

Tracção Eléctrica

2008 – 02



Na centenária história da electrificação dos caminhos de ferro em Portugal existe uma situação extremamente curiosa – a *Linha do Vale do Lima*.



Em 1874 foi criada uma concessão para uma linha férrea em via reduzida e em leito próprio de Viana do Castelo, Ponte de Barca até ao Lindoso. Justificava o serviço de transporte de pessoas e mercadorias numa zona populosa e rica e que poderia servir de canal de exportação, pelo porto de Viana do Castelo, para a produção na zona densamente povoada e fértil da *Cuenca del Lima*, em Espanha. Esta concessão foi a concurso novamente em 1875.

No ano de 1887 tendo-se já definido o projecto e atendo-se iniciado a construção das principais linhas de caminho de ferro procurou-se fazer a cobertura do território, principalmente nas regiões mais populosas, com linhas de caminho de ferro complementares — *o novelo* —, iniciaram-se os estudos e foram elaborados respectivos ante-projectos.

Surgiu desta forma a ideia de criar uma linha férrea, ao longo do Rio Lima, inicialmente de Viana do Castelo a Arcos-de-Valdevez.

Durante o ano de 1889 foi estudado o Plano das Linhas Complementares a Norte do Mondego, que foi publicado em 1900 e onde estava incluída a Linha do Vale do Lima — linha métrica em leito próprio de Viana a Lindoso. Mas, nos anos seguintes, apenas foram construídas as linhas complementares na região de Trás-os-Montes. Até 1907 vão-se suceder os estudos, os concursos e as transferências de concessão, ficando a concessão em Canha & Formigal.

Durante este tempo tornou-se evidente que a linha não deveria desenvolver-se completamente ao longo da margem direita, mas logo em Lanheses a linha deveria passar para margem esquerda para evitar os terrenos de difícil travessia da veiga de Bertandos. Definiu-se assim um primeiro troço a construir, efectuando-se a passagem do rio em Lanheses, com construção de uma ponte comum à estrada, encarecia a obra e retirava interesse económico à concessão.

A agitação governamental, a implantação da República e a I Guerra Mundial não permitiram o avanço da construção. Apenas começou a surgir a ideia de construir a linha férrea como linha em leito de estrada, e dividindo-a num conjunto de concessões fragmentares.

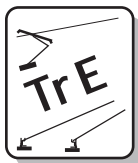
© Manuel Vaz Guedes, 2008

Assunto — 26/Fev/2008

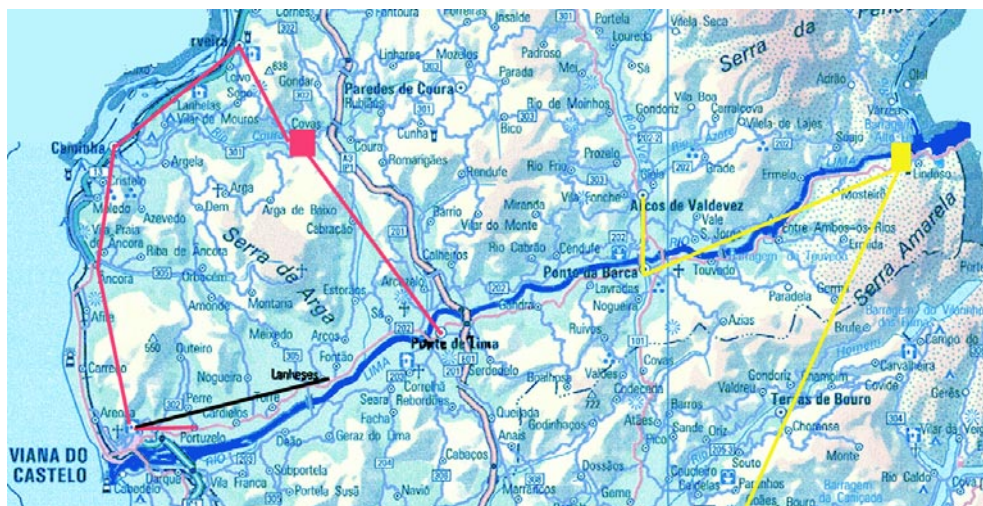
Apresentação da disciplina; Método de estudo; Avaliação
Breve História da Tracção Eléctrica [www.fe.up.pt/histel]



TRACÇÃO
ELÉCTRICA



A região do Alto Minho vinha sendo electrificada, desde 1912, pela Empresa Hidroeléctrica do Coura, que possuía um pequeno aproveitamento hidroeléctrico (0,81 MVA) em Covas perto de Paredes de Coura. Em 1919 surgiu a ideia do aproveitamento do Lindoso na margem esquerda do rio Lima, pela empresa espanhola Electra del Lima, que apenas começou a produzir em 1922, e que apesar de ser de pequena potência (2 x 8,75 MVA) não tinha assegurado na região do Minho o consumo total da energia eléctrica produzida — por falta de consumidores. Devido à ligeireza da obra hidráulica, a primordial central do Lindoso era incapaz de assegurar o fornecimento de energia eléctrica nos períodos de estiagem. Em 1920 discutiam-se projectos para o aproveitamento das águas do Rio Cávado e do Rabagão.



Por meras conversações foi estabelecida, em termos gerais, a possibilidade de fornecimento de energia eléctrica pela Electra del Lima à Linha do Vale do Lima a partir de 1927.

É a partir de 1920 que surgem as primeiras referências à electrificação da Linha, quer como linha assente em leito próprio quer como linha assente em leito de estrada, mas sempre como uma linha com uma intensidade de tráfego que justificava a circulação de numerosos comboios (o distrito de Viana tinha em 1900 uma densidade populacional de 96,9 habitantes por quilómetro quadrado, e o distrito vizinho de Braga 132,6 hab/km²), que a energia eléctrica fosse acessível (face às dificuldades na compra do carvão) e tivesse um preço módico. Também a utilização de um accionamento eléctrico permitia facilitar a construção da via, devido à possibilidade em vencer rampas com maior inclinação.

Todo este interesse, ao longo de quarenta e seis anos, em torno da Linha do Vale do Lima traduziu-se apenas em concessões, concursos e ante-projectos.

Em 1920 surge a empresa proprietária da Estância de Santa Luzia, a pedir para estabelecer um caminho de ferro eléctrico em leito de estrada nacional ligando Viana do Castelo a Arcos de Valdevez — era a Linha de caminho de ferro do Vale do Lima reduzida uma linha interurbana de veículos eléctricos e acrescentada de um ramal entre Viana e o Monte de Santa Luzia. Em 1922 abre-se concurso público para a o assentamento daquela linha férrea e respectiva exploração no transporte de passageiros e mercadorias por um prazo de sessenta e cinco anos.

Em 1923 o ministro do Comércio, com interesses pessoais no distrito, promoveu a construção da linha com tracção eléctrica sobre leito de estrada. Na sequência desta acção, e aproveitando o dinheiro de Indemnização de Guerra, foi encomendado na Alemanha um vasto parque de material circulante, do qual faziam parte doze carruagens automotoras eléctricas.

— MVG —