



Série Documentos de Trabalho
Working Papers Series

**Estudos de História Empresarial de
Portugal**

O setor ferroviário

Ana Tomás
Nuno Valério

DT/WP nº 68

(GHES-CSG-ISEG -ULisboa)

ISSN 2183-1785

Instituto Superior de Economia e Gestão
Universidade de Lisboa

Estudos de História Empresarial de Portugal

O setor ferroviário

Ana Tomás

Nuno Valério

(GHES – CSG – ISEG – ULisboa)

Resumo

Este documento de trabalho pretende ser o primeiro de um conjunto a preparar e publicar nos próximos anos, tendo como objetivo final elaborar uma História Empresarial de Portugal.

Nele é sintetizada a evolução do setor dos caminhos-de-ferro em Portugal, quer sob a ótica da disponibilidade de serviços ferroviários, quer sob a ótica das empresas que construíram as infraestruturas ou prestaram esse serviço.

Abstract

This working paper aims to be the first one of a set to be prepared and published along the next years, with the final purpose of preparing a Business History of Portugal.

It summarizes the evolution of the railroad sector in Portugal, both from the perspective of the availability of the railway service, and from the perspective of the firms that built the infrastructure or provided that service.

Palavras-chave

Portugal, caminhos-de-ferro, empresas ferroviárias.

Keywords

Portugal, railroads, railway firms.

Classificação JEL / JEL classification

L92 – caminhos-de-ferro e outros transportes de superfície / railroads and other surface transports

Plano

Apresentação geral

O setor ferroviário

1 – Projeto na década de 40 do século XIX

2 – A construção da rede fundamental da década de 50 à década de 90 do século XIX

3 – A construção da rede complementar na última década do século XIX e nos princípios do século XX

4 – A estabilidade da rede entre as duas guerras mundiais

5 – A reunião das concessões ferroviárias na CP no segundo após-guerra do século XX

6 – A nacionalização da CP e o encerramento de linhas no último quartel do século XX e princípios do século XXI

7 – A construção da travessia ferroviária do Tejo e a divisão da CP em finais do século XX e princípios do século XXI

Bibliografia

Anexo – Caminhos-de-ferro em Portugal

Estudos de História Empresarial de Portugal

Apresentação geral

Este documento de trabalho pretende ser o primeiro de um conjunto a preparar e publicar nos próximos anos, tendo como objetivo final elaborar uma História Empresarial de Portugal.

A perspetiva setorial adotada justifica-se por ser a perspetiva já utilizada por uma parte muito importante da bibliografia de base a que é necessário recorrer e por fornecer um quadro flexível de referência para trabalhos parciais preparatórios de uma síntese a elaborar na perspetiva da economia nacional de enquadramento.

Serão naturalmente tratados prioritariamente setores, de natureza diversificada, sobre os quais se dispõe de pesquisa de base mais abundante e que tenham tido um papel significativo na formação de empresas de importância considerável na economia portuguesa. Esperamos, assim, que estes estudos vão traçando gradualmente um quadro relevante das condições de desenvolvimento da própria economia e de organizações empresariais de tomo no seu contexto.

O setor ferroviário

1 – Projeto na década de 40 do século XIX

O primeiro projeto de construção de um caminho-de-ferro em Portugal surgiu em meados da década de 1840. Tratava-se de um caminho-de-ferro de Lisboa à fronteira, que foi um dos encargos cometidos à Companhia das Obras Públicas de Portugal, constituída para levar a cabo o conjunto de obras públicas idealizado pelo governo conservador radical que esteve no poder entre 1842 e 1846. O projeto fracassou, tal como o conjunto mais vasto em que se inseria.¹

2 – A construção da rede fundamental da década de 50 à década de 90 do século XIX

O arranque efetivo da construção da rede ferroviária portuguesa verificou-se em meados da década de 50 do século XIX, tendo a primeira linha aberta ao público, ligando Lisboa e Carregado,

¹ Sobre a Companhia das Obras Públicas de Portugal, veja-se Maria Eugénia Mata, “A Companhia das Obras Públicas de Portugal”, Estudos de Economia, vol. XIX n.º 1, 1999.

entrado em funcionamento em 1856. Porém, só em meados da década seguinte se construíram linhas de extensão e impacto económico significativos:²

- a linha do Leste, entre Lisboa e Caia³, atravessando os distritos de Lisboa, de Santarém e de Portalegre, concluída em 1863;
- a linha do Norte, entre o Entroncamento⁴ e Gaia, atravessando os distritos de Santarém, de Leiria, de Coimbra, de Aveiro e do Porto, concluída em 1864;
- e a linha do Sul, ligando o Barreiro⁵ a Setúbal (1861), a Évora (1863) e a Beja (1864), através do que é hoje o distrito de Setúbal (na época sul do distrito de Lisboa) e os distritos de Évora e de Beja.

A partir de meados da década de 1870, a rede ferroviária portuguesa recebeu um novo impulso importante, que se prolongou até ao princípio da última década do século XIX, com a construção:

- da linha do Minho, ligando Campanhã⁶ a Braga (1875), a Barcelos (1877), a Viana (1878) e a Valença (1872),⁷ através dos distritos do Porto, de Braga e de Viana do Castelo;
- da linha do Douro, ligando Ermesinde (na linha do Minho) a Penafiel (1875), à Régua (1879) e a Barca de Alva (1887),⁸ através dos distritos do Porto, de Vila Real, de Bragança e da Guarda;
- do prolongamento da linha do Norte até Campanhã através de uma das primeiras pontes sobre o Douro junto ao Porto, em 1877;
- da linha da Beira Alta, ligando a Figueira da Foz a Vilar Formoso,⁹ através dos distritos de Coimbra, de Viseu e da Guarda, concluída em 1882;
- da linha do Oeste, ligando Lisboa à Figueira da Foz, através dos distritos de Lisboa, de Leiria e de Coimbra, concluída em 1888;
- do prolongamento da linha do Sul até Faro, através dos distritos de Beja e de Faro, em 1889;

² Entretanto, a empresa das Minas de São Domingos tinha construído em 1858 o primeiro caminho-de-ferro mineiro em Portugal, ligando essas minas ao porto fluvial de Pomarão no troço navegável do Rio Guadiana (numa extensão de cerca de 15 km).

³ Onde se estabeleceu a primeira ligação à rede de Espanha logo nesse ano de 1863.

⁴ A linha do Norte foi inicialmente concebida como uma ligação do Porto à linha de Lisboa à fronteira (linha do Leste). O local escolhido para o entroncamento entre as duas linhas situava-se no concelho da Barquinha, no Ribatejo, e era até então desabitado. Aí se acabou por criar um centro ferroviário, que deu origem a uma povoação, que recebeu o nome próprio de Entroncamento e se viria a tornar sede de concelho e cidade no século XX.

⁵ O Barreiro, até então uma pequena vila piscatória sobre o chamado Mar da Palha, tornou-se o principal centro ferroviário a sul do Tejo. Esse novo papel trouxe-lhe uma grande expansão urbana e intensificou e tornou regular a sua ligação a Lisboa por via fluvial.

⁶ Campanhã era uma pequena vila dos arredores do Porto, integrada na cidade já no século XIX e que se viria a tornar o principal centro ferroviário a norte do Douro.

⁷ Onde se estabeleceu a quarta ligação à rede de Espanha em 1886.

⁸ Onde se estabeleceu a quinta ligação à rede de Espanha nesse mesmo ano.

⁹ Onde se estabeleceu a terceira ligação à rede de Espanha nesse mesmo ano de 1882.

- da linha da Beira Baixa, ligando Abrantes (na linha do Leste) a Castelo Branco e à Covilhã (1891) e depois à Guarda (1893), através dos distritos de Santarém, de Castelo Branco e da Guarda.

Todos os distritos do Continente ficaram assim diretamente ligados a, pelo menos, uma linha de caminho-de-ferro.¹⁰ Deve, entretanto, sublinhar-se que não se constituiu uma verdadeira rede ferroviária portuguesa, mas três redes pouquíssimo articuladas:

- A rede do centro, sobretudo entre o Tejo e o Douro, servindo o norte da Estremadura, o Ribatejo, o Alto Alentejo, a Beira Litoral, a Beira Alta e a Beira Baixa, com três ligações a Espanha (Caia, Beirã e Vilar Formoso).

- A rede do sul, a sul do Tejo, servindo o sul da Estremadura, o Alentejo Central, o Baixo Alentejo e o Algarve, sem ligação a Espanha e só no século XX ligada à rede do centro no Setil e em Portalegre.

- A rede do norte, a norte do Douro, servindo o Entre-Douro-e-Minho e Trás-os-Montes, com duas ligações a Espanha (Valença e Barca de Alva) e ligada à rede do centro pela ponte D. Maria Pia sobre o Douro junto ao Porto.

As empresas ferroviárias

A rede ferroviária, ou melhor, como explicado, as redes ferroviárias construídas em Portugal até finais do século XIX envolveram a atividade de nove companhias:

- Companhia Central Peninsular dos Caminhos de Ferro em Portugal
- Companhia Nacional dos Caminhos-de-Ferro do Sul do Tejo
- Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses
- Companhia dos Caminhos de Ferro do Sueste de Portugal
- Caminhos-de-Ferro do Estado
- Companhia do Caminho de Ferro do Porto à Póvoa e Famalicão
- Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta
- Companhia dos Caminhos de Ferro de Guimarães
- Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

As duas primeiras e quarta foram liquidadas poucos anos depois de constituídas, ainda durante o século XIX. A Companhia Real e a Companhia da Beira Alta construíram e passaram a controlar a maior parte da rede do centro. Os Caminhos-de-Ferro do Estado construíram a maior parte das redes do sul e do norte e passaram a controlar a totalidade da primeira e a maior parte da segunda. As restantes três companhias, de menor dimensão, construíram e passaram a controlar algumas linhas das redes do norte e do centro.

¹⁰ Às linhas referidas devem acrescentar-se algumas pequenas linhas nas regiões de Lisboa e do Porto, ligando estas cidades a Cascais e a Sintra no primeiro caso e à Póvoa de Varzim, a Famalicão e a Guimarães no segundo caso, alguns ramais de acesso a cidades não diretamente acessíveis pelas linhas principais e uma linha ligando a linha do Leste a Cáceres, concluída em 1879, com a segunda ligação à rede de Espanha em Beirã.

Companhia Central Peninsular dos Caminhos de Ferro em Portugal

A Companhia Central Peninsular dos Caminhos de Ferro em Portugal foi criada em 1852 pelo empresário Hardy Hislop para construção da linha do Leste de Lisboa à fronteira. Reuniu um capital de 3600 contos, principalmente de origem britânica. Construiu cerca de 83 km de linha entre Lisboa e os arredores de Santarém. Foi liquidada em 1857, tendo o Estado comprado as linhas por 2623,5 contos.

Companhia Nacional dos Caminhos-de-Ferro do Sul do Tejo

A Companhia Nacional dos Caminhos-de-Ferro do Sul do Tejo foi criada em 1854 por António de Melo Breyner (depois Marquês de Ficalho) e José Maria Eugénio de Almeida para construção da linha do Sul da Outra Banda ao Algarve. Reuniu um capital de 900 contos, principalmente de origem portuguesa, e recebeu um subsídio de 558 contos do Estado. Construiu cerca de 78 km de linhas entre o Barreiro e Pinhal Novo, entre Pinhal Novo e Vendas Novas e entre Pinhal Novo e Setúbal. Foi liquidada em 1861, tendo o Estado comprado as linhas por 1000 contos.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses

A Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses foi criada em 1859¹¹ pelo empresário José de Salamanca¹² para construção das linhas do Leste de Lisboa à fronteira e do Norte ligando a linha do Leste ao Porto. Reuniu um capital de 39 150 contos, principalmente de origem francesa, e recebeu um subsídio de 16 465,5 contos do Estado. Construiu cerca de 1000 km de linhas: a linha do Leste entre os arredores de Santarém e o Caia na fronteira de Espanha (cerca de 170 km), concluída em 1863; a linha do Norte entre o Entroncamento e Gaia (cerca de 226 km), concluída em 1864, e entre Gaia e Porto (cerca de 4 km), concluída em 1877; o ramal de Cáceres entre Torre das Vargens e Cáceres em Espanha (cerca de 81 km), concluído em 1879; a linha do Oeste entre Lisboa e a Figueira da Foz (cerca de 231 km), concluída em 1888; o ramal de Sintra entre Cacém na linha do Oeste e Sintra (cerca de 10 km), concluído em 1887; a linha da Beira Baixa entre Abrantes e a Guarda (cerca de 211 km), concluída em 1893; e a linha de Cascais entre Lisboa e Cascais (cerca de 25 km), concluída em 1895, além de troços de ligação entre elas, como a Linha de Cintura de Lisboa (cerca de 11 km).

Com a proclamação da República a Companhia passou a denominar-se simplesmente Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, sendo geralmente conhecida por CP. Ao longo da primeira metade do século XX, reforçou gradualmente o seu papel na rede ferroviária portuguesa, até concentrar quase por completo a sua exploração a partir de 1948.

¹¹ Depois de uma tentativa frustrada do empresário Samuel Morton Peto para constituir uma companhia para substituir a Companhia Central Peninsular dos Caminhos de Ferro em Portugal em 1858.

¹² Empresário já com experiência na promoção de caminhos-de-ferro em Espanha.

Companhia dos Caminhos de Ferro do Sueste de Portugal

A Companhia dos Caminhos de Ferro do Sueste de Portugal foi criada em 1859 pelo empresário John Valentine para continuar os trabalhos da Companhia Nacional dos Caminhos-de-Ferro do Sul do Tejo, cujas linhas recebeu. Reuniu um capital de 7200 contos, principalmente de origem britânica, e recebeu um subsídio de 1984,5 contos do Estado. Construiu cerca de 124 km de linhas entre Vendas Novas e Évora e entre Casa Branca e Beja. Foi liquidada em 1866, tendo o Estado comprado as linhas por 2376 contos.

Caminhos-de-Ferro do Estado

Os Caminhos-de-Ferro do Estado foram o resultado, por um lado das tentativas baldadas de encontrar empresários para constituir uma nova companhia que substituísse a Companhia dos Caminhos de Ferro do Sueste de Portugal na concessão dos caminhos de ferro a sul do Tejo, por outro lado da assunção pelo Estado da construção das principais linhas a norte do Rio Douro. Por isso, o Estado foi prosseguindo por conta própria a construção, por um lado das linhas entre Beja e Moura (cerca de 59 km), concluída em 1902, entre Beja e Vila Real de Santo António (cerca de 198 km), concluída em 1906, e entre Tunes e Lagos (cerca de 46 km), concluída em 1922, por outro da linha do Minho entre o Porto e Monção, com um ramal ligando Nine nesta linha a Braga (cerca de 164 km), concluída em 1915, da linha do Douro entre Ermesinde e Barca de Alva (cerca de 219 km), concluída em 1887, da linha do Corgo entre Régua e Chaves (cerca de 96 km), concluída em 1921, da linha do Tâmega entre Livração e Chapa (cerca de 21 km), concluída em 1926, da chamada estrela de Évora, ligando essa cidade a Sousel (cerca de 93 km), a Mora (cerca de 61 km) e a Reguengos de Monsaraz (cerca de 40 km), concluída em 1927, da linha do Sado entre Setúbal e Messines (cerca de 215 km), concluída em 1927, e da linha do Sabor entre o Pocinho e Lagoaça (cerca de 49 km), concluída em 1927, além de troços complementares junto ao Porto (cerca de 12 km) e ao Barreiro (cerca de 13 km). Ao todo, foram construídos por conta do Estado quase 1300 km, com um custo de 23 625 contos. A existência de duas redes, uma a sul do Tejo, outra a norte do Douro, exploradas pelo Estado acabou por se tornar um facto dificilmente alterável, pelo que a Lei de 14 de julho de 1899 criou os Caminhos de Ferro do Estado, uma das primeiras empresas públicas portuguesas, para a sua gestão. Os Caminhos de Ferro do Estado foram extintos em 1927, na sequência do aluguer das suas linhas, posto a concurso pelo Decreto n.º 12684 de 16 de novembro de 1926 e autorizado à CP pelo Decreto n.º 13260 de 9 de março de 1927. A CP assumiu efetivamente a gestão das linhas em 11 de maio de 1927.

Companhia do Caminho de Ferro do Porto à Póvoa e Famalicão

A Companhia do Caminho de Ferro do Porto à Póvoa e Famalicão foi criada em 1873 pelos empresários Frederico Kessler (Barão de Kessler) e Temple Ellicot. Construiu as linhas da Senhora da Hora a Póvoa de Varzim, concluída em 1875, e da Póvoa de Varzim a Famalicão, concluída em

1881 (num total de cerca de 57 km).¹³ Fundiu-se em 1927 com a Companhia dos Caminhos de Ferro de Guimarães na Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta foi criada em 1878 pela Société Financière de Paris para construir a linha da Beira Alta entre a Figueira da Foz e a fronteira em Vilar Formoso. Reuniu um capital de 7200 contos, sobretudo de origem francesa, e recebeu um subsídio de 4644 contos do Estado. Construiu cerca de 252 km de linha. Foi extinta na sequência da unificação das concessões ferroviárias na CP pela Lei n.º 2008 de 7 de setembro de 1945.

Companhia dos Caminhos de Ferro de Guimarães

A Companhia dos Caminhos de Ferro de Guimarães foi criada em 1879 pelos empresários António Soares Veloso e António Silva de Brito (Visconde da Ermida). Construiu as linhas de Trofa a Guimarães, concluída em 1884, e de Guimarães a Fafe, concluída em 1907 (num total de cerca de 85 km). Fundiu-se em 1927 com a Companhia do Caminho de Ferro do Porto à Póvoa e Famalicão na Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal.

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

A Companhia Nacional de Caminhos de Ferro foi criada em 1885 pelo empresário Fernando Palha (Conde da Foz). Construiu e explorou a linha do Tua, concluída em 1887 até Mirandela e em 1906 até Bragança (cerca de 134 km), e a linha do Dão entre Santa Comba e Viseu, concluída em 1890 (cerca de 49 km). Explorou ainda entre 1927 e 1947, por concessão da CP, as linhas do Tâmega, que prolongou de Chapa a Arco de Baúlhe, do Corgo e do Sabor, que prolongou de Lagoaça a Duas Igrejas (num total de cerca de 86 km). Foi extinta na sequência da unificação das concessões ferroviárias na CP pela Lei n.º 2008 de 7 de setembro de 1945.

3 – A construção da rede complementar na última década do século XIX e nos princípios do século XX

Em finais do século XIX, as principais linhas das redes de caminhos-de-ferro de Portugal Continental estavam concluídas ou em vias de conclusão. De então até à Primeira Guerra Mundial, foram concluídos os últimos troços dessas linhas e construídas algumas linhas secundárias.

¹³ Como curiosidade, assinala-se que a administração desta Companhia foi, nos primeiros anos da sua existência, liderada por Joaquim Oliveira Martins (1845-1894), um gestor já com com experiência no setor mineiro (embora geralmente mais conhecido pela sua atividade como político, historiador e escritor).

As redes ferroviárias portuguesas atingiram, deste modo, uma extensão da ordem dos 3500 quilómetros, servindo com alguma proximidade mais de 60 mil quilómetros quadrados do território continental, isto é, uma área da ordem dos dois terços desse território. Contribuíram, deste modo, para uma maior acessibilidade do território continental português a meios de transporte modernos, especialmente nas regiões em que o acesso ao tradicional transporte fluvial era mais reduzido, nomeadamente a região do Alentejo.

As empresas ferroviárias

No setor dos caminhos-de-ferro mantiveram-se em atividade até ao período entre as duas guerras mundiais a generalidade das companhias existentes no final do período anterior, a saber:

- Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, transformada depois da proclamação da República na Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses

- Caminhos-de-Ferro do Estado
- Companhia do Caminho de Ferro do Porto à Póvoa e Famalicão
- Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta
- Companhia dos Caminhos de Ferro de Guimarães
- Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

A elas se juntou a Compagnie Française pour la Construction et l'Exploitation des Chemins de Fer à l'Étranger.

Compagnie Française pour la Construction et l'Exploitation des Chemins de Fer à l'Étranger

A Compagnie Française pour la Construction et l'Exploitation des Chemins de Fer à l'Étranger foi criada em 1906, para se estabelecer em Portugal. Construiu a linha do Vale do Vouga entre Espinho e Viseu e o ramal de Aveiro entre Aveiro e Sarnada do Vouga (num total de cerca de 159 km). Em 1924, foi transformada numa empresa portuguesa, a Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro.

4 – A estabilidade da rede entre as duas guerras mundiais

O período entre as duas guerras mundiais assistiu a algumas modificações no panorama das empresas ferroviárias existentes em Portugal. Assim:

a) A Sociedade Estoril arrendou em 1918 à CP a exploração da linha de Lisboa a Cascais, com o encargo da sua eletrificação.

b) A Compagnie Française pour la Construction et l'Exploitation des Chemins de Fer à l'Étranger transformou-se em 1924 na Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro.

c) A Companhia dos Caminhos de Ferro de Guimarães e a Companhia do Caminho de Ferro do Porto à Póvoa e Famalicão fundiram-se em 1927 na Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal.

d) Os Caminhos-de-Ferro do Estado foram extintos em 1927, sendo a exploração das suas linhas entregue à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Sociedade Estoril

A Sociedade Estoril foi criada em 1905 pelo empresário Fausto de Figueiredo para promoção de negócios relacionados com o turismo na região que lhe deu o nome. Em 1918, arrendou à CP a exploração da linha de Lisboa a Cascais, com o encargo da sua eletrificação (concluída em 1926) e direito de exploração desse melhoramento durante 50 anos, o que se efetivou, revertendo a posse e a exploração da linha para a CP em 1976.

Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro

A Companhia Portuguesa para a Construção e Exploração de Caminhos de Ferro resultou da transformação em 1924 numa empresa portuguesa da Compagnie Française pour la Construction et l'Exploitation des Chemins de Fer à l'Étranger. Manteve a exploração da linha do Vale do Vouga e do ramal de Aveiro que tinham sido construídos pela Compagnie Française até 1948. Foi extinta na sequência da unificação das concessões ferroviárias na CP pela Lei n.º 2008 de 7 de setembro de 1945.

Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal

A Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal resultou da fusão em 1927 da Companhia dos Caminhos de Ferro de Guimarães e da Companhia do Caminho de Ferro do Porto à Póvoa e Famalicão. Esta Companhia manteve a exploração da linha da Senhora da Hora à Póvoa de Varzim e a Famalicão e da linha de Trofa a Guimarães e a Fafe, que eram exploradas pelas companhias que lhe deram origem, e construiu um pequeno troço (cerca de 2 km) entre a Senhora da Hora na linha da Póvoa e a Trofa na linha de Guimarães para ligar essas duas linhas. Foi extinta na sequência da unificação das concessões ferroviárias na CP pela Lei n.º 2008 de 7 de setembro de 1945.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses – CP

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses reforçou claramente a posição de principal companhia ferroviária portuguesa em 1927 com o aluguer das linhas dos Caminhos de Ferro do Estado autorizado pelo Decreto n.º 13260 de 9 de março de 1927 e efetivado em 11 de maio de 1927, embora tenha concedido a exploração da linha de Cascais à Sociedade Estoril e das linhas de

bitola estreita a norte do Douro (linhas do Tâmega, do Corgo e do Sabor) à Companhia Nacional de Caminhos de Ferro.¹⁴

5 – A reunião das concessões ferroviárias na CP no segundo após-guerra do século XX

A Lei n.º 2008 de 7 de setembro de 1945 abriu caminho à reunião das concessões ferroviárias na CP, o que se concretizou em 1948, com o desaparecimento de todas as restantes companhias ferroviárias. Apenas a linha de Cascais permaneceu sob exploração da Sociedade Estoril até 1976, nos termos da concessão por cinquenta anos iniciada em 1926.

6 – A nacionalização da CP e o encerramento de linhas no último quartel do século XX e princípios do século XXI

O último quartel do século XX e os princípios do século XXI assistiram ao encerramento de algumas linhas de caminho de ferro, o que reduziu a rede ferroviária em funcionamento para cerca de 2500 quilómetros. É claro que, em Portugal como na generalidade do Mundo, o caminho-de-ferro deixara de ser o meio de transporte terrestre mais moderno e eficiente, em especial para o transporte de passageiros, sofrendo a concorrência do transporte rodoviário e do transporte aéreo. Porém, a perda de importância do transporte ferroviário em Portugal foi excepcionalmente vincada e possivelmente mais acentuada do que teria sido razoável.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses – CP

A CP foi nacionalizada pelo Decreto-Lei n.º 205-B/75 de 16 de abril de 1975. O Decreto-Lei n.º 109/77 de 25 de março aprovou os estatutos da CP enquanto empresa pública, que passou a denominar-se Caminhos de Ferro Portugueses.

A CP recebeu em 1976 a exploração da linha de Cascais que estava anteriormente cedida à Sociedade Estoril. Tornou-se, deste modo, a única empresa ferroviária em atividade em Portugal.

7 – A construção da travessia ferroviária do Tejo e a divisão da CP em finais do século XX e princípios do século XXI

Foram muitos os projetos de alargamento e modernização da rede ferroviária portuguesa formulados em finais do século XX e princípios do século XXI, mas apenas um se concretizou: a

¹⁴ Nas décadas seguintes, a CP ampliou ainda a sua rede em cerca de 97 km. Ao total da rede foram também acrescentados mais cerca de 76 km de caminhos-de-ferro de acesso a instalações mineiras, construídos pelas respetivas companhias.

construção de uma linha entre Lisboa e Pinhal Novo atravessando o rio Tejo junto a Lisboa pela ponte 25 de abril.

Na verdade, em 1997 foi lançado o Concurso para a Travessia Ferroviária do Tejo; em 1998 a concessão da linha entre Lisboa e a margem sul do Tejo foi adjudicada à Fertagus; e em meados de 1999 iniciou-se a respetiva exploração (troço entre Lisboa e o Fogueteiro com cerca de 17 km)).

A posterior extensão desta linha até ao Pinhal Novo (cerca de 19 km) em 2003 permitiu uma nova e eficiente ligação entre as redes do centro e do sul.

Empresas ferroviárias

O período agora em consideração assistiu a duas alterações do panorama das empresas ferroviárias portuguesas:

- o aparecimento da Fertagus como concessionária da linha entre Lisboa e a margem sul do Tejo em 1999 (pondo fim à exclusividade da CP na exploração da rede ferroviária portuguesa);
- a desagregação da CP em três empresas em 2009.

Fertagus

A Fertagus é uma empresa criada pelo grupo Barraqueiro (originariamente baseado no setor rodoviário) para a construção e exploração da linha entre Lisboa e a margem sul do Tejo. Construiu e mantém a exploração das linhas entre Lisboa e o Fogueteiro (1999) e entre o Fogueteiro e Pinhal Novo (2003).

Empresas formadas a partir da CP

O Decreto-Lei n.º 137-A/2009 de 12 de junho aprovou novo regime jurídico para a CP, no contexto do regime jurídico do sector empresarial do Estado e das empresas públicas estabelecido pelo Decreto-Lei n.º 300/2007 de 23 de agosto. Nos termos deste Decreto, a CP foi dividida em três empresas segundo um critério funcional:

- a REFER – Rede Ferroviária, vocacionada para a manutenção e exploração das infraestruturas ferroviárias;
- a CP – Comboios de Portugal, vocacionada para a exploração do transporte de passageiros;
- a CP Carga – Logística e Transportes Ferroviários de Mercadorias, vocacionada para a exploração das atividades que lhe dão o nome.

A REFER foi posteriormente reunida pelo Decreto-Lei n.º 91/2015 de 29 de maio com a Estradas de Portugal dando origem à Infraestruturas de Portugal.

A CP Carga foi posteriormente privatizada em 2016, sendo adquirida pela MSC (Mediterranean Shipping Company), passando a operar sob a denominação de Medway –Transportes e Logística.

A CP – Comboios de Portugal foi alvo de uma reestruturação em 2020 envolvendo, em especial, a sua fusão com a Empresa de Manutenção de Equipamento Ferroviário, já por ela anteriormente detida.

Bibliografia

- António Lopes Vieira. "Investimentos britânicos nos transportes urbanos e suburbanos em Portugal na segunda metade do século XIX – fracasso e sucesso. A Lisbon Steam Tramways Company e a Lisbon Electric Tramways Company". Revista de História Económica e Social, n.º 7, 1981.
- António Lopes Vieira. "The role of Britain and France in the finance of the Portuguese railways, 1850-1890. A comparative study in speculation, corruption and inefficiency". Dissertação de doutoramento apresentada na Universidade de Leicester, 1983 (policopiada).
- António Lopes Vieira. "Os caminhos de ferro antes dos caminhos de ferro". Revista de História Económica e Social, n.º 15, 1985.
- Carlos Manito Torres. "A evolução das linhas portuguesas e o seu significado ferroviário". Gazeta dos Caminhos-de-Ferro, n.ºs 1681, 1682, 1683 e 1685, 1958.
- João Martins; Madalena Brion; Miguel de Sousa; et al. (1996). O Caminho de Ferro Revisitado. O Caminho de Ferro em Portugal de 1856 a 1996. Lisboa: Caminhos de Ferro Portugueses.
- Maria Eugénia Mata. "A Companhia das Obras Públicas de Portugal". Estudos de Economia, vol. XIX, n.º 1, 1999.
- Maria Fernanda Alegria. "A organização portuária portuguesa e a sua evolução de 1848 a 1910". Revista de História Económica e Social, n.º 15, 1985.
- Maria Fernanda Alegria. "Política ferroviária do fontismo – Aspectos da construção e financiamento da rede". Revista de História Económica e Social, n.º 23, 1988.
- Maria Fernanda Alegria. "Análise geográfica do transporte de mercadorias nos caminhos de ferro portugueses no século XIX". Análise Social, n.º 101-102, 1988.
- Maria Fernanda Alegria. A organização dos transportes em Portugal (1850-1910). As vias e o tráfego. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos da Universidade de Lisboa, 1990.
- Rosa Maria Gomes, Gilberto Gomes. Os caminhos-de-ferro portugueses 1856-2006. Lisboa: CP, 2006.

Anexo – Caminhos-de-ferro em Portugal

Linhas e troços	km	companhia construtora	abertura	fecho
Leste > Norte: Lisboa – Carregado	36	Central Peninsular	1856 out 28	—
Leste > Norte: Carregado – Virtudes	15	Central Peninsular	1857 jul 31	—
Leste > Norte: Virtudes – Santana	24	Central Peninsular	1858 abr 28	—
Sul: Barreiro – Bombel	52	C. ^a Sul do Tejo	1858 mai 31	—
Leste > Norte: Santana – Ponte de Asseca	8	Central Peninsular	1858 jun 29	—
São Domingos: Minas de São Domingos – Pomarão	15	Mineira S. Domingos	1858	1965
Sul: Bombel – Vendas Novas	5	C. ^a Sul do Tejo	1861 jan 23	—

Linhas e troços	km	companhia construtora	abertura	fecho
Sado: Pinhal Novo – Setúbal	13	C. ^a Sul do Tejo	1861 jan 23	—
Leste > Norte: Ponte de Asseca – Santarém	6	C. ^a Real	1861 jul 01	—
Leste > Norte: Santarém – Entroncamento	32	C. ^a Real	1862 nov 07	—
Leste > Beira Baixa: Entroncamento – Abrantes	29	C. ^a Real	1862 nov 07	—
Leste: Abrantes – Crato	64	C. ^a Real	1863 mar 06	—
Leste: Crato – Elvas	66	C. ^a Real	1863 jul 04	—
Norte: Estarreja – Gaia	45	C. ^a Real	1863 jul 08	—
Sul: Vendas Novas – Casa Branca	34	C. ^a Sueste	1863 set 14	—
Évora: Casa Branca – Évora	27	C. ^a Sueste	1863 set 14	—
Leste: Elvas – Caia	11	C. ^a Real	1863 set 24	—
Sul: Casa Branca – Beja	63	C. ^a Sueste	1864 fev 15	—
Norte: Taveiro – Estarreja	76	C. ^a Real	1864 abr 10	—
Norte: Entroncamento – Soure	79	C. ^a Real	1864 mai 22	—
Norte: Soure – Taveiro	26	C. ^a Real	1864 jul 07	—
Moura: Beja – Quintos	19	Estado	1869 nov 02	1990
Sul: Beja – Casével	46	Estado	1870 dez 20	—
Vila Viçosa: Évora – Vale do Pereiro	24	Estado	1871 set 05	2009
Vila Viçosa: Vale do Pereiro – Venda do Duque	8	Estado	1872 mar 10	2009
Vila Viçosa: Venda do Duque – Estremoz	26	Estado	1873 dez 22	2009
Minho: Campanhã – Nine	39	Estado	1875 mai 20	—
Braga: Nine – Braga	15	Estado	1875 mai 20	—
Douro: Ermesinde – Penafiel	30	Estado	1875 jul 30	—
Póvoa > Metro Porto: Boavista – Póvoa de Varzim	28	C. ^a Póvoa	1875 out 01	—
Douro: Penafiel – Caíde	7	Estado	1875 dez 20	—
Guimarães > Metro Porto: Porto – Trofa	26	C. ^a Guimarães	1875	—
Moura: Serpa – Pias	13	Estado	1877 fev 14	1990
Minho: Nine – Barcelos	11	Estado	1877 out 21	—
Norte: Gaia – Campanhã	4	C. ^a Real	1877 nov 05	—
Moura: Quintos – Serpa	10	Estado	1878 abr 14	1990
Minho: Barcelos – Caminha	54	Estado	1878 jul 01	—
Póvoa: Póvoa de Varzim – Fontainhas	16	C. ^a Póvoa	1878 ago 07	1995
Douro: Caíde – Juncal	19	Estado	1878 set 15	—
Minho: Caminha – São Pedro da Torre	21	Estado	1879 jan 15	—
Douro: Juncal – Régua	38	Estado	1879 jul 15	—
Cáceres: Torre das Vargens – Marvão	81	C. ^a Real	1879 out 15	2012
Douro: Régua – Ferrão	16	Estado	1880 abr 04	—
Douro: Ferrão – Pinhão	8	Estado	1880 jun 01	—

Linhas e troços	km	companhia construtora	abertura	fecho
Póvoa: Fontainhas – Famalicão	13	C. ^a Póvoa	1881 jun 12	1995
Beira Alta: Figueira da Foz – Vilar Formoso	252	C. ^a Beira Alta	1882 ago 03	—
Minho: São Pedro da Torre – Valença	4	Estado	1882 ago 06	—
Douro: Pinhão – Tua	13	Estado	1883 set 01	—
Guimarães: Trofa – Vizela	22	C. ^a Guimarães	1883 dez 31	—
Guimarães: Vizela – Guimarães	12	C. ^a Guimarães	1884 abr 14	—
Coimbra: Coimbra B – Coimbra A	2	C. ^a Real	1885 out 18	—
Minho: Valença – fronteira	4	Estado	1886 mar 25	—
Douro: Tua – Pocinho	32	Estado	1887 jan 10	—
Oeste > Sintra: Alcântara Terra – Cacém	17	C. ^a Real	1887 abr 02	—
Sintra: Cacém – Sintra	10	C. ^a Real	1887 abr02	—
Douro: Pocinho – Côa	9	Estado	1887 mai 05	1988
Oeste: Cacém – Torres Vedras	47	C. ^a Real	1887 mai 21	—
Oeste: Torres Vedras – Leiria	97	C. ^a Real	1887 ago 01	—
Tua: Tua – Cachão	42	C. ^a Nacional	1887 set 29	2008
Tua > Metro de Mirandela: Cachão – Mirandela	12	C. ^a Nacional	1887 set 29	2018
Douro: Côa – Barca de Alva	19	Estado	1887 dez 09	1988
Cintura de Lisboa: Braço de Prata – Campolide	7	C. ^a Real	1888 mai 05	—
Sul: Casével – Amoreiras	7	Estado	1888 jun 03	—
Oeste: Leiria – Figueira da Foz	54	C. ^a Real	1888 jul 17	—
Alfândega do Porto: Campanhã – Alfândega	4	Estado	1888 nov 20	1989
Sul: Amoreiras – Faro	114	Estado	1889 jul 01	—
Ligação Norte – Oeste: Amieira – Alfarelos	16	C. ^a Real	1889 jul 08	—
Cascais: Pedrouços – Cascais	19	C. ^a Real	1889 set 30	—
Cintura de Lisboa: Campolide – Rossio	3	C. ^a Real	1890 mai 18	—
Vale do Dão: Santa Comba Dão – Viseu	49	C. ^a Nacional	1890 nov 25	1988
Cascais: Alcântara Mar – Pedrouços	3	C. ^a Real	1890 dez 06	—
Cintura de Lisboa: Alcântara Terra – Alcântara Mar	1	C. ^a Real	1891 ago 10	—
Beira Baixa: Abrantes – Covilhã	165	C. ^a Real	1891 set 06	—
Matosinhos: Senhora da Hora – Leixões	5	Estado	1893 mai 06	—
Beira Baixa: Covilhã – Guarda	46	C. ^a Real	1893 mai 11	2011*
Cascais: Cais do Sodré – Alcântara Mar	3	C. ^a Real	1895 set 04	—
Cintura do Porto: Campanhã – São Bento	3	Estado	1896 nov 08	—
Lagos: Tunes – Algoz	9	CF Estado	1889 out 10	—
Lagos: Algoz – Poço Barreto	4	CF Estado	1900 mar 19	—
Lagos: Poço Barreto – Silves	5	CF Estado	1902 fev 01	—
Moura: Pias – Moura	17	CF Estado	1902 dez 27	1990

Linhas e troços	km	companhia construtora	abertura	fecho
Setil: Vendas Novas – Setil	70	C. Real	1904 jan 14	—
Sul: Faro – Olhão	10	CF Estado	1904 mai 01	—
Sul: Olhão – Fuzeta	8	CF Estado	1904 set 01	—
Sul: Fuzeta – Luz	1	CF Estado	1905 fev 04	—
Lagos: Silves – Portimão	11	CF Estado	1905 fev 15	—
Sul: Luz – Tavira	6	CF Estado	1905 mar 10	—
Vila Viçosa: Estremoz – Vila Viçosa	16	CF Estado	1905 ago 01	1990
Tua > Metro de Mirandela: Mirandela – Carvalhais	4	C. ^a Nacional	1905 ago 02	2018
Tua: Carvalhais – Romeu	9	C. ^a Nacional	1905 ago 02	1992
Tua: Romeu – Macedo de Cavaleiros	16	C. ^a Nacional	1905 out 15	1992
Tua: Macedo de Cavaleiros – Sendas	14	C. ^a Nacional	1905 dez 18	1992
Sul: Tavira – Vila Real de Santo António	31	CF Estado	1906 abr 04	—
Corgo: Régua – Vila Real	25	CF Estado	1906 mai 15	2009
Tua: Sendas – Rossas	13	C. ^a Nacional	1906 ago 14	1992
Mondego: Coimbra A – Lousã	29	C. ^a Real	1906 dez 16	2009
Tua: Rossas – Bragança	24	C. ^a Nacional	1906 dez 31	1992
Mora: Évora – Arraiolos	25	CF Estado	1907 abr 21	1990
Corgo: Vila Real – Pedras Salgadas	36	CF Estado	1907 jul 15	1990
Guimarães: Guimarães – Fafe	25	C. ^a Guimarães	1907 jul 21	1986
Mora: Arraiolos – Mora	36	CF Estado	1908 jul 11	1990
Montijo: Lavradio – Montijo	9	CF Estado	1908 out 04	1987
Vouga: Espinho – Oliveira de Azeméis	33	C. ^e Française	1908 dez 21	—
Tâmega: Livração – Amarante	13	CF Estado	1909 mar 21	2009
Vouga: Oliveira de Azeméis – Albergaria-a-Velha	12	C. ^e Française	1909 abr 01	—
Montemor: Torre da Gadanha – Montemor-o-Novo	13	CF Estado	1909 set 02	1988
Corgo: Pedras Salgadas – Vidago	16	CF Estado	1910 mar 20	1990
Sabor: Pocinho – Carviçais	33	CF Estado	1911 ago 17	1988
Vouga: Albergaria-a-Velha – Sarnada	7	C. ^e Française	1911 set 08	—
Aveiro: Aveiro – Sarnada	38	C. ^e Française	1911 set 08	—
Minho: Valença – Lapela	11	CF Estado	1913 jun 15	1990
Vouga: Bodiosa – Viseu	12	C. ^e Française	1913 set 05	1989
Vouga: Sarnada – Arcozelo das Maias	22	C. ^e Française	1913 set 15	1989
Vouga: Arcozelo das Maias – Vouzela	22	C. ^e Française	1913 nov 30	1989
Vouga: Vouzela – Bodiosa	23	C. ^e Française	1914 fev 05	1989
Sado: Garvão – Alvalade	11	CF Estado	1914 ago 23	—
Minho: Lapela – Monção	6	CF Estado	1915 jul 15	1990
Sado: Alvalade – Lousal	13	CF Estado	1915 ago 01	—

Linhas e troços	km	companhia construtora	abertura	fecho
Sado: Lousal – Canal	13	CF Estado	1916 set 20	—
Sado: Canal – Grândola	6	CF Estado	1916 out 22	—
Sado: Grândola – Alcácer do Sal	25	CF Estado	1918 jul 14	—
Sado: Garvão – Funcheira	2	CF Estado	1919 jan 01	—
Corgo: Vidago – Tâmega	12	CF Estado	1919 jun 20	1990
Sado: Setúbal – Alcácer do Sal	40	CF Estado	1920 mai 25	—
Corgo: Tâmega – Chaves	7	CF Estado	1921 ago 28	1990
Lagos: Portimão – Lagos	17	CF Estado	1922 jul 30	—
Seixal: Lavradio – Seixal	4	CF Estado	1923 jul 29	1969
Batalha: Martingança – Batalha	33	Mineira do Lena	1924 jan 21	1945
Portalegre: Estremoz – Sousel	19	CF Estado	1925 ago 23	1990
Tâmega: Amarante – Chapa	8	CF Estado	1926 nov 22	1990
Reguengos de Monsaraz: Évora – Reguengos	40	CF Estado	1927 abr 06	1988
Sado: Garvão – Messines	70	CF Estado	1927 abr 09	—
Sado: Ermidas – Funcheira	35	CF Estado	1927 abr 09	—
Sabor: Carviçais – Lagoaça	16	CF Estado	1927 jul 06	1988
Tomar: Lamarosa – Tomar	15	CP	1928 set 24	—
Aljustrel: Castro Verde – Aljustrel	12	Mineira de Aljustrel	1929 jun 02	1993
Sabor: Lagoaça – Mogadouro	24	C. ^a Nacional	1930 jul 01	1988
Mondego: Lousã – Serpins	6	CP	1930 ago 10	2009
Tâmega: Chapa – Arco do Baúlhe	30	C. ^a Nacional	1932 mar 28	1990
Sado: Ermidas – São Tiago do Cacém	31	CP	1934 jun 29	—
Sines: São Tiago do Cacém – Sines	20	CP	1936 out 14	1990
Portalegre: Sousel – Cabeço de Vide	10	CP	1937 jan 20	1990
Sabor: Mogadouro – Duas Igrejas	32	C. ^a Nacional	1938 mai 22	1988
Cintura do Porto > Metro Porto: Trindade – Boavista	2	CF Norte	1938 out 30	—
Linha do Estádio Nacional: Cruz Quebrada – Estádio	1	CP	1944 jun 16	1979
Portalegre: Cabeço de Vide – Portalegre	8	CP	1948 nov 27	1990
Neves Corvo: Ourique – Neves Corvo	31	Mineira Neves Corvo	1992	—
Louriçal: Louriçal – complexos industriais	7	CP	1993	—
Ponte 25 de abril: Lisboa – Fogueteiro	17	FERTAGUS	1999	—
Ponte 25 de abril: Fogueteiro – Pinhal Novo	19	FERTAGUS	2003	—

* Prevista a reabertura da circulação após obras de modernização em curso.