

Grupo IV

Meados do Século XX – DECLÍNIO DA UTILIZAÇÃO DOS CARROS ELECTRICOS surgimento dos primeiros troleicarros

Quando no Relatório referente ao ano de 1938 se afirma que *sendo de desejar o aumento da rede de transportes, também é cada vez menos de aconselhar que ele se faça pelo sistema de carros elétricos sobre carris*, estava a iniciar-se o ciclo que conduziu ao abandono da utilização dos carros elétricos em Coimbra.

A alternativa pretendida é referida pela primeira vez em 1943 quando se decide que: *Nas novas extensões da rede de transportes urbanos o estabelecer quando houver oportunidade – Santa Clara, Calhabé e Bairro do Loreto – deve adoptar-se o sistema de trolleyomnibus em vez de via-férrea.*

Tal projeto começou a ser concretizado em 1946, com o início da montagem da linha aérea para Santa Clara, a linha n.º 6, Estação Nova – Santa Clara (Almas de Freire), a qual viria a ser inaugurada em 16 de agosto de 1947, sendo assim descrita na imprensa local:

Graças à iniciativa dos Serviços Municipalizados da Cidade de Coimbra, Portugal está a ser dotado duma primeira linha de trolleybus. Para experimentar este novo modo de transporte os Serviços Municipalizados escolheram uma pequena linha, de 2,5 km de comprimento.

...a encomenda dos dois carros, foi dada à caso S.A. dos Ateliers de Sécheron de Genebra, Suíça, como empreiteira geral e fornecedora da parte eléctrica, e à casa S.A. Adalphe Saurer, de Arbon. Suíça, como fornecedora do chassis e da carroçaria. execução da linha de contacto foi confiada à Casa Kummler & Motter, de Zurique...

É importante salientar que a elevada capacidade técnica atingida pelas oficinas dos Serviços Municipalizados permitiu, no ano de 1940, a construção do último carro elétrico: o carro elétrico nº 20, resultante da transformação da zorra adquirida nos anos 20.

Igualmente haverá que assinalar que, ainda em 1940, foram efetuadas as obras que permitiram dar satisfação à conclusão de que *havendo três linhas próximas umas das outras, como se encontravam as da Cumeada, Olivais e Montes Claros, seria proveitoso... a ligação destas linhas.*

Este período foi também marcado pela utilização dos autocarros por parte dos Serviços Municipalizados. Estávamos a entrar na época dos autocarros que em conjunto com os *troleycarros*, inaugurados pela primeira vez no país em 1947, constituirão as alternativas de futuro para os transportes em Coimbra.

A primeira carreira efetuada foi entre Coimbra e Taveiro, com partida junto ao mercado, para a qual foram adquiridas, em 1938, três viaturas automóveis, um autocarro de marca MACK e dois da marca Daimler.

Posteriormente, em 1947, foi criada uma nova carreira, que partindo do mesmo local reforçava as linhas de elétricos para os Olivais.

O início da década de 50 é caracterizado pelo declínio da utilização dos carros elétricos. O primeiro caso foi verificado em abril de 1954, na linha n.º 5 – São José. Ainda no mesmo ano, a substituição é feita por autocarros, mas na linha n.º 2 – Estação Velha.

Em dezembro de 1947 já a Câmara tinha anunciado a extinção gradual dos carros elétricos e a sua substituição por troleicarros, na zona urbana, e autocarros na zona rural. Embora a circulação dos troleicarros fosse crescendo nas ruas da cidade ela não anulou totalmente a circulação dos elétricos.

CARREIRAS	VEÍCULOS UTILIZADOS
1 – Museu	com elétricos
1 – Penedo da Saudade	“ “
3 – Cumeada – Olivais	“ “
4 – Cruz de Celas	“ “
7 – Tovim	com elétricos
8 – Santo António	“ “
5 – S. José – Av. Fernão Magalhães	com troleicarros
5 – S. José – Praça 8 de Maio	“ “
5 – Portagem – Estádio	“ “
5 – Praça do República – Liceu	“ “
6 – Portagem – Almas de Freire	“ “
Coimbra – Taveiro	com autocarros
Estação Velha – Loreto	“ “

Foi neste período, mais concretamente no ano de 1954, que se operaram significativas alterações nas linhas de carros elétricos, nomeadamente:

- Inauguração da carreira para o Tovim;
- Montagem da linha na Rua Dr. Manuel Rodrigues, Av. Fernão de Magalhães e Largo das Ameias, permitindo a circulação da Baixa.

Em 1952 foi ultrapassada, pela primeira vez, a barreira dos 10 milhões de bilhetes vendidos, no decurso de um ano.

Considerando a aquisição de seis troleicarros em 1949; a encomenda de mais três em 1953 que entraram ao serviço no ano seguinte; em 1956 a aquisição de quatro troleicarros e um autocarro; em 1957 a aquisição de quatro chassis para troleicarros que carroçados nas oficinas dos Serviços Municipalizados, da marca “Leyland-BUT”, entraram ao serviço no ano seguinte e ainda mais um

autocarro; o futuro para o sistema de transportes urbanos de Coimbra estava já delineado, conforme decorre das aquisições efetuadas.

Em 1959, o sistema de transportes urbanos de Coimbra era constituído pelas seguintes carreiras, que utilizavam os tipos de veículos que se referem:

No decurso de 1959 ocorreu a substituição da carreira 1 – Universidade por 1 – Penedo da Saudade, tendo igualmente sido efetuada a fusão das carreiras 3 – Cumeada – Olivais e 3 – Celas – Olivais, bem como a criação da carreira 8 – Santo António.

Retirado de:

<https://www.smtuc.pt/quem-somos/historia-dos-transportes-urbanos-em-coimbra/>