança – Batalha cuja exploração provisória lhe foi concedida<sup>35</sup>.

Reaberto em junho de 1923<sup>36</sup>, este troço de caminho de ferro não satisfazia inteiramente as necessidades da empresa, na medida em que o percurso das minas de Porto de Mós à Batalha continuava a fazer-se em camiões e veículos de tração animal. Deste facto deu nota a comissão de estudo das condições dos jazigos de carvão criada pelo Governo em 1921 ao recomendar o prolongamento da ferrovia até à mina de Alcanadas, seguindo até Vale de Bragadas (mais 15 km), sempre dentro da faixa mineira, bem como a aquisição de vagões de mais de 5 toneladas e de duas locomotivas mais possantes do que as que a SML tinha ao serviço<sup>37</sup>.

Muito para além do serviço das minas a construção desta linha era de toda a importância para a região por permitir a circulação dos produtos agroflorestais e poder vir a assumir um papel de utilidade turística “[...] facilitando o acesso à preciosa joia arquitetónica que é o nosso Mosteiro da Batalha<sup>38</sup>”.

### **Fósforos, minas e... grandes riscos**

A necessidade de mais investimento no Couto Mineiro, bem como a situação económica deficitária da SML, terão sido determinantes para a assembleia geral de 15 de junho de 1926 ter decidido liquidar a Sociedade<sup>39</sup>, cujo património e concessões foram adquiridos em outubro seguinte, pela *The Match and Tobacco Timber Supply Company* (doravante referida por *Match*), que entregou à primeira, como pagamento, 40.000 ações sobre os seus ativos<sup>40</sup>.

<sup>35</sup> A passagem do ramal para a SML foi conflituosa, pois Manuel Vicente Ribeiro, enquanto proprietário, resolvera suspender os comboios e levantar a linha; tal facto levou à paralisação das minas, obrigando uma intervenção do Estado, dado que a suspensão da produção lesava também as indústrias que trabalhavam com esse carvão, caso da Empresa de Cimentos de Maceira e da nova Fábrica de Garrafas da Martingança que montara gasogénios especiais para queimar o carvão da Batalha.

<sup>36</sup> William Davies, *A provisional history...* p. 1.

<sup>37</sup> António Q. Viana, “Problema dos carvões nacionais”, *Boletim de Minas* Ano de 1927 (1929), p. 29, 47.

<sup>38</sup> CMS, Informação. Paiva Morão, 29/12/1923. AH-DGEG/LNEG.

<sup>39</sup> José M. Brandão e J.M. Mata-Perelló, “A dívida metódica”, in J.M. Mata-Perelló (ed) XIV Congreso sobre patrimonio geológico y Minero, Castrillón (Asturias), libro de actas (2013), SEDPGYM, p. 155-172.

<sup>40</sup> [Escritura de dissolução da SML], 4/11/1926. AH-DGEG/LNEG.

Constituída em Lisboa, em março de 1924, a *Match* tinha como núcleo de interesses (*core business*) o negócio das madeiras e dos fósforos<sup>41</sup> em que acabara de entrar, adquirindo com capitais franceses os ativos e o passivo da extinta *Companhia Portuguesa de Phosphoros*<sup>42</sup>. A compra da SML consumou-se em maio de 1927, sendo a escritura assinada por Charles Henry Bleck e D. José Serpa Pimentel, que transitaram da SML para os quadros da *Match* e, pela parte desta, pelos administradores Hugo O’Neil e Luís de Lencastre<sup>43</sup>.

Com a *Match* iniciou-se um novo ciclo de vida do Couto Mineiro, cuja visão se reflete no relatório da Administração referente ao exercício de 1926 ao propor-se retomar todos os projetos iniciados ou não concretizados pelos anteriores concessionários, nomeadamente o aproveitamento integral dos carvões com recuperação dos subprodutos por destilação, o fabrico de briquetes – projetos não consumados. No caso dos carvões que não se vendessem tal qual ou não fossem apropriados para destilar, a opção seria a queima à boca da mina para produção de eletricidade<sup>44</sup>. Paralelamente, assumia-se também o desenvolvimento do caminho de ferro, com a almejada ligação ao Entroncamento.

Embora o capital da *Match* tenha sido reforçado em Lisboa, atingindo o valor global de £ 750.000 em ações do mesmo valor unitário (ca. de 78.000.000\$00), a maior parte foi aplicado na compra da antiga fosforeira e na constituição da *Sociedade Nacional de Fósforos*; apenas um terço daquele capital terá sido efetivamente destinado ao negócio das minas. Assim, para poder incrementar os trabalhos de lavra e resolver, de uma vez por todas, o problema dos transportes, a *Match* candidatou-se aos apoios anunciados pelo Governo da Ditadura Militar de 1926 que, para diminuir a saída de divisas, concedia grandes facilidades aos produtores e consumidores de combustíveis nacionais, garantindo-lhes créditos e juros<sup>45</sup>. Na realidade estas medidas legislativas visavam implementar as principais recomendações da Comissão para o estudo dos carvões, que preconizara, entre outras medidas, a assistência finan-

---

<sup>41</sup> “O objeto social é a exploração de matas pelo aproveitamento das respetivas madeiras, a indústria de serração e de fabrico de caixotes e cartonagens, e em geral, quaisquer operações comerciais, industriais ou financeiras, exceção feita das bancárias que a Administração julgue de conveniência praticar” (Art. 2.º dos estatutos da *Match*, 1925).

<sup>42</sup> Para o efeito, lançara na bolsa de Paris, em 1925, 250.000 ações de £1.0 e, em 1926, mais 400.000 ações de £1.0, que se somaram ao capital social inicial de £ 50.000 realizado em ações ao portador.

<sup>43</sup> [Escritura], 5/5/1927. AH-DGEG/LNEG.

<sup>44</sup> *The Match*, Apenso ao Relatório do Conselho de Administração: Exercício de 1926, p. 4.

<sup>45</sup> Decretos 11:852 de 6/07/1926 e 12:748 de 30/11/1926.

ceira do Estado aos concessionários, já que estes tinham visto os seus capitais, ainda que suficientes, diminuídos pela acentuada desvalorização da moeda.

O parecer dos técnicos da Circunscrição Mineira que vinham a acompanhar há anos os trabalhos na região foi favorável, pelo que Roldan y Pego não podia deixar de o subscrever, considerando ainda que a Guerra mostrara a necessidade dos Estados investirem no autoabastecimento, em energia hidráulica e em combustíveis fósseis:

A bacia do Lena, pelo seu reconhecimento em direção e profundidade [demonstrar] campo de extensos jazigos de carvões de interessante possança e cujo aproveitamento, em grande escala se indica tanto para a queima direta sobre fornalha, só ou com mistura de carvões menos ricos em voláteis, como para a destilação a baixa temperatura com recuperação dos subprodutos, já que as análises do Prof. Lepierre em Lisboa, e do Dr. Lessing em Londres demonstram a sua boa qualidade e riqueza em matérias voláteis alcatrões e fenóis. Atendendo a que a Comp.<sup>a</sup> dos Caminhos de Ferro e a Cimentos de Leiria aproveitam estes carvões em locomotivas e fornos; Atendendo a que o projeto de exploração só se pode levar a efeito pela ligação da região mineira com as linhas ferras do Oeste e do Norte, por caminho de ferro que já se encontra em construção; Considerando que para a execução do vasto projeto é necessário o emprego de grande capital [...] é esta Direção-Geral de parecer que o Estado deve prestar o seu auxílio ao empreendimento que se abalança a intensamente desenvolver a lavra do Couto Mineiro do Lena<sup>46</sup>.

O Governo, superando as reticências sobre a concessão de empréstimos que vinham a ser praticadas pela Caixa Geral de Depósitos<sup>47</sup>, concedeu à *Match*, através deste banco, um crédito até 20.000 contos à taxa de juro de 8%, justificado pelo interesse que tinha para a economia nacional o aproveitamento dos carvões da bacia do Lena<sup>48</sup>. Embora parte deste dinheiro tivesse sido destinado ao reapetrechamento das minas da Bezerra e Vale de Bragadas o empréstimo foi maioritariamente aplicado na reconstrução do caminho de ferro da Martingança à Batalha e na construção do novo troço por Porto de

---

<sup>46</sup> Direção Geral de Minas (DGM), Informação. M. Roldan y Pego, 12/04/1927. AH-DGEG/LNEG.

<sup>47</sup> Pedro Lains, *História da Caixa Geral de Depósitos. 1910-1974. Política, Finanças e Economia na República e no Estado Novo*, Lisboa, ICS, 2008, pp 78-79.

<sup>48</sup> Decreto 13:803 de 21/06/1927. O aval determinava que uma vez iniciada a amortização, a falta de pagamento da prestação inicial implicaria o vencimento das restantes, ou seja a imediata reposição da importância em dívida, reservando-se ainda o Estado o direito de revogar as concessões e tomar posse de todos os bens da companhia.

Mós até à Bezerra, assim como na aquisição de material circulante: locomotivas, vagões de transporte, cisternas e carruagens de passageiros. Previa-se que o novo troço de caminho-de-ferro tivesse o seu *terminus* na Mendiga (nunca lá chegou), onde se ligaria ao ramal que vindo de Alqueidão, deveria assegurar a ligação desde o Entroncamento, por Rio Maior e Torres Novas, projeto cuja discussão se iniciara nos primeiros anos do século XX<sup>49</sup>.

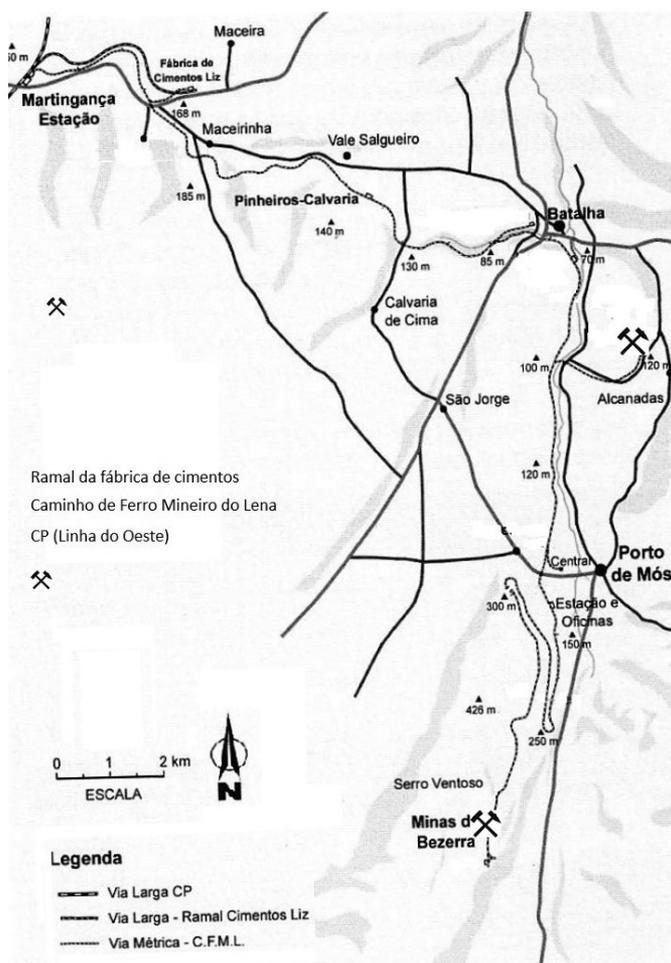


Figura 2 – Distribuição no território das principais âncoras do Couto Mineiro do Lena: minas, linha férrea e central elétrica. Redesenhado a partir de Davies, 1998.

<sup>49</sup> V. Decreto n.º 14:866 de 11/01/1928.

Paralelamente, a *Match* iniciou a compra dos equipamentos necessários à instalação de uma central termoelétrica, encomendando uma caldeira e alternadores às casas *Babcock, Wilcox & Company* de Londres e *Brown, Boveri & C.<sup>ie</sup>* de Baden (Suíça), e negociando com os municípios da Batalha e Porto de Mós a questão fulcral do abastecimento em água, que seria decidida em prol do segundo município. Iria finalmente cumprir-se o desígnio de queimar o carvão da Batalha à boca da mina para produzir energia elétrica, alinhando a opção da empresa com as recomendações da Comissão para os carvões que preconizara a criação de centrais nas minas, na presunção de que “à relutância da indústria em modificar as suas instalações viria substituir-se naturalmente a boa aceitação da energia elétrica”<sup>50</sup>. Tal iniciativa mereceu a crítica dos técnicos do Estado que alertaram para o facto de a *Match* estar a encomendar equipamentos para a Central, reivindicando as isenções alfandegárias ao abrigo da lei, sem as minas estarem devidamente reconhecidas, nem tão pouco estar decidida a sua implantação<sup>51</sup>.

Em junho de 1928, praticamente um ano volvido sobre a autorização do empréstimo, a *Match* viu-se em dificuldades ao ser obrigada a começar a amortização (prestações e juros), operação que contava fazer em prazo diferido, baseada na interpretação do Art. 4.º do referido Decreto<sup>52</sup>. A notificação e o apertado prazo de liquidação imposto, não deverão ter sido alheios às diretrizes de Salazar (1889-1970) que reassumira a pasta das Finanças em abril desse ano, na sequência do fracasso do seu antecessor, Sinel de Cordes (1867-1930), no equilíbrio das contas públicas<sup>53</sup>. No entanto, não deve descartar-se a hipótese de que na base daquela decisão, possa ter estado o facto dos engenheiros da Circunscrição Mineira, Júlio de Oliveira Simões e Paiva Morão, terem dado a conhecer o seu desagrado pela forma como estavam a ser conduzidos os trabalhos, com uma produção muito abaixo do que seria expectável face à dimensão da área concessionada (ca. de 5,500 hectares) e à elevada soma posta à disposição da empresa – ca. de 30% do capital social. Registe-se que tal valor fora sobretudo aplicado na linha férrea “como se ao país pudesse por qualquer forma interessar a subvenção de mais uma empresa

---

<sup>50</sup> António Q. Viana, Relatório ..., cit. p. 51.

<sup>51</sup> José M. Brandão e M. Fátima Nunes, “O binómio...” cit. p. 60.

<sup>52</sup> *The Match*, Apenso ao Relatório do Conselho de Administração: Exercício de 1928, p. 7.

<sup>53</sup> Fernando Rosas, *Salazar e o poder: a arte de saber durar*. Lisboa, Tinta da China, 2012, pp. 88-89.

de transportes a quem previamente não foi assegurada matéria-prima a transportar”, escreveria Morão<sup>54</sup>.

Não obstante a redução da dívida, as amortizações compulsivas feitas em 1929 e 1930 por conta do empréstimo do Estado, refletiram-se nas contas da empresa, agravadas pelo pagamento de elevado imposto industrial calculado, não sobre os lucros da empresa, mas sobre o capital social<sup>55</sup>. Por ficar a empresa em grandes dificuldades e por tal comprometer a execução do programa industrial, esta deliberou solicitar ao Governo a redução do capital social de £750.000 que incluía outros ativos entretanto alienados, para o valor de £250.000, diminuindo assim a base de tributação.

Apesar de tudo, o comboio chegou à Bezerra em setembro de 1930, data em que se inaugurou o serviço combinado de passageiros e mercadorias com a CP na estação de Martingança, ampliando-se desta forma o serviço público de transporte regional de produtos que a mineira já vinha a proporcionar desde 1926, nos seus comboios de carvão.

### Esta foto não tem qualidade para impressão



Figura 3 – Composição do Caminho de Ferro Mineiro do Lena na estação da Corredoura. A bordo estudantes do Instituto Industrial do Porto em visita à mina da Bezerra. Anónimo, 1931. Cortesia do Museu do ISEP.

<sup>54</sup> CMS, Informação. Paiva Morão, 20/11/1928. AH-DGEG/LNEG.

<sup>55</sup> “Fizemos o possível para obter uma revisão e redução dos pesados impostos em que fomos coletados nada tendo conseguido. Tendo sido o nosso saldo no ano passado (1929) de 700 contos, tivemos de pagar uma contribuição de 1.700 contos. Desta forma é completamente impossível continuar com o nosso movimento...”. *The Match*, Apenso ao Relatório do Conselho de Administração: Exercício de 1930, p. 6.

Em 1930, embora a *Match* tivesse 4.000 t de carvão reconhecido nas minas da Batalha, para alimentar a Central cujas obras se tinham iniciado, a empresa só podia contar com 2.000 t postas à vista na Bezerra, gorada a esperança de aí descobrir maior quantidade, pois o jazigo revelara-se “muito partido, com falhas”<sup>56</sup>. Logo o parecer técnico surge: “É necessário um largo programa, onde predominem as sondagens, o que contudo implica o dispêndio de milhares de contos que impossível se nos tem tornado fazer até agora. Continuamos a ter a mesma opinião [...] sobre os jazigos da Batalha [...] é que ali possuímos uma existência de carvão, já reconhecida, para alimentar uma central térmica de grande potência durante longos anos”<sup>57</sup>.

Tabela I. Plano de amortizações para a  
*The Match & Tobacco Timber Supply Company*.

**Tabela das amortizações, em prestações trimestrais,  
a fazer nos termos do artigo 3.º do decreto n.º 18:886**

Ano de 1931 . . . . .	200.000\$00
Ano de 1932 . . . . .	300.000\$00
Ano de 1933 . . . . .	500.000\$00
Ano de 1934 . . . . .	1:000.000\$00
Ano de 1935 . . . . .	1:000.000\$00
Ano de 1936 . . . . .	1:250.000\$00
Ano de 1937 . . . . .	1:250.000\$00
Ano de 1938 . . . . .	1:500.000\$00
Ano de 1939 . . . . .	1:500.000\$00
Ano de 1940 . . . . .	1:500.000\$00
Ano de 1941 . . . . .	2:000.000\$00
Ano de 1942 . . . . .	2:000.000\$00
Ano de 1943 . . . . .	2:000.000\$00

Fonte: Diário do Governo de 29 de Setembro de 1930.

Em setembro desse ano o Governo reconheceu a necessidade de regular o financiamento concedido de forma a acautelar os interesses do Estado e garantir o reembolso<sup>58</sup>, limitando-o à quantia em dívida (16.000 contos) sob penhora de todo o património da empresa e definindo um novo plano de amortizações (tabela I). A fiscalização dos atos de gestão industrial e financeira da empresa ficou assegurada pela nomeação de um Comissário permanente, cargo para

<sup>56</sup> EML, Exposição do Comissário do Governo ao Ministro do Comércio Indústria e Agricultura, 20/03/1933. AH-DGEG/LNEG.

<sup>57</sup> *The Match*. Apenso ao Relatório do Conselho de Administração, exercício de 1930, p. 3.

<sup>58</sup> Decreto 18:886 de 29 set 1930.

o qual foi nomeado o engenheiro Jorge Adrião Sequeira (1898-197-?)<sup>59</sup> que acompanharia a concessionária até à sua dissolução nos anos cinquenta<sup>60</sup>.

Em janeiro de 1931 a *Match* vendeu à congénere sueca *Svenska Tändsticks Artiebolaget* a posição nos fósforos – o seu mais valioso ativo na opinião de Saldanha da Gama – sendo o saldo deste negócio aplicado em amortizações ao Estado e na liquidação de juros e despesas judiciais. Entretanto a sua associada *Torlades Lda*, abriu falência daí resultando o cancelamento do crédito sobre esta Sociedade, no valor de cerca de 7.000 contos e a perda da carteira de ações que lhe haviam sido confiadas<sup>61</sup>. Estas operações deixaram a empresa numa situação crítica, que levou os acionistas, em assembleia de 25 junho de 1931 a deliberar uma nova redução de capital para £150.000 (£50.000 para o caminho de ferro e outras duas parcelas do mesmo valor para as minas e para as serrações)<sup>62</sup>, alterando a denominação da sociedade para *Empresa Mineira do Lena* (doravante referida por EML) e modificando os estatutos. À cabeça da nova organização ficaria D. José Saldanha da Gama (1893-1958), completando-se a nova administração em novembro desse ano com a entrada de Henrique Sommer administrador dos Cimentos de Leiria, Henrique da Fonseca Chaves, administrador da Comp.<sup>a</sup> Nacional de Navegação, Visconde de Atouguia, Dr. António Sarmiento Pereira Brandão, e Paul Lavagne e Charles Michelet pela parte dos franceses.

Perante a situação, o Governo entendeu conceder novas facilidades de pagamento do empréstimo, estabelecendo uma moratória de dois anos e um programa industrial a cumprir durante esse período<sup>63</sup>, na presunção de que se alcançaria um acordo com os acionistas franceses agrupados e representados pela *Associacion Nationale des Porteurs Français de Valeurs Mobilières* que se haviam comprometido a financiar o plano de desenvolvimento do Couto Mineiro<sup>64</sup>. Mesmo assim, o ano económico de 1932 decorreu sob o espectro de execução fiscal e na iminência de execução pelo Estado por falta de cumprimento do estipulado no decreto de 3 de fevereiro, pois falhara o financiamento dos franceses. O cenário era problemático: uma indústria de madeiras considerada improdutiva; salários em atraso; uma central elétrica paralisada;

---

<sup>59</sup> Gestor, deputado, membro da Câmara Corporativa.

<sup>60</sup> Decreto 18:886 de 29 de Setembro de 1930.

<sup>61</sup> EML, Relatório. Saldanha da Gama, 16/3/1936. AH-DGEG/LNEG.

<sup>62</sup> EML, *Relatório do Conselho de Administração*, Lisboa, 15 de setembro de 1933.

<sup>63</sup> Decreto 20:855, 3 de fevereiro de 1932.

<sup>64</sup> EML, Exposição do Comissário do Governo ao Ministro do Comércio Indústria e Agricultura, 20/3/1933. AH-DGEG/LNEG.

um caminho de ferro deficitário e, como única fonte de receitas, a mina da Bezerra “que se encontrava num estado mais que precário e nas piores condições de segurança e higiene para o pessoal que nela trabalhava”<sup>65</sup>. A administração declarava-se então impossibilitada de cumprir os acordos, expondo a situação ao Governo e declarando a Companhia insolvente<sup>66</sup>, o que não veio a ter consequências.

### **Eletrificar as minas, iluminar as vilas, abastecer as fábricas**

Era convicção da EML que a eletrificação das minas permitiria aumentar a produção e vir a desenvolver a lavra em profundidade na parte sul do Couto Mineiro, onde se supunha que os carvões eram de melhor qualidade e diretamente vendáveis. Porém a leitura da ‘Memória descritiva’ da Central deixa perceber a intenção da empresa em alargar o negócio à produção, ao transporte e à distribuição de eletricidade, o que vinha ao encontro dos desígnios de eletrificação do país consignados na Lei dos aproveitamentos hidráulicos de 1926. Além disso, a EML ainda podia beneficiar da redução de direitos alfandegários na importação dos equipamentos não produzidos no país, destinados a instalações termoelétricas.

Ciente de que a central elétrica era a mais promissora das atividades de todo o Couto Mineiro, e que só esta viabilizaria as minas da Batalha, Saldanha da Gama dirigiu-se a Salazar expondo em linhas gerais a situação financeira da EML e a estratégia para a recapitalizar, que passava pela duplicação da produção da central (de 500 para 1000 kW) e pela ampliação da rede de alta tensão. Esta devia estender-se a Alcobaça, com um ramal à Nazaré, prolongando-se para Sul até às portas de Lisboa, e para Norte até à Marinha Grande e Leiria, servindo a Companhia Industrial Portuguesa e a União de Limas Tomé Feteira que há muito clamavam pelo fornecimento de energia elétrica indispensável à sua expansão. Para estas obras, entendidas como essenciais no quadro da eletrificação geral do país, era necessário dinheiro que a empresa não tinha, por isso propunha-se que o Estado assumisse a construção das linhas, cabendo à EML fornecer a energia<sup>67</sup>.

Contudo, este projeto tinha ameaças concretas que se expressavam na expansão da carbonífera do Cabo Mondego e da Hidro-Elétrica do Alto Alen-

---

<sup>65</sup> EML, Relatório do Conselho de Administração, Exercícios de 1931-32, p 2.

<sup>66</sup> EML, Exposição do Comissário do Governo ao Ministro do Comércio Indústria e Agricultura. 20/3/1933. AH-DGEG/LNEG.

<sup>67</sup> EML, *Exposição a Salazar*, 1933, p. 9.

tejo (HEAA) que, a partir do Tramagal, estava a construir uma linha de transporte de energia direita à Maceira, passando nos limites do Couto Mineiro. Tendo certamente presente o espírito das medidas protecionistas reforçadas com a publicação do decreto 19:354 de 14 de fevereiro de 1931, pelo qual, a título de uma certa “regulação do mercado” se condicionava o estabelecimento de novas indústrias ou a sua expansão, Saldanha da Gama escreve a Salazar:

[...] a EML tem possibilidades de, num futuro próximo, poder fazer face aos seus encargos com o Estado, com a ampliação da sua Central elétrica e, consequentemente, com a valorização da sua mina das Barrojeiras [Alcanadas]; vem este Conselho muito respeitosamente solicitar a esclarecida atenção de V.Ex<sup>a</sup> para que os interesses desta empresa, que estão ligados diretamente aos do Estado, não venham a ser prejudicados pelo facto de outras empresas, mineiras ou elétricas, aproveitando-se da nossa precária situação, se introduzam dentro do raio de influência que de direito nos deveria ser atribuído, impedindo a colocação da energia das nossas instalações atuais e futuras. Se isto acontecesse [...] o Couto Mineiro, que é hoje a única garantia que o Estado possui [...] perderia todo o seu valor e esta Empresa ver-se-ia obrigada a cessar a sua exploração<sup>68</sup>.

Apesar de os trabalhos mineiros não passarem de uma “fase titubeante”, como referia o engenheiro Ponte Metello<sup>69</sup>, durante os anos de 1932 a 1935 conseguiu-se pôr-se em laboração a Central elétrica de Porto de Mós (1932), eletrificar as minas da Batalha e Ferrarias e construir as linhas de distribuição de energia para a fábrica de cimentos de Maceira-Liz, para as vilas de Porto de Mós, de Batalha e de Reguengo, e para a fábrica da Companhia de Fiação e Tecidos de Alcobaça. Estes progressos mereceram lúcido reparo da tutela mineira, chamando a atenção para o facto dos trabalhos de preparação das minas se não adiantarem aos de desmonte como seria desejável, de forma a ter sempre certo o fornecimento de carvão<sup>70</sup>.

Mesmo sem resposta do Governo, a EML decidiu avançar com a ampliação da Central, sendo a nova caldeira comprada pela CRGE (Companhias Reunidas de Gás e Eletricidade), a quem a EML aceitou pagar uma renda mensal até à liquidação do valor, contratando com o banco Borges & Irmão o financiamento da linha até Alcobaça.

<sup>68</sup> EML, Carta a Salazar, Arquivo Salazar, ANTT AOS/CO/Fi5. Pt 11.

<sup>69</sup> CMS, Auto de visita. Ponte Metello, 27/12/1934. AH-DGEG/LNEG.

<sup>70</sup> CMS, Informação. Júlio O. Simões, 11/05/1936. AH-DGEG/LNEG.

Em maio de 1935, cimenteira decidiu definitivamente contratar o fornecimento de eletricidade com a HEAA<sup>71</sup> e a CP denunciou unilateralmente o serviço combinado de passageiros e mercadorias, alegando incumprimento por parte da EML das retribuições e outros pagamento. A drástica diminuição de receitas, limitando os proventos da empresa à venda direta do carvão da Bezerra e das Ferrarias, cujo fim se avizinhava, levou à suspensão do pagamento de salários e outros compromissos, originando uma debandada geral do pessoal em busca de outro trabalho paralisando a atividade em quase todo o Couto Mineiro. Mantinham-se na Batalha apenas os mineiros necessários para arrancar os pequenos fornecimentos à Central, cujo funcionamento estava a ser suportado pelas Câmaras de Porto de Mós e Batalha, de forma a manter o abastecimento às vilas.

Se o aluguer da caldeira à CRGE se converteria numa espécie de “cavalo de Troia”, por possibilitar aquela empresa penetrar na região, embora indiretamente<sup>72</sup>, a falta de liquidez acabou por forçar a EML a vender eletricidade à HEAA, situação aparentemente paradoxal mas que fora já ventilada, na assembleia geral de 1933, e reiterada como viável por Júlio Oliveira Simões que sugerira a criação de uma zona privativa de influência, eventualmente partilhada com a Hidro-Eléctrica do Alto Alentejo<sup>73</sup>.

O plano de eletrificação do país e o desenho da rede eram agora matéria da competência da recém-criada Junta de Eletrificação Nacional (JEN) presidida por Ferreira Dias (1900-1966), que afirmara que a Central Lena devidamente ampliada era “a compensação natural de Nisa”<sup>74</sup>. A opinião do engenheiro ter-se-á modificado quando se apercebeu da complicada situação financeira da EML, ao ponto de afirmar que no plano de eletrificação nacional não podiam admitir-se “concessionários produtores e distribuidores com a vida precária da central de Porto de Mós”<sup>75</sup>, recomendando por isso a sua execução e a desafeção da Central ligando-a à HEAA, considerando as minas da Batalha como mero “depósito de carvão para uso exclusivo da central térmica”<sup>76</sup>. Todavia,

---

<sup>71</sup> O cimento para a construção das barragens de Nisa, que dera “boas provas de resistência e estanquicidade”, fora fornecido pela Empresa de Cimentos de Leiria, o que certamente terá contribuído para o fortalecimento dos laços comerciais entre ambas as empresas. “Hidro-Eléctrica de Niza”, *Técnica*, 9 (1926) p. 113-116.

<sup>72</sup> José M. Brandão e M. Fátima Nunes, *O Binómio...* cit. p. 64

<sup>73</sup> CMS, Informação de Júlio O. Simões, 11/5/1936. AH-DGEG/LNEG.

<sup>74</sup> EML, Relatório do C.A. e parecer do Conselho Fiscal relativo aos exercícios de 1933, 1934 e 1935.

<sup>75</sup> Junta de Eletrificação Nacional, Informação. Ferreira Dias, 19/3/1937. AH-DGEG/LNEG.

<sup>76</sup> *Idem, ibidem.*

a ideia da alienação não colhia o consenso da tutela da atividade mineira que defendia, pelo contrário, a inalienabilidade da Central e das minas. A solução encontrada foi a possibilidade dada à HEAA de construir as linhas para Leiria e para a Nazaré, vendendo-lhe a EML a energia produzida (1938).

***“Confrange verificar o estado deste Couto Mineiro...”***

A II Guerra Mundial trouxe um novo fôlego à atividade do Couto Mineiro, obrigado a responder de forma célere às solicitações da Central e do mercado. Encerrada a mina da Bezerra por esgotamento, o investimento foi todo canalizado para as minas de Alcanadas e Chão Preto; o trabalho do fundo foi remodelado com a introdução de equipamentos de lavra mecânica, enquanto à superfície, se construíam uma nova oficina de escolha mecanizada e um terminal de carga dos vagões, concluídos que foram os ramais de caminho de ferro para ligar as minas à central elétrica. A produção elevou-se rapidamente para cerca de 1.700 t/mês, chegando, nos meses de verão, com a central em plena carga, a ultrapassar as 3.000 t/mês.

O crescimento do ritmo industrial não foi, na ótica da empresa, acompanhado por uma melhoria significativa dos ativos financeiros devido aos preços tabelados do carvão e da eletricidade; pelo contrário, o aumento das despesas com salários e medidas sociais<sup>77</sup>, e a necessidade de alimentar as linhas da HEAA, levou a quebras na venda de carvão, não compensadas pelas tarifas da eletricidade<sup>78</sup>. Por isso, a empresa não conseguiu constituir reservas capazes de assegurar a laboração futura, vendo ainda crescer as dificuldades de exploração da mina dadas as distâncias interiores a percorrer, a profundidade (ca. de 150m), e a diminuição da qualidade da lignite.

Quando a Guerra acabou o carvão perdera protagonismo face aos combustíveis líquidos; mas a maior ameaça ao seu consumo e, genericamente, à atividade das minas de carvão portuguesas, decorria da crescente influência das hidroelétricas nacionais, fomentadas pela definição – e implementação –, de uma nova política de eletrificação do país, consignada na Lei 2:002 de 26 de dezembro de 1944, que obrigava os produtores de energia a interligarem as suas redes, remetendo as centrais térmicas a funções de apoio e reserva.

---

<sup>77</sup> Entre outras medidas de caráter social, destaquem-se a constituição de uma cantina para abastecimento geral de todo o pessoal ao serviço e o apoio à constituição de uma “Caixa de Previdência”.

<sup>78</sup> EML. Relatório do C.A. e parecer do C. Fiscal relativos ao exercício de 1944.

Em finais de 1947 a Caixa Geral de Depósitos solicitou a liquidação das dívidas da EML ao Estado, fazendo pairar novamente o espectro da falência, adiada pela intervenção da CRGE que, com o acordo do Ministério da Economia, assumiu parte significativa dos valores em causa e se dispôs a comprar a Central. Para reunir os fundos necessários ao negócio foi constituída entre a CRGE, a HEAA e a Companhia Elétrica das Beiras, uma sociedade por quotas a que se deu o nome de SEOL (Sociedade Elétrica do Oeste, Lda.), a quem passou a pertencer a Central de Porto de Mós, bem como a concessão e a rede de transporte e distribuição de eletricidade à região do distrito de Leiria<sup>79</sup>. Em teoria, este negócio previa que o carvão continuasse a ser utilizado na alimentação da central elétrica para compensar as faltas de energia que ocorriam no verão; mas para isso era necessário explorar a mina todo o ano e armazenar o carvão, o que não era possível por este se inflamar espontaneamente.

Em breve se tornou notório o desinteresse da SEOL pela Central, e de nada valeram os apelos da EML para que a aquela fosse obrigada a cumprir o contrato: consumir mensalmente 700t de carvões do Lena ou, compensar a EML caso as não usasse.

Restava apenas à administração apelar ao cumprimento da legislação que obrigava as empresas a consumirem carvão nacional<sup>80</sup> e, antevendo um cenário real de suspensão da lavra, solicitar ao Governo que além da SEOL, também a CRGE, a Cimentos de Leiria, os Cimentos Tejo e a Comp.<sup>a</sup> Geral da Cal e Cimento fossem obrigadas a consumir os carvões do Lena durante um certo período ou, em contrapartida, dessem trabalho aos operários da EML<sup>81</sup>, situação que mereceu de Castro e Solla, Diretor Geral de Minas, o seguinte comentário:

A CRGE deseja parar as minas. Em face do mau acordo para a parte mineira, que representou desligar estas minas da parte elétrica contra a opinião desta Direção-Geral; só podemos repetir que se fez o contrário do que se faz em toda a parte do mundo e a mina, sozinha, sem uma utilização industrial não poderia manter-se [...]. É mais um exemplo a mostrar que temos razão e não temos culpa porque não intervimos nas negociações<sup>82</sup>.

<sup>79</sup> Decreto 36:832, de 14/04/1948: Concessão a título provisório, à *Sociedade Elétrica do Oeste Lda.*, da distribuição de energia aos concelhos de Marinha Grande, Batalha, Alcobaça, Porto de Mós, Nazaré, Peniche, Caldas da Rainha, Óbidos Rio Maior, Lourinhã, Cadaval e Bombarral.

<sup>80</sup> Decreto 30:645 de 10/08/1940.

<sup>81</sup> EML, Comissário do Governo ao Ministro da Economia. 17/05/1950. AH-DGEG/LNEG.

<sup>82</sup> Despacho manuscrito de Castro e Solla sobre a anterior petição, 23/5/1950.

As vendas à cimenteira de Maceira-Liz, que passou a abastecer-se na empresa mineira do Cabo Mondego, e a outros consumidores caíram, paralisando a produção durante grande parte do ano de 1950, que fechou com um prejuízo superior a 1 milhão de Escudos. No ano de 1951, com o encerramento da Central Lena, venderam-se aproximadamente 600 t e em 1952 não se chegou a atingir as 50 t<sup>83</sup>, paralisando quase completamente as minas. Guilherme Leandro, em relatório de visita de rotina, deixa frase lapidar: “Confrange verificar o estado de fraca atividade em que se encontra este Couto Mineiro tão digno de melhor destino”<sup>84</sup>.

### **O fim da(s) linha(s)**

Perante a intenção da EML de suspender a laboração por estarem a ser incomportáveis as despesas e pela perda das vendas, o Governo nomeou, junto da Direção Geral dos Combustíveis, uma Comissão para estudar a situação do Couto Mineiro<sup>85</sup>.

As conclusões deste grupo apontavam para a sua alienação, porém, sem o voto favorável de Guilherme Leandro que alegava não estar o Lena ainda completamente reconhecido, vivendo das reservas evidenciadas pelas sondagens que o Instituto Português de Combustíveis ali se realizara anos antes, e que o país não era tão rico em combustíveis que pudesse desprezar jazigos como este<sup>86</sup>.

Uma das hipóteses em aberto era a da transmissão das concessões para a SEOL, que Leandro desaprovava, afirmando que a sociedade já demonstrara, pelo incumprimento do contrato, não estar disposta a explorá-las. Assim, se a EML não podia assegurar a exploração das minas e não havendo outros pretendentes, o caminho seria requerer o abandono das concessões nos termos da lei<sup>87</sup>. Desapossada da central elétrica e com um caminho de ferro paralisado desde finais dos anos quarenta, por se ter verificado ser mais barato transportar

---

<sup>83</sup> EML, Relatório do Conselho de Administração do 1.º semestre d 1953.

<sup>84</sup> CMS, Auto de visita. Guilherme Leandro, 17/10/1951. AH-DGEG/LNEG.

<sup>85</sup> Eram membros desta comissão, os engenheiros Alexandre Vasconcelos Matias pela D.G. dos Combustíveis que presidia, Guilherme Leandro, pela D.G. de Minas, Jorge de Sequeira delegado do Governo na EML, João Sacadura Botte administrados da EML e João Júdice Vasconcelos pela CRGE.

<sup>86</sup> [Declaração de voto do vogal da DGM, Guilherme Leandro], 13/12/1951. AH-DGEG/LNEG.

<sup>87</sup> [Declaração de voto do vogal da DGM, Guilherme Leandro], 13/12/1951. AH-DGEG/LNEG.

o carvão para a Central em camiões do que manter a linha e o material circulante, a EML entrou em liquidação (julho de 1953).

João Monteiro Conceição (1902-1989), diretor técnico do Couto Mineiro desde 1928, terá tido certamente conhecimento, em data oportuna, das conclusões da Comissão, o que poderá ter determinado a decisão de se apresentar, presumivelmente em combinação com Saldanha da Gama, para comprar as concessões de maior potencial e o património móvel e imóvel necessário à exploração, oferecendo 800.000\$00<sup>88</sup>. O próprio confessava em entrevista ao jornal *O Portomosense*, ter sido para isso pressionado pela Direção Geral de Minas<sup>89</sup>, tendo Saldanha da Gama desistido do negócio depois de demandar junto de Salazar, sem sucesso, um (novo) empréstimo, e de António Champalimaud, que também se perfilara para a compra das concessões, desistido igualmente, por sugestão de Salazar, que lhe solicitara aguardar novos desenvolvimentos<sup>90</sup>.

A transmissão do património e de algumas concessões faz-se para a SOCARBO (Sociedade Carbonífera de Porto de Mós Lda.), constituída por Monteiro da Conceição em 1954; contudo, os pesados encargos e a falta de perspetivas levaram-no a propor o encerramento definitivo das minas em 1956.

Nesta narrativa empresarial verificamos que a exploração dos pequenos jazigos de lignite da região da Batalha – Porto de Mós, agrupados no Couto Mineiro do Lena, se refletiu no tecido económico e social da região, constituindo, no seu tempo, uma das indústrias mais significativas num meio rural, empregando várias centenas de operários da região e outros, oriundos do norte do país, nomeadamente das minas de S. Pedro da Cova e da Borralha.

O período de maior atividade decorreu entre o final dos anos vinte e o final da II Guerra Mundial, quando, as concessionárias, aproveitando as oportunidades de desenvolvimento da rede ferroviária de via estreita, o plano de eletrificação do país e os fundos do Estado, tentaram implementar uma estratégia de desenvolvimento regional ancorada em três eixos diretores: a exploração das Minas (SML, *Match*, EML e SOCARBO); o comboio ligando as linhas do Oeste e Norte (*Match*); a produção de eletricidade (*Match*, EML).

A sobreavaliação das potencialidades mineiras e o endividamento das concessionárias frustraram as expectativas, devido à fraca qualidade das lignites,

---

<sup>88</sup> EML. Carta de Monteiro da Conceição ao DGM e despacho manuscrito de Castro e Solla. 8/07/1952. AH-DGEG/LNEG.

<sup>89</sup> Cf. Entrevista in: *Memórias do meu Jornal: compilação de textos de João António Matias* (2005), Porto de Mós, CINCUP, p. 114

<sup>90</sup> *Idem ibidem*.

à complexidade estrutural de alguns dos jazigos e ao xadrez empresarial, rico de influências e negócios paralelos que abrisse caminho à (inevitável) entrada das hidroelétricas na região. Contudo, no pós – II Guerra as mudanças estruturais profundas no setor energético com a expansão da hidroeletricidade e a criação da indústria nacional de refinação determinavam a reestruturação das indústrias e o fim da era do vapor.

O Lena já não podia acompanhar...

### **Agradecimentos**

Os A. agradecem as facilidades concedidas no acesso à documentação dos arquivos oficiais de minas depositados no LNEG, bem como aos revisores anónimos cujos comentários muito contribuíram para a melhoria da compreensão global do texto.