

INSTITUTO DE ESTUDOS GEOGRÁFICOS
FACULDADE DE LETRAS — UNIVERSIDADE DE COIMBRA



Cadernos de Geografia

OS TRANSPORTES URBANOS DE TRACÇÃO ELÉCTRICA EM COIMBRA

BREVE NOTA SOBRE A SUA IMPLANTAÇÃO E DESENVOLVIMENTO (*)

MÁRIO ANTUNES DE MATOS

«Aberto ao tráfego em 1864, o último troço do caminho de ferro do Norte e verificada a vantagem de ligar a cidade com a hoje chamada Estação Velha, constituiu-se a empresa denominada *Rail Road Conimbricense* que obteve a concessão do transporte de passageiros em carros americanos que começaram a funcionar em 1874. Mas, construído o ramal ferroviário para a cidade e inaugurada a Estação Nova em 1885, a empresa de carros americanos entrou em decadência e acabou por suspender os serviços»¹. A esta empresa se deve precisamente a primeira instalação de carris no espaço urbano coimbrão, ou que viria a sê-lo, mas destinados à circulação de «carros americanos» com tracção animal, já que a tracção eléctrica só seria inaugurada alguns anos mais tarde.

Entre a suspensão do transporte de passageiros por parte da *Rail Road Conimbricense* da Estação Velha para a cidade e a inauguração da tracção eléctrica, foram apresentados ao município alguns requerimentos solicitando a concessão para instalar novas linhas de «americanos» na cidade. Foi assim que em 13/2/1902, em sessão de Câmara, se apreciou um requerimento de Alfredo de Brito, de Lisboa, «pedindo a concessão, por 75 anos, para o estabelecimento e exploração de conductores eléctricos aéreos, subterrâneos

* A presente nota corresponde ao resumo de um trabalho que, em 1976, apresentámos como seminário de Geografia Urbana à Faculdade de Letras de Coimbra e que esperamos, em breve, reformular para total publicação.

¹ Anais do Município de Coimbra, 1904-1919, Coimbra 1952.

ou submarinos em toda a área da então cidade de Coimbra, e naquela que de futuro viesse a pertencer-lhe, destinados à transmissão de electricidade para todas e quaisquer aplicações, como sendo iluminação, tracção, transmissão de força, etc»¹. Apreciado o requerimento pela Repartição de Obras, esta achou-o demasiado vago e «açambarcador», tendo sido solicitado ao concorrente que fosse mais preciso nas suas propostas e apresentasse apenas projectos para a tracção eléctrica, o que não viria a cumprir-se por parte do requerente. Corria o mesmo ano de 1902 e em Outubro, novo requerimento é apresentado ao município, desta vez por parte do coronel reformado Augusto Eduardo Freire de Andrade, pedindo a «concessão por trinta anos de uma nova via férrea urbana, sistema americano, de tracção animal, para o que estabeleceria linhas para a cidade alta, estação de Coimbra B e outros pontos»². Não se entusiasmou muito a Câmara com o novo pedido uma vez que era ideia de momento a abertura dum concurso público para a iluminação e tracção eléctricas, o que acabaria por ser decidido em sessão de 20/3/1903³, e dado que recentemente rescindira o contrato celebrado em 1894 com a *Companhia Conimbricense de Iluminação a Gás*⁴. Não deixou porém de ser admitido, sob condição, o pedido de Freire de Andrade e uma vez deserto o concurso público na parte da tracção eléctrica, foi definitivamente concedida ao requerente, a 22 de Junho de 1903, a instalação de linhas «americanas» na cidade⁵. Constituiu então Freire de Andrade a empresa que denominou *Carris de Ferro de Coimbra*; começou de seguida com o assentamento da linha Estação Velha — Portagem (então largo do príncipe D. Carlos) que viria a ser inaugurada em 1 de Janeiro de 1904⁶ e logo no mês seguinte se estabelece também a ligação da Baixa com a Alta.

Passados meses, mais propriamente em Junho de 1904, Freire de Andrade propõe à Câmara a concessão dum subsídio de 500\$000 reis anuais, durante dez anos para a substituição da tracção animal por máquinas a vapor⁷, o que viria a ser concedido em sessão camarária de 21/7/1904, após estudos e novas condições apresentadas ao concessionário. Seria este mesmo quem dois anos depois, reconhecendo os maus e morosos serviços prestados ao público pelas linhas «americanas», sobretudo nos percursos mais íngremes,

1 Vereações da Câmara Municipal de Coimbra, vol. 112, 1901-1902.

2 Anais do Município de Coimbra, 1904-1919, Introdução p. IX.

3 Vereações da Câmara Municipal de Coimbra, livro 113, p. 144.

4 Anais do Município de Coimbra, 1904-1919, Introdução p. IX.

5 Vereações da Câmara Municipal de Coimbra, livro 113, p. 191.

6 Jornal «O Conimbricense» n.º 5854 de 2/1/1904.

7 Vereações da Câmara Municipal de Coimbra, livro 114, p. 180 v.º.

solicitaria à Câmara autorização para substituição da tracção animal pela eléctrica e a concessão dum subsídio anual de 1:000\$000 reis, bem como, constituída a sociedade que pretendia organizar com a Companhia Carris de Ferro do Porto, para esta sociedade passassem todas as concessões que anteriormente a ele próprio tinham sido feitas ¹. A Câmara envia de seguida o requerimento, a uma comissão anteriormente nomeada, para emissão de parecer, e submete-o igualmente à apreciação do Governo que acabaria por concordar com o subsídio.

Entrara-se no ano de 1905 e a 17 de Março novas condições são acordadas entre a Câmara e o concessionário que, entretanto, pedira o alargamento do tempo de exploração de trinta para quarenta anos, no que foi aceite, obrigando-se o mesmo a inaugurar a tracção eléctrica no prazo de dois anos a contar da data de aceitação dessas condições ². Porém, apesar das ajudas por parte da Câmara na isenção de direitos aduaneiros sobre o material importado e da intensa actividade desenvolvida por Freire de Andrade que, em Julho de 1906, comunicava ao Município a definitiva constituição da sociedade anónima *Carris de Ferro de Coimbra*, da qual faziam parte accionistas do Porto, e, um mês depois, solicitava alteração ao traçado da linha que seguiria do Arco de S. Sebastião para a rua de Tomar, Arcas d'Água (a nascente da rua Pedro Monteiro) até Celas ³, o projecto não viria a con-

¹ Vereações da Câmara Municipal de Coimbra, livro 115, p. 76.

² Vereações da Câmara Municipal de Coimbra, livro 115, pp. 128 v e 129.

³ Vereações da Câmara Municipal de Coimbra, livro 116, p. 135. Esta paginação diz respeito à acta da sessão do dia 31/8/1906 que achamos por bem transcrever de seguida dado que, de certo modo, ilustra o que era na altura a área da cidade e os bairros periféricos bem como algumas povoações que fariam mais tarde parte do espaço urbano coimbrão mercê da contribuição dada pela implantação da rede de tracção eléctrica aqui delimitada. «Ao pedido do concessionário dos Carris de Ferro de Coimbra, em officio de 25 de Agosto corrente, para que a *linha* que segundo a deliberação da Câmara de 26/2/1903 devia seguir do Arco de S. Sebastião para a rua de *Thomar, Arcas d'Água até Celas seja modificada pela forma seguinte: Que a partir do Largo de D. Luiz, o trajecto para a tracção electrica seja pela cerca dos Jesuítas, cimo da Couraça dos Apóstolos, Arco do Bispo, ruas Sá de Miranda, S. Pedro, Trindade, Militares, Arco do Castello, Arco de S. Sebastião, Penitenciária, Arcas d'Água, rua Lourenço de Almeida Azevedo a entroncar no largo de D. Luiz;* e na parte baixa da cidade fiquem as que existem actualmente com o prolongamento do Largo do Principe D. Carlos ao Calhabé; *que feito o prolongamento da rua Lourenço d' Almeida Azevedo até à Cumeada será estabelecida a linha electrica por essa rua até S. António dos Oliveas.*

..... Usando da palavra o *Presidente* expôs devidamente à Câmara o assumpto, fazendo notar que a *alteração podia ser aceite* e auctorizada, porquanto a linha serviria na ida algumas ruas da cidade alta e à volta conservava a direcção actual, passando a servir os bairros de Sant'Anna, Santa Thereza, Penedo da Saudade e Cumeada, Arcas d'Água,

cluir-se dado que, entretanto, a morte tiraria a Freire de Andrade a possibilidade de levar à concretização o seu sonho de dotar Coimbra de Transportes Eléctricos. Apesar da morte de Freire de Andrade o projecto de contrato entre a Câmara e a Carris de Ferro de Coimbra viria a ser aprovado quer por parte do município, quer por parte do Governo. Porém, para a Carris de Ferro de Coimbra, despojada do seu dinamizador, começavam a surgir cada vez mais problemas, no tocante quer a falta de capital, quer de materiais, cuja acumulação levaria mesmo a divergências entre os accionistas de Coimbra e do Porto, tendo aqueles dado as negociações por encerradas e proposto que a municipalização da tracção eléctrica era o único caminho a seguir, assunto que viria a ser debatido em sessão camarária de 15 de Maio de 1908 ¹. Resolvendo a Câmara ir para a frente com a municipalização da tracção eléctrica após ter obtido parecer favorável dos quarenta maiores contribuintes convocados para o efeito, debater-se-ia com inúmeras dificuldades nomeadamente no campo técnico, quanto à elaboração dum projecto que, em princípio, compreenderia a Estação Central, linhas da Alta, do Calhabé, da Estação Nova e da Estação Velha. Esse projecto deveria tomar por modelo a instalação de Lisboa, considerada das melhores do mundo, e abrangeria também um estudo da «queda de água da Raiva», perto de Penacova, sobre o possível aproveitamento para a instalação da tracção eléctrica ². No campo jurídico, existia um diferendo entre o município e a Companhia *Carris de Ferro de Coimbra* que não se conformava com a ideia da municipalização da tracção; e no campo financeiro, seria necessária autorização do Governo para se contrair um empréstimo de 150.000\$000 reis através da Caixa Geral de Depósitos.

e pela passagem ao cimo da rua Lourenço de Almeida Azevedo serviria a povoação de Cellas. O vereador Pereira Gil, conformando-se com o pedido apresentado disse que devia mencionar-se no contracto a clausula seguinte: Que a linha para Santo António dos Olivaeas seria obrigatório logo que se abrisse uma comunicação fácil e apropriada, quer fosse em seguimento pela rua Lourenço d'Almeida Azevedo à Cumeada, quer fosse por Cellas; e que uma vez construída a ligação projectada entre a estrada da Beira e o bairro de S. José, pelas Alpenduradas, igualmente ficaria obrigado a ligar a linha do Calhabé com o Largo de D. Luiz, directamente pela rua de Alexandre Herculano, servindo assim a tracção electrica o bairro de S. José, Seminário, Ursulinas e Jardim Botânico.

Depois de algumas explicações resolveu a Câmara deferir o pedido com as clausulas indicadas pelo vereador Pereira Gil.....»

¹ Vereações da Câmara Municipal de Coimbra, livro 117.

² Vereações da Câmara Municipal de Coimbra, livro 117, acta de 28/8/1908.

Os problemas técnicos foram superados tendo sido adjudicada a obra à firma Thomson-Houston Ibérica por 133:199\$400 reis e a escritura feita em 3/9/1909 ¹.

O diferendo Câmara-companhia *Carris de Ferro de Coimbra* também encontraria acordo para ambas as partes, com várias condições, entre as quais se lê na 5.^a: «Que a companhia poderá continuar a exploração pela tracção animal até que a Câmara a intime para cessar no todo ou em parte esta exploração...» ². Não é sobre este assunto, de estranhar, que nos Anais do Município de Coimbra de 1904-1919 no resumo da acta da sessão de 3 de Fevereiro de 1916 se leia o seguinte: «Estando o transporte de malas do correio para os combóios da noite a fazer-se no antigo carro americano puxado a muares, autoriza-se que transporte também passageiros.»

O problema financeiro da municipalização da tracção viria a ser resolvido pelo Governo e sê-lo-ia também pelo Conselho da Caixa Geral de Depósitos, em Dezembro de 1909, passando a Câmara a poder dispor dos 150:000\$000 reis que pedira para a instalação da tracção eléctrica ³ e acordadas as condições do empréstimo em 13/1/1910 ⁴.

Superados estes três aspectos, viria ainda a ser resolvido o problema da autorização de assentamento das linhas nas estradas reais 10 e 12 (Avenida Navarro e rua do Brasil) bem como a supressão da linha denominada Arcas d'Água. Na realidade «acabaria por ser aprovada a planta da linha dos tramways eléctricos para Santo António dos Oliveaes, Cumeada e Calhabé, suprimindo-se a linha denominada Arcas d'Água, o que permite desde já a ampliação referida da linha que do cimo da rua Lourenço d'Almeida Azevedo segue por Cellas a Santo António dos Oliveaes» ⁵.

Eram no entanto morosos os trabalhos de assentamento das linhas. Vários troços tiveram de ser reconstruídos depois de rejeitados pela inspecção camarária, alguns pedidos de prorrogação do prazo foram sendo solicitados ao município e enquanto a 22 de Setembro de 1910 se obtém superiormente licença para estabelecimento na cidade da indústria da tracção eléctrica, toma-se também conhecimento do embargo das obras à Estação Velha por parte da *Real Companhia dos Caminhos de Ferro* ⁶, diferendo que só seria resolvido definitivamente em tribunal, quase três anos mais tarde, a favor

¹ Vereações da Câmara Municipal de Coimbra, livro 118, p. 49v. Ano de 1909.

² Vereações da Câmara Municipal de Coimbra, livro 118 pp. 15v e 16, 1909.

³ Vereações da Câmara Municipal de Coimbra, livro 118, p. 90v, 1910.

⁴ Vereações da Câmara Municipal de Coimbra, livro 118, p. 91v, 1910.

⁵ Vereações da Câmara Municipal de Coimbra, livro 118, p. 115, 1910.

⁶ Vereações da Câmara Municipal de Coimbra, livro 118, p. 178, 1910.

da Câmara¹. Finalmente, em Dezembro de 1910, o vereador do Pelouro dos Serviços Municipalizados, anuncia em sessão do dia 20, que estão os trabalhos da tracção quase concluídos devendo a inauguração dos transportes efectuar-se a 1 de Janeiro de 1911, como de facto veio a acontecer². As três linhas então inauguradas foram: linha 1, Estação Nova — Universidade; linha 2, Estação Velha — Alegria; e linha 3, Estação Nova — Santo António dos Olivais.

Começaram estas três linhas a funcionar apenas com cinco carros (comprados ao preço de 4:250\$000 reis cada um), mas, em Dezembro de 1912, são adquiridos mais dois, para apenas nos anos de 1927 (um) e 1928 (sete) serem adquiridos outros oito perfazendo um total de quinze. Isto demonstra, até certo ponto, o crescimento da cidade nos anos vinte, já que no período em que a Câmara chamava a si a responsabilidade da instalação dos transportes eléctricos na cidade, esta estendia-se «timidamente» através de novos arruamentos para atingir as povoações de Celas e Santo António dos Olivais e tinha início a abertura dos bairros de Montes Claros e Cumeada. É assim também, que no ano de 1912 se insiste no alargamento da rede para o «arrabalde» do Calhabé, partindo do Porto dos Bentos, projecto que seria aprovado em Dezembro do mesmo ano³ estando o assentamento concluído em 22/5/1913 e a inauguração sido feita a 24/5/1913⁴.

A implantação das linhas de eléctricos nas ruas da cidade criou também grandes dificuldades sobretudo nas ruas estreitas e entre muros. Assim, por exemplo, ainda em 1930, se solicitava à Câmara que, nos eléctricos da Estação Velha, fosse permitida a entrada e saída pelos dois lados «devido à proximidade dos muros e casas ali existentes o que dava origem a desastres». Por outro lado, com o desenvolvimento da área citadina, o acréscimo da população e o número crescente de passageiros na rede, os Serviços Municipalizados viram-se a braços com a insuficiência de carros e com a necessidade de instalação de via dupla nalguns pontos da cidade. Deste modo, em 1928, começa o assentamento da via dupla na praça 8 de Maio e assiste-se à demolição dum grupo de barracas na rua Olímpio Nicolau Fernandes para o mesmo fim⁵.

Acompanhando esse desenvolvimento da área citadina, também Montes

1 Vereações da Câmara Municipal de Coimbra, livro 121, p. 146, 1913.

2 Vereações da Câmara Municipal de Coimbra, livro 119, p. 64, 1911.

3 Vereações da Câmara Municipal de Coimbra,, livro 121, acta de 13/1/1913.

4 Vereações da Câmara Municipal de Coimbra, livro 121, p. 171v, 1913.

5 Vereações da Câmara Municipal de Coimbra, livro 135, p. 95, 1928.

Claros, que, ainda em 1913¹, confinava por um olival e pedreiras com as ruas Oriental e Ocidental de Montarroio (não existindo qualquer planta topográfica da área) e que, quanto a arruamentos, para além dos dois citados apenas tinha o velho caminho de Montes Claros (viela entre muros e de terra batida com uma ou outra casa adjacente), viria a urbanizar-se a bom ritmo a partir dos anos vinte, facto a que não é estranha a instalação da linha de carros eléctricos, inicialmente da Estação Nova ao Matadouro, inaugurada em 1/11/1928² e depois prolongada até à Cruz de Celas.

Três meses depois da inauguração da linha de Montes Claros, estavam concluídas as obras do troço Arcos do Jardim-Calhabé e decidia-se abri-la à exploração do público em 24/2/1929³. Quinze anos antes, tinham-se aprovado directrizes no terminus da estrada municipal do Bairro de S. José, à estrada nacional n.º 12 (Calhabé), pensando-se na futura ligação da linha eléctrica entre as duas estradas⁴, o que, agora, se tornava realidade. Ficava assim a linha do Calhabé ligada à dos Arcos do Jardim, restabelecendo-se o circuito Portagem, Estrada da Beira, Calhabé, Rua dos Combatentes, Arcos do Jardim, Praça da República, Avenida Sá da Bandeira, Praça 8 de Maio, Calçada e, novamente, Portagem, circuito este que viria a ser chamado Calhabé-Circulação.

Os Serviços Municipalizados e a Câmara não paravam contudo na função de concluírem a rede há anos projectada — bem depressa (19/5/1929)⁵ entrava também em exploração a linha Cumeada-Olivais. Ficava assim feita a ligação à linha dos Olivais e, à semelhança do que acontecera no Calhabé, esta ligação Cumeada-Olivais passou a chamar-se Cumeada-Circulação.

No ano de 1930⁶ é presente à Câmara um pedido dos moradores das ruas à volta da Universidade para o estabelecimento duma linha que, saindo da Av. Sá da Bandeira, passando pela rua Abílio Roque (actual rua Padre António Vieira), terminasse na rua Candido dos Reis (rua Larga). O facto levantou na vereação viva polémica tendo três vereadores chegado a pedir a demissão, que lhes foi negada, mas acabaria por ser construída uma linha que vindo da rua Larga, descia a Sá de Miranda, passava pelo largo Dr. José Rodrigues, Rua do Arco do Bispo, Couraça dos Apóstolos, Rua Abílio

1 Vereações da Câmara Municipal de Coimbra, livro 122, p. 45, 1913.

2 Correio de Coimbra, ano VII, n.º 335, de 3 de Nov. de 1928.

3 Vereações da Câmara Municipal de Coimbra, livro 136, p. 83, 1929.

4 Anais do Município de Coimbra 1904-1919, p. 194.

5 Vereações da Câmara Municipal de Coimbra, livro 136, p. 124, 1929.

6 Vereações da Câmara Municipal de Coimbra, livro 137, p. 125, 1930.

Roque e descia também para a Baixa pela Av. Sá da Bandeira. Ficava assim ligada a linha da Universidade com esta nova linha que, mais tarde, viria a ser chamada a linha do Museu. Nos anos quarenta, antes da destruição de parte da Alta para as obras da cidade Universitária, estiveram ambas as linhas ligadas, mas com o começo das obras o eléctrico «1 — Universidade» passou a terminar junto ao Arco do Castelo e o «1 — Museu» junto ao Museu Machado de Castro. Com as demolições da Alta, houve necessidade de dar alojamento a grande número de famílias deslocadas principalmente para os novos bairros de Celas e Marechal Carmona, na freguesia de Santo António dos Olivais, propositadamente construídos para o efeito. A freguesia de Santo António dos Olivais começa a ver os seus efectivos populacionais a aumentar para o dobro no período de 1940 a 1960. Em termos de transportes urbanos o eléctrico ainda nos anos cinquenta (1953) não passava da igreja dos Olivais, mas foi precisamente neste ano que se resolveu prolongar a linha 4 dos Olivais ao Tovim de Baixo tendo a sua inauguração sido feita em 28 de Maio de 1954¹.

Não se falou até aqui em qualquer tipo de transporte para Santa Clara, cuja freguesia tinha em 1920 apenas um total de 2920 habitantes, passando a 3585 em 1930 e a 4135 em 1940. Funcionando hoje praticamente como arrabalde dormitório, em qualquer destes censos foi considerada como freguesia rural, mas apesar disso, bem cedo mereceu a atenção do município para o problema dos transportes colectivos. Assim, acompanhando o que se passava na altura com a extensão da rede de tracção eléctrica na margem direita do Mondego, em Novembro de 1928 o vereador do Pelouro das Obras reconhecendo ser «manifestamente insuficiente para o enorme trânsito que por ela se faz, a ponte do Mondego em frente à cidade, «propunha que se solicitasse» do Ex.^{mo} Ministro do Comércio e da Junta Autónoma das Estradas, a elaboração dum projecto duma nova ponte que satisfaça as necessidades do trânsito e que permita o assentamento de uma ou duas linhas de tracção eléctrica»². Na realidade a ponte fez-se, só que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses não deixaria cruzar a sua linha (da Lousã neste caso) quer com outros carris quer com cabos aéreos; por isso, só em 1947 Santa Clara teve o privilégio de, pela primeira vez em Portugal, ver circular um trolleybus com a inauguração da linha a 16 de Agosto.

Nos anos cinquenta mais dois novos troços de linha foram assentes na margem direita do Mondego, para além do do Tovim anteriormente referen-

¹ Actas das Sessões da Câmara Municipal de Coimbra, livro 59, 1954.

² Vereações da Câmara Municipal de Coimbra, p. 19, livro 136, 1928.

ciado. Assim em 1954 estabelece-se o prolongamento da via desde a Rua da Sofia pela rua Dr. Manuel Rodrigues, Avenida Fernão de Magalhães e Estação Nova, com fecho do circuito na Portagem ¹ e logo no ano de 1959 se estabelece uma ligação dos Arcos do Jardim pela Rua Infantaria 23, rua de Santa Teresa com ligação à Av. Dias da Silva. Atingia-se assim o máximo de extensão da rede de carros eléctricos a várias áreas da cidade o que pode ser acompanhado através do esquema anexo. Eles pretendem apenas fazer ressaltar, numa sucessão cronológica, a implantação dos vários troços da linha de tracção eléctrica desta cidade, sem que por outro lado nos possam elucidar das alterações aos percursos ou sua supressão.

De facto, muitas alterações houve desde finais dos anos quarenta, mais notórias até nos anos cinquenta, das quais se recordam as mais importantes. Com as obras da construção da Cidade Universitária já se referiu o sucedido com a linha de carros eléctricos da Universidade e Museu. Com a aquisição de trolleys em 1951, estes passam a fazer o percurso do Calhabé e da Universidade, desaparecendo portanto a linha «1 — Universidade». A linha «1 — Museu» e «1 — Penedo da Saudade», que coexistiram durante algum tempo, acabariam por ser substituídas, da mesma forma, no início de 1960. No ano de 1954 a linha 2 da Estação Velha seria substituída por autocarros. Já nos anos quarenta tinha havido alteração à numeração das linhas, que de início era feita através de cores e bandeiras, uma vez que por fusão da linha 3 para os Olivais (final da Dias da Silva) via Alexandre Herculano, Penedo, Dias da Silva, com a 4 também para os Olivais mas via Lourenço de Almeida Azevedo, resultou que ficasse no conjunto só com a numeração 3. A «5 — Estação Nova — Cruz de Celas» por Montes Claros, passou a ser a 4, a 6, do Calhabé, passou a ser a 5 e, uma vez o número 6 disponível, passou a ser o n.º da 1.ª linha de trolleys de Coimbra, para Santa Clara.

Na década de setenta funcionavam apenas três linhas de eléctricos: a 3, dos Olivais, já com o trolley n.º 8 a fazer o percurso inverso; a 4, de Montes Claros — Cruz de Celas, e a 7, do Tovim. Esta, nos finais de setenta seria substituída por autocarro e de 8 para 9 de Janeiro de 1980 pararam, de vez, o «3» e o «4», substituídos por trolleys ou autocarros, facto a que de certo modo, não foram estranhas as obras de colocação do colector geral na rua da Sofia.

Não pretendemos, com este trabalho, mostrar a «agonia lenta dos eléctricos nesta cidade». Pretendemos sim salientar a importância que tiveram no crescimento urbano de Coimbra, onde a sua função foi deveras notória.

¹ Diário de Coimbra, n.º 8 285, p. 47 de 1955.

Citando palavras do Professor Marnoco e Sousa, presidente da Câmara, no seu relatório de 1905, «O alargamento da área urbana, a expansão do movimento comercial e industrial, a desaccumulação da população para bairros higiénicos e modernos, são os resultados que se têm verificado em todas as cidades depois da introdução de meios de transporte rápidos e económicos»¹. Pode bem estabelecer-se um paralelismo com o que se passou em Coimbra. De facto, inaugurados os transportes em 1911 e estendidas, nos finais dos anos vinte, as linhas à Cumeada, ao Calhabé, aos Combatentes, à Conchada e a Montes Claros, assiste-se, logo dos anos vinte a quarenta, ao desenvolvimento dessas zonas com a abertura sucessiva de várias ruas. Na Cumeada, abrem-se, entre outras, a Alameda Afonso Henriques, as ruas Augusta, Bissaia Barreto, Augusto Rocha, Bernardo de Albuquerque, etc. Na zona do Calhabé, as ruas dos Combatentes, de Santos Rocha, etc. Em Montes Claros e na Conchada, assiste-se também à abertura das ruas Guerra Junqueiro, António José de Almeida, Dias Ferreira, Infante D. Henrique, D. Manuel de Bastos Pina, etc. Os limites da cidade, que, no início dos anos vinte, não iam muito além da calçada Martim de Freitas (em frente aos Arcos), rua de Tomar, rua Garrett, Praça da República, rua posteriormente denominada Tenente Campos Rego, rua Antero de Quental, rua Oriental de Montarroio, cruzamento com a Ocidental de Montarroio, Páteo da Inquisição, rua da Sofia onde se virava à esquerda para a rua do Gasómetro (hoje rua João Machado), Capela do Sr. do Arnado (estando esta zona dois metros abaixo do nível actual, frequentemente inundável e com grande número de insuas, como o provam fotografias da época), rua do Carmo, rua da Madalena (parte da actual Fernão de Magalhães), largo das Ameias, Av. Navarro, largo Miguel Bombarda (Portagem), novamente Av. Navarro até se encontrar à esquerda o começo da subida da rua da Alegria (donde se avistavam ao longe alguns edifícios ladeando a Estrada da Beira e a Ladeira do Seminário), Couraça de Lisboa, rua dos Militares, Arco do Castelo e novamente Calçada Martim de Freitas, foram sendo a pouco e pouco alargados, sobretudo para o fim do período considerado e também depois dos anos quarenta. Velhos Bairros e zonas despovoadas (e até de insuas) ou francamente rurais foram dando origem a novas zonas urbanizadas (não sem que paralelamente se processasse também, sobretudo a partir dos anos quarenta, um surto de construção clandestina, mas por motivos que não cabe aqui salientar) à medida que a rede de transportes, tendo por base a implantação das linhas de carros eléctricos, se foi desenvolvendo.

¹ Anais do Município de Coimbra, 1904-1919.