

# Setembro de 1895

Eng. Manuel Vaz Guedes

No dia 12 de Setembro de 1895 realizou-se na cidade do Porto a primeira viagem pública de um veículo de transporte de passageiros accionado por motores eléctricos.

No ano anterior tinha sido requerida uma licença à Câmara para a “Companhia Carris de Ferro do Porto, como ensaio, substituir, na tracção dos seus carros, a força animal pela eléctrica, nas linhas da marginal e da Restauração”. Informado esse requerimento pelo engenheiro municipal, a Câmara deferiu o requerimento na forma da resposta do engenheiro; aquele, depois de tecer considerações favoráveis ao “emprego da electricidade como força motriz, transmitida por condutores aéreos”, deixava a fixação das prescrições a observar na exploração das linhas para depois da realização de experiências perante uma comissão competente, e reafirmava a necessidade da requerente se sujeitar às disposições da lei que visavam proteger o sistema telegráfico postal do emprego da electricidade como força motriz.

O sistema de electrificação adoptado foi o sistema Thomson–Houston, explorado na Europa por uma companhia francesa e aplicado com êxito em diversas cidades americanas e europeias. Os respectivos componentes vieram do Havre para Leixões durante o primeiro semestre de 1895. Em Setembro já se encontravam concluídas a estação central, no Ouro, e estavam já montadas sobre os respectivos motores eléctricos três carruagens reformadas da linha de carros americanos (tracção animal). Por isso, em 2 de Setembro a Companhia Carris de Ferro do Porto requereu à Câmara que fosse inspeccionada a linha e a respectiva instalação. No dia 5 de Setembro deslocou-se, como experiência privada, um carro até à Cordoaria e no dia 7 procedeu-se, perante uma comissão de quatro engenheiros nomeada pela Câmara, à visita das instalações da central produtora de energia eléctrica e efectuaram-se diversas manobras (ensaios dinâmicos) nos carros que circularam na linha electrificada entre o Ouro e a Cordoaria pela estrada marginal e rua da Restauração.

Apesar de satisfeitos com tudo o que observaram, e obsequiados com um “delicadíssimo lunch”, partilhado pelos jornalistas presentes, os membros da comissão de engenheiros elaboraram um relatório onde aconselharam a Câmara a permitir a exploração provisória da linha, atendendo às três recomendações expressas: velocidade máxima de 12 km/h, máximo escrúpulo na escolha do pessoal destinado à condução dos carros, e proibição de ocupação da plataforma da frente pelos passageiros.

Na reunião da comissão executiva da Câmara de 11 de Setembro de 1895 é aprovado o relatório da comissão de engenheiros. No dia 12 de Setembro iniciou-se o serviço regular de transporte de passageiros entre a Cordoaria e Massarelos: os carros andaram sempre cheios em viagens, intervaladas de 15 minutos, com cinco a seis minutos de duração, e tudo decorreu sem a mínima alteração da ordem pública, mercê “da excelência do serviço de tracção eléctrica”...

Estava, assim, criado o primeiro sistema de tracção eléctrica em Portugal. No

entanto, na Península Ibérica existia desde 1891 uma linha electrificada com uma extensão de 14 km na cidade de Bilbao.

Subjacente a estes factos históricos está um conjunto de estudos e de decisões que é interessante analisar. Era evidente para uma companhia que explorava os transportes públicos na cidade do Porto que o sistema de tracção animal apresentava grandes inconvenientes, em parte devido ao carácter acidentado da cidade com elevadas inclinações (superiores a 8%) nalgumas ruas da cidade — rua da Restauração, rua dos Clérigos e das Carmelitas, rua de S. António, rua da Boavista. Mas, a substituição do sistema de tracção animal por outro sistema já era uma opção difícil, porque em 1895 estavam disponíveis sistemas mecânicos, como o sistema tramway-cabo (tipo funicular), ou sistemas eléctricos com acumuladores transportados pelo veículo ou com a alimentação dos veículos feita por condutores subterrâneos. Este último método tinha grande divulgação devido à proibição da colocação de linhas aéreas ao longo das artérias principais de algumas cidades importantes. Qualquer um destes sistemas de tracção tinha grandes defensores e estava aplicado em diversas cidades.

A escolha acertada do sistema de tracção eléctrica com alimentação por condutores aéreos foi baseada numa observação de sistemas análogos em exploração nalgumas cidades europeias “com rampas iguais às nossas”, como Remscheid na Alemanha. No entanto, verificadas as excelentes qualidades de tracção do novo sistema desde logo se vislumbrou a possibilidade de utilizar este meio de transporte na movimentação de mercadorias entre a Alfândega e o porto de Leixões. Por isso se motorizaram os veículos com uma potência tal (2 x 18,4 kW) que permitia a sua actuação como veículo motor de um pequeno comboio de veículos de mercadorias deslocando “uma carga muito razoável” em terreno plano, como o da linha marginal entre a rua do Infante e Matosinhos.

A escolha do sistema Thomson-Houston de electrificação é compreensível atendendo à extensão de linhas electrificadas com este sistema na América e na Europa, à estrutura da sua representação comercial na Europa e à propaganda conhecida. Devido aos estudos efectuados nas suas fábricas, nessa época esta empresa possuía a linha de motores eléctricos de corrente contínua para tracção com as melhores características de funcionamento.

Considerando que este começo da reestruturação do sistema de transportes da cidade do Porto foi feito integralmente pela Companhia Carris de Ferro do Porto no âmbito da gestão normal, continuando esplêndida a situação económica da Companhia sem o recurso a empréstimos extraordinários e distribuindo os habituais 6% de dividendo anual aos respectivos accionistas, e que nesse mês começou uma época em que a Tracção Eléctrica serviu os habitantes desta cidade e dos arredores de uma forma eficaz e segura, há que louvar a iniciativa e o engenho de todos os que contribuíram para o acto de progresso e de civilização consagrado na viagem inaugural dos carros eléctricos na cidade do Porto.

**MVG**