

# Pequena História dos Caminhos-de-Ferro em Portugal

Por Carlos Frias de Lima

---

A história dos Caminhos-de-ferro em Portugal está, sem dúvida alguma, ligada à CP, Caminhos-de-ferro Portugueses. Se até 1947 existiam em Portugal várias companhias a explorarem as nossas linhas-férreas, desde essa data os nossos comboios viram-se todos integrados naquela empresa que é sempre tema de uma boa conversa: a CP.

Depois de muitas intenções, de muitas companhias e de muitos projectos, Portugal viu nascer a sua primeira linha de Caminho de Ferro de Lisboa ao Carregado em 28 de Outubro de 1856. Foi obra da Companhia Central e Peninsular dos Caminhos-de-ferro em Portugal que, desde 1853, trabalhava na construção da linha. Apesar dos auxílios do Estado à companhia concessionária, a sua situação não era brilhante, acabando o Estado, através do Eng. João Crisóstomo Abreu e Sousa, por assumir, em 1857, a direcção de todos os serviços de exploração e construção. Após a rescisão do contrato com a Companhia Peninsular dão-se os passos para a formação de uma nova companhia que levasse o mais rapidamente possível o Caminho-de-ferro ao Porto e à fronteira. Apesar de alguns esforços, nomeadamente do empresário britânico Morton Peto, para a formação de uma nova companhia, só em 1859 o governo contratou provisoriamente D. José de Salamanca, empreiteiro que já tinha trabalhado em Espanha e Itália, para que avançasse com a construção das linhas. O abanão é notável e, da lentidão dos trabalhos, passa-se a um ritmo muito fora do normal para aquela época. A D. José de Salamanca é concedida em definitivo a construção das Linhas do Norte e Leste, depois de concurso, de que aliás foi o único concorrente. Assim, em 20 de Junho de 1860, funda a Companhia Real dos Caminhos-de-ferro Portugueses que se propõe explorar as Linhas do Norte e do Leste e as linhas de que posteriormente obtivesse concessão. De imediato a Companhia Real muda a bitola (1,44 metros) da linha já construída entre Lisboa e Asseca (68 km.), passando-a para a bitola ibérica, com 1,67 metros, sem haver qualquer interrupção no serviço ferroviário. Posteriormente o comboio chega a Elvas em 4 de Julho de 1863 e a Badajoz em 24 de Setembro do mesmo ano, ficando deste modo Portugal ligado à rede espanhola. A Linha do Norte fica unida até Vila Nova de Gaia em 7 de Julho de 1864.

Entretanto, para o Sul, dava também o Caminho-de-ferro os seus primeiros passos. Nasce a Companhia dos Caminhos-de-ferro ao Sul do Tejo que se propõe explorar uma

linha entre Aldegalega e Vendas Novas. Posteriormente a origem passa para o Barreiro e são previstas extensões para Setúbal, Évora e Beja. O concurso para a construção das linhas é aberto em 1854 e em Maio de 1858, com bitola de 1,44 metros, os comboios da Companhia já circulam até Bombel. Em 1859 abre o governo concurso para o prolongamento até Évora e Beja. Não havendo interessados o governo contrata uma empresa para a construção e exploração dos prolongamentos. Esta empresa que se popularizou por Companhia Inglesa foi obrigada, por lei, a construir as suas linhas com bitola ibérica. Enquanto esta empresa inicia os seus trabalhos, a Companhia dos Caminhos-de-ferro ao Sul do Tejo abre as suas linhas em 23 de Janeiro de 1861 à exploração, entre o Barreiro e Vendas Novas e do Pinhal Novo a Setúbal. A Companhia dos Ingleses faz chegar o comboio a Évora a 14 de Setembro de 1863 e a Beja a 15 de Fevereiro de 1864. Cria-se assim uma situação bem caricata em Vendas Novas: daí para o Alentejo existia uma bitola e daí para o Barreiro outra, ocasionando o inevitável transbordo, para já não falar na travessia do Tejo em vapor. Quis o governo resolver este problema e já em 1861 tem autorização para propor o resgate à Companhia do Sul do Tejo. Resolvido o resgate o governo contrata em 1864 a Companhia dos Ingleses para a exploração das linhas resgatadas e para que mude a bitola entre Barreiro e Vendas Novas e Pinhal Novo e Setúbal, para além de prolongar as suas linhas de Évora à de Leste e de Beja à fronteira, na direcção de Sevilha e do Algarve. No entanto a Companhia do Sueste não conseguia fazer uma exploração que cumprisse os compromissos assumidos com o Estado, sendo as suas linhas em exploração postas em hasta pública em 1867. Não havendo ninguém na praça ficou o Estado de posse das Linhas do Sul e Sueste a partir de 13 de Março de 1869, passando a construir por sua conta e risco as linhas em direcção ao Algarve. O Estado apesar de alguns esforços na década de setenta não conseguiu atrair capitais nem empresas para a exploração e construção das linhas, mesmo com as subvenções que se propunha dar. Chegou assim a linha a Faro em 1 de Julho de 1889, já sob a jurisdição do Estado.

Para o norte chegou o Caminho-de-ferro ligeiramente depois, não encontrando, no entanto, tantas dificuldades económicas. Foi sob iniciativa do próprio Estado que nasceram as linhas de via larga ao norte do Douro. Desde 2 de Julho de 1867 que tinha o Estado autorização das cortes para construir uma linha até Braga e à fronteira e uma outra ao longo do rio Douro até ao Pinhão. Foi apenas em 20 de Maio de 1875 que circulou o primeiro comboio entre o Porto e Braga, inaugurando-se assim o Caminho-de-ferro a norte do rio Douro. O comboio chegou pela primeira vez à Régua em 15 de Julho de 1879, alcançando Barca d'Alva em 9 de Dezembro de 1887, ficando aí também ligado à rede espanhola. Em Valença a ligação com a Galiza tinha ocorrido em 25 de Março de 1886. A ligação com a rede da Companhia Real tinha ocorrido em 1877, a 5 de Novembro, através da ponte de Eiffel, unindo as duas margens do Douro.

Para finalizar este aspecto do nascimento das companhias de Caminhos-de-ferro de via larga falta referir a linha da Beira Alta. Na continuação do crescimento ferroviário em Portugal, surge em 1874 uma proposta parlamentar para a construção de uma linha que, atravessando a Beira Alta, unisse o litoral com a fronteira espanhola. Por duas vezes abriu o governo concurso para a construção da linha, obtendo sempre resultados negativos. O governo ainda pensa ele próprio avançar com a construção, mas num derradeiro concurso atribui em 3 de Agosto de 1878 a construção e exploração da Linha da Beira Alta à Société Financiere de Paris que organiza a Companhia para a Construc  o e Explora  o da Beira Alta. Comecamos os trabalhos em 1878 e a inaugura  o da linha, já pela Companhia dos Caminhos-de-ferro Portugueses da Beira Alta, ocorre em 3 de Agosto de 1882, entre a Figueira da Foz e Vilar Formoso.

Com o virar do século Portugal dispunha de duas companhias privadas de Caminho de Ferro e de duas redes - Minho e Douro e Sul e Sueste - exploradas pelo Estado, isto em via larga. A 14 de Julho de 1899 são criados os Caminhos-de-ferro do Estado, como entidade administrativa, sendo entregue a um Conselho de Administra  o toda a gerência dos negócios das duas redes. O Conselho de Administra  o passa a gozar de alguma independência administrativa, de modo a tentar resolver os problemas que até a   se punham em virtude da excessiva centraliza  o dos serviços. No início do novo século o comboio já chega a Silves, Faro, Setúbal, Marvão, Elvas, Sintra, Cascais, Coimbra (cidade), Figueira da Foz e Alfarelos (via oeste), Rossio, Guarda, Valença, Barca d'Alva e Porto S. Bento (provisoriamente).

Em 14 de Janeiro de 1904    inaugurada a Linha de Vendas Novas, ficando assim unida a rede do Sul e Sueste com a da Companhia Real, na esta  o de Vendas Novas. Esta linha tinha sido concessionada em 22 de Setembro de 1887, formando-se uma companhia para a sua constru  o e explora  o denominada Companhia dos Caminhos-de-ferro Meridionais. Por manifesta falta de capacidade a empresa socorreu-se da Companhia Real para a constru  o e explora  o da Linha de Vendas Novas. Em 11 de Marc  o de 1900 tinha sido dada a autoriza  o governamental para que a Companhia Real assumisse, por contrato, a constru  o e explora  o da linha. São em 27 de Junho de 1928 a Companhia dos Caminhos-de-ferro Meridionais transferiu para a CP a concessão da Linha de Vendas Novas.

Em 1918 a Companhia dos Caminhos-de-ferro Portugueses, que desde 1910 e por motivos óbvios tinha abandonado a palavra "Real", arrenda a explora  o da Linha de Cascais, com a conveniente autoriza  o governamental,    Sociedade Estoril. Esta empresa compromete-se a electrificar a linha, o que veio a acontecer em 15 de Agosto de 1926. No entanto devido a interferências com o Cabo Submarino em Carcavelos os comboios eléctricos são suspensos em 21 de Agosto. São em 22 de Dezembro de 1926 os

comboios eléctricos voltam a circular definitivamente, depois de resolvidos todos os problemas técnicos relativos às perturbações com o Cabo Submarino.

No ano de 1926 o Estado, com intenção de se libertar da exploração das suas redes do Sul e Sueste e do Minho e Douro, abre concurso entre companhias nacionais para a concessão da exploração daquelas linhas. Apresentam-se a concurso as seguintes empresas: Sociedade Geral de Comércio, Indústria e Transportes; Companhia União Fabril; Companhia do Caminho-de-ferro de Guimarães; Companhia dos Caminhos-de-ferro Portugueses; Banco Burnay; Companhia Industrial Resineira e Companhia Geral de Construções. Por despacho ministerial de 9 de Março de 1927 o governo arrenda as suas linhas do Minho e Douro e Sul e Sueste à Companhia dos Caminhos-de-ferro Portugueses. No entanto para a CP o panorama não era nada animador, já que as linhas do Estado se encontravam muito degradadas, dado que os investimentos estatais na via tinham sido escassos desde a sua construção e o material circulante mais recente, nomeadamente locomotivas, tinha sido recebido como forma de indemnização da guerra de 1914/18.

A CP atendendo à sua falta de experiência na via estreita, subarrenda as linhas estreitas do Douro à Companhia Nacional dos Caminhos-de-ferro (Linhas do Corgo e Sabor) e à Companhia dos Caminhos-de-ferro do Norte de Portugal (Linha do Tâmega).

Em 1945 o governo, de forma a conseguir uma maior eficiência económica nos transportes ferroviários, estabeleceu um plano de substituição de todas as concessões das linhas férreas de via larga e estreita por uma concessão única, que incluía as linhas do Estado do Minho e Douro e Sul e Sueste e todas as linhas exploradas pela Beira Alta, Norte de Portugal, Vale do Vouga e Companhia Nacional. Assim a partir das zero horas do dia 1 de Janeiro de 1947 todas as linhas-férreas portuguesas (excepto a linha de Cascais que continua arrendada à Sociedade) passam a estar integradas na CP. Em 1951 é assinado em definitivo o contrato de concessão única entre a Companhia dos Caminhos-de-ferro Portugueses e o governo.

Em 1948 entram em funcionamento as primeiras locomotivas a diesel, com o objectivo de começar a substituir as 341 locomotivas a vapor existentes então.

Reconhecendo a estagnação em que o Caminho-de-ferro se encontrava em Portugal, o Estado, em 1953, ajuda a CP na sua reorganização e modernização. Integrado no I Plano de Fomento são atribuídos 283 milhões de escudos para instalações fixas e 450 milhões para a electrificação das linhas. No II Plano de Fomento Nacional são atribuídos 800 milhões de escudos para a electrificação do Entroncamento ao Porto, 150 milhões para material Diesel, 160 milhões para material circulante e 190 milhões para renovação das linhas.

Dispondo de verbas tão avultadas dão os nossos Caminhos-de-ferro um salto qualitativo nos serviços que vinham prestando ao país. Com o final dos anos cinquenta dá-se início à electrificação da Linha do Norte, depois de tal ter acontecido na linha de Lisboa a Sintra. Os 100 anos do Caminho-de-ferro em Portugal - 28 de Outubro de 1956 - são comemorados com a inauguração da electrificação, no sistema de 25000 volts alternos em 50 ciclos, entre Lisboa e o Carregado e ainda a ligação a Sintra. A entrada em funcionamento do material eléctrico só se dá em 1957, em 28 de Abril. As locomotivas e unidades eléctricas passam a circular juntamente com o material diesel que desde 1948 já fazia serviço nas linhas da Companhia. Durante os anos 60 são adquiridas mais locomotivas e automotoras diesel, bem como locomotivas eléctricas, permitindo acabar gradualmente com a tracção a vapor. Na Região Centro ela acabou em 15 de Fevereiro de 1968 e na Região Sul em 1969.

Com o III Plano de Fomento são atribuídos, entre 1968 e 1973, aproximadamente 4500 milhões de escudos para os nossos Caminhos-de-ferro. Daquele valor 56% são destinados a infra-estruturas e 35% a material motor. O Estado reforça a sua posição na CP já que da verba atribuída pelo III Plano de Fomento 1480 milhões de escudos são uma participação do próprio Estado. O restante foi obtido através da emissão de obrigações e por financiamentos internos e externos.

Em 1975, através do Decreto-Lei nº 205B/75 de 15 de Abril a CP é nacionalizada, passando o Estado a ter uma posição de controlo total da Companhia. A Sociedade Estoril é integrada na CP. Em 25 de Março de 1977 são publicados os estatutos da transportadora ferroviária nacional, que adoptam a designação de CP - Caminhos-de-ferro Portugueses, Empresa Pública.

No mesmo dia, as locomotivas a vapor fazem a sua despedida da via larga, deixando de circular regularmente. Depois das Regiões Centro e Sul, é a vez da Região Norte dizer também adeus ao vapor em via larga. Só que desta vez o adeus era definitivo. Em via estreita o vapor ainda prolongava por mais alguns anos a vida das suas locomotivas.

Com o final dos anos setenta os Caminhos-de-ferro entram numa fase de estagnação, em que os investimentos são bastantes reduzidos, limitando-se à aquisição de algum material circulante. Em termos de infra-estruturas é apenas de salientar a ligação entre Poceirão e Águas de Moura, linha que vai permitir uma melhor ligação ao sul e também a Sines, ao fim e ao cabo a verdadeira razão da construção deste troço de via-férrea.

Os anos oitenta vão encontrar os Caminhos-de-ferro Portugueses numa verdadeira encruzilhada. O Estado parece interessado em desenvolver o transporte ferroviário, anunciando a atribuição de largas verbas, cujos resultados práticos são reduzidos. Apenas a nova travessia do Douro, inaugurada em Junho de 1991, foge a esta situação,

acabando a nova ponte com um estrangulamento na rede. Em contrapartida em muitas das linhas de tráfego reduzido a exploração é suspensa, causando grandes conflitos entre a empresa ferroviária e as populações.

Com a entrada de Portugal na Comunidade Económica Europeia o panorama ferroviário português pouco muda. Os apoios atribuídos pela Comunidade são encaminhados prioritariamente para construção de estradas, vias rápidas e auto-estradas.

É só na década de noventa que finalmente o Estado olha com alguma atenção para o Caminho-de-ferro investindo largas verbas e lançando obras de grande envergadura. Para além da aquisição de novas locomotivas eléctricas e da electrificação do troço Entroncamento -Abrantes, os investimentos são canalizados para a reconversão e electrificação da Linha da Beira e para a modernização da Linha do Norte. Na linha de Sintra dá-se início a um ambicioso plano de modernização com a construção de novas estações, para além da quadruplicação dos seus primeiros quilómetros. Novo material circulante entra também ao serviço. Nos arredores do Porto os troços suburbanos das linhas do Minho e Douro são duplicados e electrificados.

Com o aproximar do fim do século Portugal é um autêntico estaleiro ferroviário: a Linha do Norte prepara-se para receber comboios com tecnologia pendular; a Linha da Beira Alta está apta a receber comboios de grande tonelagem traccionados por locomotivas eléctricas; as áreas metropolitanas de Lisboa e Porto são palco de grandes obras de modernização dos seus principais eixos ferroviários de acesso; constrói-se finalmente uma ligação ferroviária que liga Lisboa à outra margem do Tejo, utilizando a ponte construída em 1966; a Linha do Sul prepara-se para ser electrificada. Em Lisboa é construída uma nova estação - Estação do Oriente - com objectivo principal de servir a Exposição Universal de 1998. À sua volta é construída uma verdadeira plataforma intermodal de transportes, com ligações ao metro, aos autocarros urbanos e suburbanos, tanto no corredor de Vila Franca de Xira, como no novo eixo do Montijo, em função da entrada em funcionamento da nova ponte sobre o Tejo.

Com o aproximar do ano 2000 também o Estado revê a sua posição sobre o Caminho-de-ferro. A já secular Caminhos-de-ferro Portugueses é repartida em duas empresas, uma que constrói e gere as linhas, a outra que opera os comboios. O estado continua a tutelar as suas actividades, mas tudo indica que o mercado ferroviário poderá receber capitais privados a curto prazo.

Depois de quase um século e meio de existência, o Caminho-de-ferro em Portugal está reduzido a dois eixos fundamentais: Braga - Lisboa e a ligação pela Beira Alta à Europa. As linhas do Sul têm uma expressão reduzida, realizando um serviço regional num território cada vez mais desertificado. Além destes dois eixos, mantêm-se as ligações

suburbanas de Lisboa, Porto e Coimbra, cuja importância é vital para o acesso das populações residentes nas áreas adjacentes a estas cidades. Com as obras em curso neste final de século parece haver condições para que o Caminho-de-ferro em Portugal, no virar do milénio, dê um salto qualitativo de forma a recuperar o atraso de décadas e décadas de marasmo. Do transporte porta a porta, característico de décadas passadas, o Caminho de Ferro está cada vez mais vocacionado para, além dos serviços suburbanos, assegurar as ligações rápidas nacionais ao longo do litoral (Braga - Faro) e também a ligação europeia da Beira Alta, garantindo o transporte de passageiros e mercadorias em velocidades cada vez mais elevadas.