

### 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/>