



Luís António Lopes dos Santos, ISCTE-IUL, CEHC

Título: *A ELECTRIFICAÇÃO DOS CAMINHOS-DE-FERRO PORTUGUESES, ENTRE FORTUNA E MALOGRO 1956-1974*

Resumo: A electrificação de caminhos-de-ferro em Portugal foi pela primeira vez equacionada, na sequência da introdução da tracção eléctrica na rede de transportes urbanos de Lisboa, a partir de 1904. A Carris de Ferro de Lisboa detinha entre o Rossio e o Dafundo, um percurso paralelo ao proporcionado pela Linha de Cascais, concessionada à CP, que pôs em evidência as vantagens do novo modo de tracção, sobre os comboios explorados com locomotivas a vapor. A solução consistiu no arrendamento da linha à Sociedade Estoril, por contrato de 1918, com a condição de que o arrendatário procedesse à sua electrificação, efectivamente inaugurada em 1926.

Os resultados obtidos levaram ainda nos anos vinte à execução de estudos para a electrificação das linhas da zona suburbana de Lisboa, zona suburbana do Porto, bem como do percurso entre as duas grandes cidades. Contudo, o ainda alto preço da energia eléctrica praticado em Portugal, por um lado, a relativa escassez de tráfego até nas principais artérias da rede ferroviária, por outro, levou ao adiamento destes projectos, ao que se juntou o ambiente de crise, falta de capacidade para investimento e queda do tráfego, vivido por todos os caminhos-de-ferro portugueses a partir dos anos trinta.

Entre 1945 e 1951, processar-se-ia sob a influência da Lei 2.008, um conjunto de transformações no sector ferroviário nacional, que culminaria na sua concentração numa única concessão, entregue à CP. Para além disso, o Estado assumia que doravante, seriam da sua responsabilidade os custos de primeiro estabelecimento, bem como de funcionamento do sistema ferroviário.

Neste novo contexto, a electrificação das principais linhas ferroviárias, surgia não só como forma de melhorar o serviço e reduzir os custos de exploração, como também de viabilizar o plano mais amplo de electrificação nacional, proporcionando à indústria da electricidade um consumidor de grande escala – o caminho-de-ferro. Os anos 50 assistiriam assim ao arranque da primeira grande vaga de electrificação dos caminhos-de-ferro nacionais, que se prolongaria até princípios dos anos 70.

Como balanço, se por um lado a electrificação proporcionou uma efectiva melhoria da oferta e qualidade do serviço, com correspondente economia de exploração, o que nos permite encará-la como uma medida afortunada, por outro lado, não cabem dúvidas de que os investimentos feitos se limitaram ao estritamente indispensável para substituir os modos de tracção vapor e Diesel pelo novo material eléctrico, sendo a catenária montada sobre uma infra-estrutura obsoleta, que ajudou a cristalizar. Sob esse prisma, as possibilidades do novo modo de tracção não puderam ser totalmente potenciadas, o que acentuou a perda de mercado do caminho-de-ferro para a estrada, deixando igualmente um certo sabor a malogro.