

Carris de ferro em Portugal



Ponte São João (Porto-Gaia), Linha do Norte, 2006

Há 152 anos, em 28 de Outubro de 1856, foi inaugurado o primeiro troço ferroviário em território português. Ligava Lisboa à povoação do Carregado, a escassos 36 km de distância. Inicialmente construídas em bitola de 1,44 m, as vias portuguesas mudam, em 1861, para a bitola de 1,67 m a fim de se ajustarem à rede espanhola que, por motivos políticos – a memória demasiado fresca das invasões napoleónicas – foi construída nesta última, mais larga. O intuito era impedir a utilização da ferrovia por uma sempre possível, pelo menos à época, invasão francesa. Em 1863 a Linha do Leste, do qual fazia parte o troço inaugural de Lisboa ao Carregado, chegava finalmente à fronteira. Lisboa ligava-se ao mundo através dum meio de transporte moderno e tecnológico.

Ao Norte o comboio chegou ligeiramente mais tarde. Só em 1875 é que foram inauguradas as Linhas do Minho (do Porto a Nine e Braga) e do Douro (do Porto a Penafiel). Também nesse ano foi inaugurada a Linha do Porto à Póvoa. A esta última vai ser-lhe atribuída, 127 anos mais tarde, no dia 7 de Dezembro de 2002, a honra de inaugurar o sistema de metropolitano ligeiro do Porto.

Em 1877 é finalizada a Ponte Maria Pia sobre o Douro. Construída pela famosa Casa Eiffel, lançada entre o Porto e Vila Nova de Gaia, estabelece finalmente a ligação física entre Lisboa e o Porto por caminho-de-ferro. Esta obra de arte é, sem dúvida, a mais emblemática obra de engenharia ferroviária construída em Portugal.

Novas linhas são projectadas e construídas. A norte duas ligações internacionais foram estabelecidas: em 1886 o Porto liga-se à Galiza através de Valença, na Linha do Minho, e a Linha do Douro, fruto da vontade dos burgueses do Porto, liga-se a Salamanca em 1887. Até 1949, com a chegada do comboio a Arco de Baúlhe, terminus da Linha do Tâmega, o caminho-de-ferro português, com altos e baixos, e crónicas dificuldades financeiras, expande-se.

MAPPA

DOS

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Em 1 de Janeiro de 1895

NO CONTINENTE E NO ULTRAMAR

PUBLICADO PELA

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE

PORTUGAL

REDAÇÃO - R. DO LORETO-43

LISBOA

LINHAS EM EXPLORAÇÃO

ADMINISTRAÇÃO DO ESTADO

Sul e Oeste.	Kilometros
Sul - Barreiro a Faro.....	340
Ramal - Pichal Nova a Setúbal.....	18
Evora - Casa Branca a Extremoz.....	79
Sueste - Beja a Fátima.....	43
Minho e Douro.	478
Minho - Porto a Fronteira de Valença.....	132
Ramal - Porto a Porto-Alfandega.....	4
Nisa a Uruga.....	15
Douro - Ermesinde a Fronteira de Barco d'Alva.....	192
Total das linhas do Estado.....	810

COMPANHIAS

Companhia Real.	
Leaste - Lisboa a Fronteira Badajoz.....	275,6
Ramal - Torre das Vargens a Fronteira de Valença a Alcantara.....	71,7
Norto - Estremoz a Porto.....	229,6
Ramal - Coimbra B a Coimbra.....	9,7
- Cintura de Lisboa.....	9,0
Urbana - Lisboa-Rioja a Bifurcação de Sete Rios.....	4,0
Cintura-Terras - Alcantara a Cintura e Terras.....	74,1
Terras-Figueira - Terras a Figueira da Foz.....	169,3
Alfândega.....	23,9
Cascaes - Alcantara a Cascaes.....	211,9
Beira Baixa - Abrantes a Bifurcação de Guardã Beira Alta.....	1.070
Figueira da Foz a Fronteira de Vilar Formoso.....	253
Companhia Nacional (vias reduzidas).	283
Mirandella - Fax Teu a Mirandella.....	55
Vizou - Santa Comba a Vizou.....	50
Porto a Povoa e Famalicão (vias reduzidas).	105
Povoa - Porto (Baixa Vista) a Famalicão.....	58
Mattosinhos - Senhora da Hora a Leça.....	6
Guimarães (via reduzida).	64
Trofa a Guimarães.....	34
Total das linhas de companhias.....	3.344
Total da rede no continente.....	2.344

SIGNALES CONVENCIONALES

- Cidade cabega de distrito
- " " " concelho
- Cabeça de concelho
- Praça de guerra
- Estrada Real
- " districtal
- Caminho de ferro
- " " em constr.
- " " a construir

Escala de 1/100000



N. 15.770



DEPOSITADO

em conformidade com o art. 604 do Código Civil, para gozar dos direitos de propriedade no mesmo Código consignados.



Centro de Comando Operacional, Contumil, 2008

Nas três décadas seguintes alguns avanços são alcançados, nomeadamente a introdução da tracção diesel e depois a tracção eléctrica a 25.000 volts. Chegou primeiro, em 1956, à linha de Sintra e ao troço Lisboa – Carregado. Em 1966 é finalmente inaugurada a electrificação de Lisboa ao Porto. A partir dos finais dos anos sessenta, reunindo consideráveis e incomuns meios financeiros, executa-se a Renovação Integral da Via (RIV), privilegiando já, tal como nos nossos dias, o eixo Braga – Lisboa. Em 1975 a CP, que já era detentora da concessão única, é nacionalizada pelo governo revolucionário.

A partir da década de oitenta, duas tendências opostas e contraditórias tornam-se norma até aos dias de hoje. Por um lado encerram-se vias, principalmente em Trás-os-Montes, no Alentejo e noutras regiões interiores. Viseu, uma importante capital de distrito que conseguiu um desenvolvimento notável nas últimas décadas, viu ser-lhe retirado o serviço ferroviário em 1988; por outro lado modernizam-se as redes que servem as áreas metropolitanas de Lisboa e Porto onde novo e moderno material circulante é introduzido.

Em 1988, o Conselho de Ministros, presidido por Aníbal Cavaco Silva, aprova o “Plano de Modernização dos Caminhos de Ferro 1988-94”. Na sequência deste plano, que apostava exclusivamente nos sistemas ferroviários das áreas metropolitanas de Lisboa e Porto e também nos principais eixos de longo curso, sobretudo no eixo Braga – Faro, cerca de 770 km de via-férrea foram definitivamente encerrados. A norte, esta política de fecho de linhas foi particularmente devastadora.

Os investimentos concentraram-se fundamentalmente nos eixos metropolitanos e foi iniciado aquele que hoje se pode considerar um dos maiores fracassos da história do caminho-de-ferro



Comboio suburbano Aveiro-Porto, 2006



Serviço suburbano na Linha de Cascais, 2008



Estação da Casa da Música (Metro do Porto), 2009

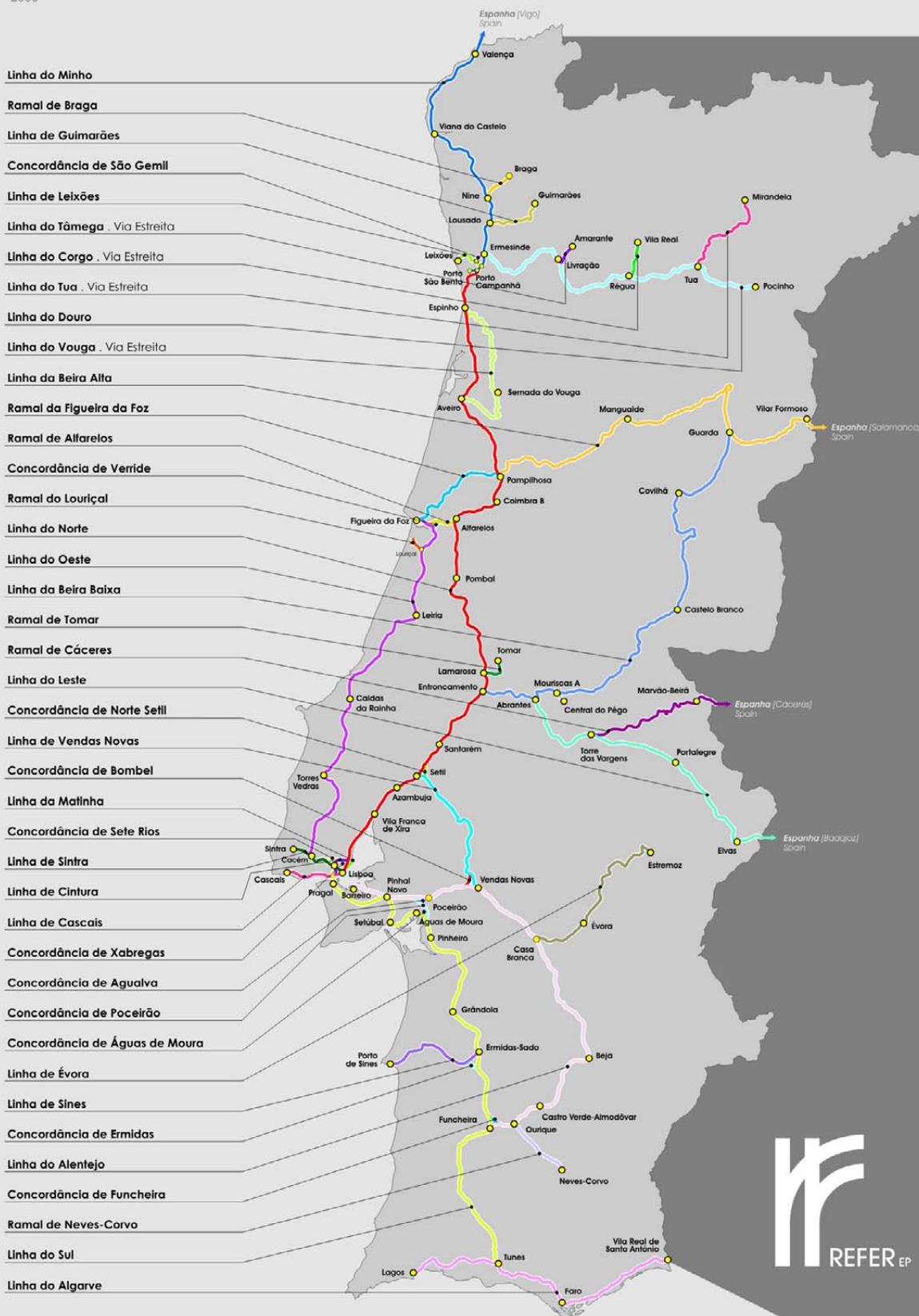
Estação de Cruz Quebrada, Lisboa, 2008



Linhas e Ramais em Exploração

Rede Ferroviária Nacional

2006



Mapa da rede ferroviária portuguesa, REFER EPE 2006. Não inclui redes de metropolitano de Lisboa, Metro do Porto, Metro Sul do Tejo, eléctricos de Lisboa e Porto. Não inclui a maioria dos ramais particulares ou industriais.



Serviço suburbano em Lisboa, 2008



Estação do Pólo Universitário (Metro do Porto), 2009

português: o projecto de modernização da Linha do Norte. Hoje, vinte anos depois, este desiderato continua por concluir. Depois de investimentos de milhões e muitos anos de trabalho, a modernização da principal via-férrea portuguesa arrasta-se penosamente e ainda está longe de terminar. Não está mesmo garantida a sua concretização integral e grande parte dos seus pressupostos iniciais foram já subvertidos. Devido a estes factos os comboios de pendulação activa, comercialmente conhecidos como “Alfa Pendular”, que desde 1999 circulam em Portugal, nunca puderam verdadeiramente ser aproveitados em toda a plenitude e efectuam tempos de viagem bastante abaixo do que as suas especificações técnicas prometiam.

No entanto, destas duas últimas décadas, podemos extrair um conjunto de mudanças assaz positivas para o transporte ferroviário em Portugal. Logo à cabeça ressalta a modernização e optimização conseguidas nos já referidos sistemas ferroviários das metrópoles de Lisboa e Porto. Foram renovadas vias, alguns eixos quadruplicados, e novos comboios foram comprados. Em 1991 foi inaugurada a Ponte de S. João sobre o Douro e, finalmente, em 29 de Julho de 1999 o comboio vence o Tejo atravessando-o em Lisboa sobre a Ponte 25 de Abril. A renovação integral das Linhas da Beira Baixa, do Minho até Braga, do Douro até Caíde e da Linha do Sul em direcção ao Algarve, assim como a introdução de novas tecnologias de controlo e comando de circulação, de comunicações e de segurança e apoio à condução também devem ser contabilizadas como evoluções deveras positivas. Os “Alfa Pendular” que hoje circulam já de Braga a Faro, apesar de tudo, introduziram um novo paradigma de qualidade no serviço ferroviário português.

Hoje a discussão segue acalorada sobre a introdução dos comboios de alta velocidade e o traçado e os custos deste projecto são tudo menos consensuais na sociedade portuguesa.



Linha do Minho. 2007

Mas a grande revolução ferroviária portuguesa dos últimos anos não aconteceu no seio da ferrovia clássica. Aconteceu no dia 7 de Dezembro de 2002 com a abertura da Linha Azul do sistema de metropolitano ligeiro do Porto que, como já foi referido, aproveita a antiga via estreita do Porto à Póvoa. Velha aspiração desta antiga urbe do norte de Portugal onde vivem 1,3 milhões de pessoas, este projecto vinha sendo amadurecido desde 1989. Hoje conta com 60 km de rede, 8 dos quais em túnel, 70 estações, e foi utilizado por 51,5 milhões de pessoas em 2008. Em crescimento constante, neste momento utilizado por mais de 5 milhões de pessoas todos os meses, é paradigma exemplar de intermodalidade e case study internacional.

António Alves

Fotografia da capa: Couto de Cambeses, Ramal de Braga, 2001.



Gare do Oriente, Lisboa, 2008



Linha do Tâmega, 2009



"Ponte seca de Durrães", Linha do Minho, 2009

Estação da Trindade (Metro do Porto), 2009





Estação do Aeroporto (Metro do Porto), 2009



Renovação integral da Linha de Évora, 2006



Linha do Minho, 2009.

Serviço suburbano na Linha de Cascais, 2008





INFORMAÇÕES
PARA EFEITOS
DE OFERTA DE
COMBIOS
URBANOS, O DIA
24 DE JUNHO
(SÃO JOÃO)
É CONSIDERADO
FERIADO OFICIAL
INFORME-SE

Estação de Porto São Bento, 2006



Serviço suburbano em Lisboa, 2009



Estação do Rossio, Lisboa, 2008



Estação do Rossio, Lisboa, 2008



Estação de Varziela (Metro do Porto), 2009

Estação de Vale de Prazeres, Linha da Beira Baixa, 2009





Neve na estação de Tadim, Ramal de Braga, 09 de Janeiro de 2009

Estação de Castelo da Maia (Metro do Porto), 2009





Serviço regional na Linha da Beira Baixa, 2009



Serviço suburbano Porto-Aveiro, 2009



Estação de Porto São Bento, 2008

Estação de Barcelos, Linha do Minho, 2006





Linha da Beira Baixa, 2009



Entroncamento, 2009



Entroncamento, 2009