

***The following introduction texts (in English first, in Portuguese further below) originate from the “Reference Catalogue of the bonds & shares of Railway & Tramway Companies in Spain & Portugal” by Erik Boone & Howard Shakespeare and can be ordered from us (contact [mario.boone@skynet.be](mailto:mario.boone@skynet.be))***

## **PORTUGUESE RAILWAYS**

The railway era came late to Portugal ; in 1844 a company (Cia das Obras Publicas) was awarded the authority to build a line from Lisboa to the Spanish frontier. Political troubles delayed the venture until 1852, and the first passenger line in Portugal did not open until 1856 and then for only some 20 km in the required direction. However, the first tracks for local industrial use were laid somewhat earlier, in 1853. In 1858 the Caminho de Ferro do Sul de Tejo was awarded the concession for a line from Barreiro, on the south bank of the Tejo, opposite Lisboa, west to Setubal and east to Vendas Novas, Evora and Beja. These lines were built on the standard European gauge, but in 1859 it was decided to harmonise with the broader Spanish gauge, and existing lines were adjusted. In that same year of 1859 the Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses (which later lost the ‘Real’) was formed, and was granted concessions for two lines. These were, firstly, from Lisboa north to Coimbra, Aveiro and Porto, and, secondly, branching off the first at Entroncamento to the Spanish frontier at Elvas, to link with the expanding Spanish network at Badajoz. The frontier was reached in 1864, but construction to the north was very slow, and services to Porto started only in 1877. The state built lines in the northern Minho/Douro area around 1869.

The Portuguese system did not then expand significantly until the 1870s/1880s, when a number of new lines were constructed in various parts of the country, notably the Douro valley inland from Porto, the centre around Coimbra, Lisboa and the lower Tejo, and lines running south to the Algarve, linking at several points with Spanish lines. Perhaps the most important of the new lines was that of the Cia. dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, built by the Soc. Financière de Paris as a direct Lisboa-Paris route, to link with the Spanish system through to Salamanca, Burgos and the French border, and at the same time a Porto-Madrid link.

Further lines continued to be built until the 1920’s, and the first electrified line (Lisboa-Cascais) opened in 1926; in that same year the C.F.P. leased the state-owned lines, giving it most of the country’s broad-gauge network. A semi-official Portuguese publication has stated that the majority of lines were technically mediocre and financially fragile. Not surprisingly, there was a tendency for small companies to get into financial trouble, and be absorbed into larger ones, either existing or created for the purpose. On this basis the Cia. Nacional incorporated the metre-gauge lines in the north-eastern Tras os Montes province, and the ‘Norte’ similar lines in the Porto district. However, even the giant (by local standards) Caminhos de Ferro Portugueses was declared by the Tribunal de Commercio in 1893 to be in a state of cessation of payments, and completely reorganised. A similar situation arose in 1927, when the company was ordered to meet its French obligations in gold francs, rather than depreciated paper francs ; a further reorganisation was required, and closer state control was then introduced.

In 1951 the operation of all lines (including the state-owned lines but excluding the Cascais line) was formally incorporated into the C.F.P., which, however, was

nationalised in 1975 (as the present C.P.), and the Cascais line was incorporated in 1978.

## **THE TRAMWAYS OF PORTUGAL**

The history of tramways in Portugal begins, not in the capital, Lisboa, but in the second city, Porto, where the first service of the 'carro americano' commenced in 1870; it ran along the bank of the Douro river to Matosinhos, on the coast. Traction was by mules. Clearly it was a success, since an extension and a branch were built in 1872/3 and several other lines were in use by 1875. Steam traction was introduced in 1878, and electricity in 1894.

Lisboa was not far behind; its first line, from Santa Apolonia station to Santos, was opened in 1873, again with mule traction, and other lines soon followed. Steam arrived in 1889, and electric traction in 1901, although, surprisingly, mule-drawn buses continued in use until 1917. The electrification was an expensive process and British capital was introduced, in the form of Lisbon Electric Tramways Ltd, which took over the lease of the city's main network, while retaining Cia. Carros de Ferro de Lisboa for operations. This, with its short-lived predecessor, Lisbon Steam Tramways Ltd (which appears not to have operated), are the only cases of foreign finance of part of the Portuguese tramway system.

Both Porto and Lisboa presented topographical problems, with the steep hills being impracticable for animal traction, and the two cities introduced cable, funicular and lift services, some of which still operate.

Little information is available on companies operating tramway services in other cities; certain services appear to have been in municipal ownership from the outset.

In 1976 all privately-owned transport companies with 60 or more vehicles were nationalised into 'Rodoviária Nacional'.

Almost all Portuguese tramway certificates are rare; only one is known to exist in more than a handful of examples.

## **ESTRADAS DE FERRO PORTUGUESAS**

A era ferroviária chegou tarde em Portugal, em 1844 a companhia (Cia das Obras Públicas) foi autorizada a construir a linha de Lisboa até a fronteira espanhola. Problemas políticos atrasaram o empreendimento até 1852, e a primeira linha de passageiros em Portugal não inaugurou até 1856 e após apenas 20 kilometros, na direcção requisitada. No entanto as primeiras vias para uso industrial local foram estabelecidas um tanto mais cedo, em 1853. Em 1858 foi concedida a linha, de Barreiro à companhia Caminho de Ferro do Sul de Tejo, no sul da margem do Tejo, do outro lado de Lisboa, oeste de Setubal e leste de Vendas Novas, Evora e Beja. Estas linhas foram construídas com bitolas de padrão europeu, mas em 1859 foi decidido igualar com a largura da bitola espanhola, e as linhas existentes foram ajustadas. No mesmo ano de 1859 a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses (no qual mais tarde perdeu o nome 'Real') foi formada e concedida com o privilégio da construção de 2 linhas. Estas eram a princípio do norte de Lisboa até Coimbra, Aveiro e Porto, e

após bifurcando a primeira linha de Entrocamento até a fronteira espanhola em Elvas, para ligar com a expansão da rede ferroviária espanhola em Badajoz. A fronteira foi alcançada em 1864, mas a construção ao norte era muito lenta, e as linhas para o Porto começaram somente em 1877. O governo construiu linhas na região norte Minho/Douro, cerca de 1869.

O sistema português não expandiu significativamente até os anos 1870-1880, quando várias outras linhas foram construídas por várias partes do país, principalmente no centro do Vale Douro de Porto, o centro ao redor de Coimbra, Lisboa e baixo Tejo, e linhas funcionando do sul para o Algarve, ligando vários pontos com as linhas espanholas. Talvez a mais importante das novas linhas da Companhia de Ferro da Beira Alta, construída pela Soc. Financiere de Paris foi a rota direta Lisboa-Paris, para ligar com o sistema espanhol, através de Salamanca, Burgos e a fronteira francesa, e ao mesmo tempo uma linha de Ligação Porto-Madrid.

Linhas adicionais continuaram a ser construídas até os anos 20 e a primeira linha elétrica (Lisboa-Cascais) inaugurada em 1926; neste mesmo ano a C.F.P. arrendou as linhas de propriedade governamental, dando-lhe a maioria da bitola da rede do país. Uma publicação portuguesa semi-oficial constatou que a maioria das linhas eram tecnicamente mediocres e financeiramente frágeis. Não se pode admirar, havia uma tendência por parte das pequenas companhias em se envolverem em problemas financeiros, e serem absorvidas em problemas maiores, ora existindo, ora criado para este propósito. Baseando-se nisso a Cia Nacional incorporou as linhas com bitola métrica no nordeste da província de Trás dos Montes, e as linhas semelhantes "Norte" no distrito do Porto. Porém, mesmo a grande (por padrões locais) Caminhos de Ferro Portugueses foi declarada pelo tribunal de comércio em 1893 estar numa situação de cessação de pagamentos e completamente reorganizada. Uma situação semelhante surgiu em 1927, quando ordenaram a companhia a manter suas dívidas francesas em franco-ouro, ao invés do desvalorizado franco-moeda; reorganização adicional foi solicitada, e foi introduzido um controle mais próximo do governo.

Em 1951 a operação de todas as linhas (incluindo as linhas de propriedade governamental, mas excluindo a linha Cascais) foi formalmente incorporada em C.F.P., a qual, no entanto, foi nacionalizada em 1975 (como a atual C.P.), e a Cascais foi incorporada em 1978.

## **OS CARRIS DE FERRO DE PORTUGAL**

A história dos carris de ferro de Portugal começa, não na capital, Lisboa, mas na segunda cidade, Porto, onde o primeiro emprego do "carro americano" começou em 1870; o seu trajeto foi ao longo das margens do rio Douro até Matosinhos, na costa. A tração era feita por mulas. Realmente foi um sucesso, desde quando uma extensão e uma filial foram construídas em 1872/3 e várias outras linhas funcionavam em 1875. A tração a vapor foi introduzida em 1878, e a elétrica em 1894.

Lisboa não estava atrás; sua primeira linha partindo da estação de Santa Apolónia até Santos, foi inaugurada em 1873, e ainda com tração a mula, e outras linhas logo surgiram. O trem a vapor surgiu em 1889 e a tração elétrica em 1901, embora, surpreendentemente, os veículos puxados a mula continuaram em uso até 1917. A eletrificação era um processo dispendioso e o capital britânico contribuiu na forma de

Lisbon electric Tramways Ltd, a qual tomou posse do arrendamento da principal rede da cidade, enquanto mantinha Cia Carros de Ferro de Lisboa para operações. Esta com sua predecessora de breve duração, Lisbon Steam Tramways Ltd, a qual parece não ter funcionado, são os únicos exemplos de capital estrangeiro no sistema de carris de ferro portugueses.

Ambos Porto e Lisboa, apresentavam problemas topográficos com suas colinas íngrimes sendo impraticável a tracção animal e as duas cidades introduziram, os sistemas: teleférico; funicular e de elevação, alguns dos quais ainda estão em funcionamento.

Pouca informação se pode obter sobre companhias que operam com linhas de carris de ferro em outras cidades; algumas linhas parecem ter sido de propriedade municipal a princípio.

Em 1976 toda companhia de transporte privado com 60 ou mais veículos foram nacionalizadas como 'Rodoviária Nacional'.

Casi todos documentos sobre carris de ferro portugueses que temos conhecimento são raros, não existindo mais do que alguns exemplos.

***Copyright protected. No part of this text may be reproduced in any form without written permission from The Scripophily Center.***