

centro de estudos geográficos

instituto de alta cultura

estudos de geografia urbana

lisboa



RELATÓRIO N.º 1

1971

A REDE DE TRANSPORTES COLECTIVOS NA AGLOMERAÇÃO DE LISBOA

TERESA BARATA SALGUEIRO

ESTUDOS DE GEOGRAFIA URBANA, N.º 1

TERESA BARATA SALGUEIRO

A REDE DE TRANSPORTES COLECTIVOS NA AGLOMERAÇÃO DE LISBOA

CENTRO DE ESTUDOS GEOGRÁFICOS
INSTITUTO DE ALTA CULTURA

L i s b o a
- 1 9 7 1 -

ÍNDICE

	Páginas
NOTA DE ABERTURA	I
PREFÁCIO	2
INTRODUÇÃO	4
I - O SERVIÇO PÚBLICO NO SÉCULO XIX	
1 - Aspectos gerais	7
2 - A rede dos "americanos" da C.C.F.L.	11
II - O SÉCULO XX	
1 - Transportes urbanos	
O eléctrico	18
O autocarro	23
O serviço colectivo na cidade	28
2 - Ligações aos subúrbios	
O comboio	34
A camionagem	41
III - CONCLUSÕES E PERSPECTIVAS	50
QUADROS	56
ÍNDICE DOS QUADROS	61
ÍNDICE DAS FIGURAS	62

NOTA DE ABERTURA

Graças aos progressos realizados no domínio dos transportes urbanos e regionais, o rápido crescimento das cidades e das regiões urbanas, ligado ao fenómeno da "explosão" demográfica, é um facto universal de que o homem começa a temer a amplitude insuperável. Os transportes têm permitido o aparecimento de novas formas de organização das comunidades humanas: eles oferecem a possibilidade e a liberdade dos homens se concentrarem e se dispersarem mais rapidamente; por seu intermédio se estabelecem eficazmente as trocas de mercadorias, de pessoas, de informações, de ideias, de decisões entre a cidade e o exterior. Os especialistas dos programas de investimentos a longo prazo, tanto em matéria de infra-estruturas (aeroportos e portos marítimos, estradas e caminhos-de-ferro), como de construção de veículos (aviões, volume de produção automóvel, comboios) não poderão esquecer os progressos técnicos extraordinários dos meios de transporte, e em particular nos transportes urbanos e suburbanos: as primeiras realizações práticas do automóvel datam dos últimos anos do século passado e no entanto ele já representa um desafio para a nossa civilização, onde a fascinação se mistura ao medo.

Em consequência das facilidades de comunicações aliadas ao progresso dos transportes, em que o automóvel tem um papel de relevo, os espaços urbanos e os espaços rurais acabaram por se interpenetrarem. Consumidores e vendedores reclamam serviços mais eficientes, circuitos rápidos

de distribuição, maleáveis e complexos. Novas infra-estruturas (centros de camionagem, parques, vias de acesso rápido, etc.) têm de ser criadas. Os fluxos diários das deslocações residência-trabalho atingem actualmente várias centenas de milhares de empregados urbanos em cada cidade, obrigados em muitos casos a trajectos longos e peníveis, após a fadiga de um dia de trabalho. Este fluxo e refluxo, de linhas de forças essencialmente radiais, que caracterizam as concentrações urbanas contemporâneas, são determinadas de uma maneira geral pelos padrões da distribuição geográfica das zonas de residência e das zonas de trabalho ou ocupação frequente.

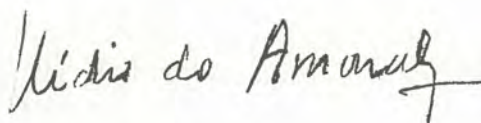
Tais perspectivas não deixam de ser inquietantes, sobretudo quando se considera a situação de crise dos transportes urbanos, em que entram em competição e mesmo em conflito o peão, o automóvel e as diversas modalidades de transportes colectivos (autocarro, metropolitano, comboio). Essa situação reveste-se, muitas vezes, de aspectos paradoxais: o automóvel é cada vez mais utilizado nas migrações pendulares, embora se torne oneroso para o utente; cria maiores obstáculos no escoamento da rede viária e o seu estabelecimento na cidade provoca o aparecimento de problemas quase insolúveis. Contudo, a rápida progressão da taxa de motorização, em resultado da elevação do nível de vida, é um facto de simples constatação. A cidade de ontem era representada por um perímetro; amanhã sê-lo-á por um centro ou foco. A penúria do espaço urbano levará certamente ao desenvolvimento de formas de transporte que utilizem infra-estruturas menos embaraçosas nas regiões urbanas. Tudo isto enforma o desafio constantemente imposto aos responsáveis dos planeamentos.

Teresa Margarida Barata Salgueiro, a autora do Relatório que ora se distribui, mostra de uma maneira expressiva o que tem sido a evolução dos transportes públicos de Lisboa e dos arredores da cidade, deixando o aviso dos perigos que resultarão de uma falta de coordenação do planeamento da exploração dos diferentes tipos de transportes urbanos e suburbanos com o alastramento e a alteração das manchas de urbanização.

Com este Relatório se inicia a comunicação provisória e parcial de trabalhos que o "Grupo de Estudos de Geografia Urbana" do Centro de Es

tudos Geográficos de Lisboa tem estado a efectuar sobre a cidade de Lisboa, preenchendo assim as alíneas de um plano de actividades desde há muito traçado. Os primeiros elementos começaram a ser sistematicamente recolhidos graças ao apoio dado pela Fundação Calouste Gulbenkian ao Centro de Estudos Geográficos. As verbas atribuídas pelo Instituto de Alta Cultura para o fomento da investigação científica permitiram acelerar os trabalhos; a publicação desta primeira informação será seguida de outras, cujas pesquisas estão em curso. Estes relatórios parciais darão a conhecer, numa perspectiva geográfica, aspectos diversos do crescimento urbano de Lisboa, a que não faltará a visão prospectiva das dimensões e dos significados dos problemas. Colaboram neste Projecto, além de geógrafos e docentes universitários, alguns licenciandos de Geografia da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, contagiados pelo entusiasmo de Jorge Barbosa Gaspar, colaborador científico do Centro de Estudos Geográficos, assistente da Escola Superior de Belas Artes de Lisboa e um dos responsáveis pela orientação dos trabalhos.

Lisboa, Novembro de 1971



Ilídio do Amaral

Director do Projecto

Professor Catedrático da Universidade de Lisboa

P R E F Á C I O

Começando a interessar-me por questões de transportes, Jorge Gaspar, constante animador do Grupo de Estudos de Geografia Urbana do Centro de Estudos Geográficos de Lisboa, sugeriu-me este estudo sobre a área de Lisboa; algumas ideias apresentadas resultaram de troca de opiniões que tivemos a ocasião de ter e foram-me muito proveitosas.

O Professor Orlando Ribeiro teve a amabilidade de ler o manuscrito e sugerir algumas modificações, pelo que me sinto muito reconhecida.

A pesquisa foi possível graças a uma bolsa de estudo da Fundação Calouste Gulbenkian; a publicação do trabalho é subsidiada pelo Instituto de Alta Cultura, uma vez que foi incluído no Grupo de Estudos de Geografia Urbana, ao abrigo dos Planos de Investigação propostos àquele organismo.

Para recolher os elementos necessários a este trabalho tivemos de contactar diversas empresas e serviços públicos interessados em questões de transportes. A todos os que se esforçaram para nos facilitar a tarefa deve este trabalho um pouco e por isso lhes estamos muito gratos. Para não citar nomes, porque sempre se corre o risco de esquecer alguns, enumeramos as entidades contactadas: A Transportadora Setubalense de João C. Belo & C.^ª Ld.^ª; Boa Viagem Transportes S.A.R.L.; Câmara Municipal de Lisboa (secção de Transportes e Trânsito); Camionagem Henriques, Ld.^ª; Companhia de Caminhos de Ferro Portugueses - CP; Companhia Carris de Ferro de

Lisboa; Covas & Filhos, Ld.^a; Direcção-Geral de Transportes Terrestres (Ministério das Comunicações); Empresa de Viação e Comércio de Alenquer, Ld.^a; Empresa de Viação Eduardo Jorge, Ld.^a; Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes Terrestres (Ministério das Comunicações); Junta Autónoma das Estradas; Sociedade Estoril; Transul - Empresa de Transportes, Ld.^a.

H. Avelar e E. Salgueiro fizeram os desenhos; C. Gaspar e A. Agostinho dactilografaram os manuscritos.

Na recolha de elementos estatísticos colaboraram os estudantes de Geografia, integrados no Grupo de Estudos de Geografia Urbana, T. Cra-veiro Pereira, no que respeita a comboios, e L. Corte-Real na parte da camionagem.

I N T R O D U Ç Ã O

"O sistema de transportes nacional contribui para o produto bruto com cerca de 5,5 por cento, percentagem que tem vindo a manter-se com certa continuidade. A população activa empregada neste sector representa 2,3 por cento do total, donde resulta uma produtividade maior do que a média do País".⁽¹⁾ Estas palavras retiradas do III Plano de Fomento são elucidativas sobre a importância que estudos feitos sobre transportes podem ter.

Ao pensar na cidade e na forma assumida pela sua expansão no último século imediatamente nos ocorre ao espírito a importância que a evolução dos meios de transporte deve ter tido como elemento condicionador dessa forma. Assim, ao iniciar o trabalho de pesquisa sobre transportes na região de Lisboa, pensámos pôr em paralelo a evolução das comunicações terrestres com o crescimento da aglomeração; mas dificuldades de várias ordem não permitiram fazer pesquisa fora do campo dos transportes, publicando-se agora o fruto desse trabalho que poderá servir de apoio a outros estudos sobre a aglomeração de Lisboa.

Por questões de ordem prática a análise incidiu sobre transportes colectivos de serviço público, cuja evolução se procura acompanhar desde o aparecimento das primeiras carreiras em 1835. Só deixámos de lado os barcos

(1) III Plano de Fomento (1968-1973), Cap. VIII do tít. II "Programas sectoriais" da 1.ª parte, p. 5. Imprensa Nacional de Lisboa, 1968.

que fazem serviço entre as duas margens do Tejo porque J. GASPAR já tinha iniciado o seu estudo⁽¹⁾.

A área analisada não tem limites muito definidos; devia coincidir com a área das migrações pendulares entre Lisboa e os seus arredores pois este é um dos factores que definem a "aglomeração". Ora, este limite não é homogéneo pois varia com a acessibilidade entendida como distância-tempo. Só sob o ponto de vista de transportes colectivos o comboio é o elemento que leva mais longe o limite da aglomeração; considerando que o percurso dos comboios transvias materializa a maior dependência em relação a Lisboa a aglomeração irá até à Azambuja na linha do Norte, até Setúbal-Praias do Sado e Pinhal Novo-Montijo no Sul e Sueste, além das linhas de Sintra, Cascais e T. Vedras. Para a camionagem só analisámos a área que da Malveira e Bucelas vai até Setúbal.

O que agora se publica é o resultado duma investigação efectuada durante alguns meses. Há vários elementos que recolhemos mas não se incluíram no trabalho por dificuldade de tratamento adequado. Um dos problemas numa pesquisa deste tipo é a deficiência das estatísticas disponíveis e a falta de coordenação dos vários elementos. Em relação aos comboios, para dar um exemplo, os dados publicados sofrem tantas flutuações que um estudo comparativo é muito difícil e pouco rigoroso; além disso não há continuidade na publicação de dados pelo que a análise só pode ser dirigida a determinados períodos, faltando no geral os mais importantes e impossibilitando a visão de conjunto.

Outro problema reside na impossibilidade de conhecer os movimentos efectivos da população, visto que as tarifas são proporcionais às distâncias e não há constagens-teste. Este problema põe-se para os serviços urbanos e de camionagem pois nos comboios já existem alguns elementos sobre o movimento.

Outro problema deriva da própria imprecisão de alguns conceitos

(1) JORGE GASPAR, Influências da Ponte Salazar no Tráfego Fluvial entre Lisboa e a Margem Sul, Estudos de Geografia Urbana, N.º 2, Centro de Estudos Geográficos de Lisboa, 1971.

nomeadamente a oposição de urbano e suburbano. Se a C. Carris só explora carreiras urbanas, já na camionagem nada permite diferenciar carreiras sub urbanas das de longo curso nos primeiros quilómetros do percurso, assim fomos forçados a incluí-las nas figuras sobre frequência de carreiras.

A existência de muito poucas fontes escritas sobre este assunto, e quando existentes muito parcelares, e a inexistência duma informação centralizada facilmente acessível obrigou a penetrar em arquivos de empresas, no geral de difícil consulta porque mal conhecidos, em que se perderam largas horas.

Para conhecimento da época mais antiga dos transportes públicos recorreremos exclusivamente a fontes escritas, poucas e naturalmente incompletas; como não interessaria repetir o que já foi dito por outros retirá-mos o que nos pareceu mais importante para a perspectiva em que nos situamos remetendo o leitor interessado para esses trabalhos. No período moderno recorreremos a fontes mais diversificadas e indicamo-las ao longo do texto.

Não se considere este trabalho definitivo mas um passo na compreensão do intrincado sistema de transportes da região lisbonense.

I - O SERVIÇO PÚBLICO NO SÉCULO XIX

1 - Aspectos gerais

Desde 1835, data do início dos omnibus até 1901, em que surge o primeiro eléctrico os transportes públicos lisbonenses podem ser encarados em dois períodos distintos, quer pelas características dos veículos, quer pelos percursos efectuados, quer ainda pelas infra-estruturas que exigiam.

No primeiro período circulam os "omnibus", no segundo os "americanos". A época dos "omnibus" vai de 1835 a 1889, recobrando já "americanos" que iniciam as carreiras em 1873 e duram até 1917, havendo já eléctricos desde 1901 (Quadro 1).

Os veículos do primeiro período são carros fechados puxados por duas parselhas de cavalos e muare, do tipo das diligências e levavam 15 pessoas no interior e 3 na almofada. Não exigem infra-estrutura especial pois circulam nos caminhos existentes, correspondendo portanto ao tipo de veículos dito em meio banal.

Segundo GODOFREDO FERREIRA⁽¹⁾ as "carruagens públicas" devem ter começado a circular em 1835 com 10 carros.

Quanto aos percursos não encontramos qualquer referência a viagens dentro da urbe, mas só a ligações com os arredores — Benfca, Belém,

(1) GODOFREDO FERREIRA, A Mala Posta em Portugal, Lisboa, 1959, p. 100.

Poço do Bispo, Lumiar, Oeiras, Cascais, Sintra e Mafra. A cidade tinha então pequena dimensão, era fácil o trajecto a pé ou em carruagens, próprias ou de aluguer, e possivelmente uma carreira urbana não seria rentável. Mas Lisboa mantinha então com os subúrbios relações que não sendo talvez muito frequentes eram suficientes para alimentar um serviço de transportes públicos. Estas relações são de tipo comercial — o abastecimento dos habitantes da cidade era feito pelas quintas e hortas dos arredores⁽¹⁾ — e também de distração, pois os lisboetas saem para o campo vizinho para passar férias ou fazer piqueniques. Deve ser o veraneio que explica a diferença existente no número de viagens de algumas carreiras entre a época de Verão e a restante parte do ano. Assim, e desde que começaram a circular, os omnibus fazem duas viagens por dia para Sete Rios e Benfica de Outubro a Abril e quatro por dia nos outros meses. Em 1845, quando é concedida a carreira Lisboa-Sintra a companhia deve assegurar "uma viagem diária desde 1 de Maio até ao último dia de Setembro, e duas viagens por semana nos outros meses do ano"⁽²⁾. Lisboa-Lumiar, iniciada em 1855 apresenta uma situação idêntica à de Benfica com duas viagens de Inverno e quatro de Verão. Curioso é que Lisboa-Oeiras, também concedida em 1855 não tivesse flutuação, funcionando todo o ano com uma única viagem por dia. A praia ainda não exerceria atracção sobre os cidadãos?⁽³⁾.

A primeira autorização para circulação destes carros (Decreto de 7 de Agosto de 1834 "concedia a Arístides Floury de Barros e Luis F. Casti nel o privilégio de estabelecer em Lisboa carruagens públicas à semelhança das que se usavam em França conhecidas por omnibus Dames Blanches"⁽⁴⁾). Em

(1) O próprio abastecimento para os veículos vem dos arredores como se pode ver num anúncio publicado no Diário do Governo de 13-2-1837 e que diz o seguinte "quem quiser fornecer verde nas imediações da capital para as cavalgadas das carruagens omnibus, dirija as suas propostas ao escritório da Direcção no Largo do Corpo Santo n.º 3 - 1.º andar".

(2) GODOFREDO FERREIRA, op. cit., p. 105.

(3) A morosidade do percurso não permitia ainda que esta vila fosse muito importante para o veraneio da capital mais ligado a Pedrouços e mesmo a Paço de Arcos.

(4) GODOFREDO FERREIRA, op. cit., p. 100.

1836 constituiu-se a Companhia de Carruagens Omnibus que recebeu estes privilégios e mais tarde surgem os Carros do Florindo que só faziam serviço na linha de Cascais, sendo assim percursores da linha férrea e terminaram pela concorrência desta em 1889.

Ao contrário da Companhia Omnibus, a do Florindo usou vários tipos de carros.

A segunda fase é dominada pelo serviço dos veículos genericamente designados por "americanos", que são carros de tracção animal que se deslocam em meio próprio — carris de ferro.

Se a companhia Rippert faz viagens para os subúrbios, (Loures, Sintra, Queluz, Carnaxide)⁽¹⁾ todas as outras circunscreveram as suas viagens à cidade atingindo só os arrabaldes mais ligados a ela — Belém, Lumiar e Carnide (Quadro 2). Vai dar-se assim uma separação entre dois tipos de subúrbios conforme são ou não servidos pelo transporte público. A primeira faixa, Belém-Benfica-Carnide-Poço do Bispo com relativa acessibilidade ao centro separa-se da outra que dispõe de ligações mais esporádicas, antiquadas e morosas.

Como se pode ver no Quadro 1 houve várias empresas que exploraram americanos. A primeira, e a mais poderosa foi a Companhia Carris de Ferro de Lisboa constituída em 1872, no Rio de Janeiro, depois de adquirir a concessão que Luciano Cordeiro obtivera em 1870 (28 de Março)⁽²⁾ "para instalar carreiras urbanas em Lisboa".

A primeira linha entre Santa Apolónia e o Aterro, por Santos de Baixo, foi inaugurada em 17 de Novembro de 1873 com muito entusiasmo como se pode ver no seguinte extracto da reportagem do Diário de Notícias:

"Quando se aproximava a hora de partirem do extremo dessa secção da linha as carruagens com os convidados da empresa dos Carris de Ferro de Lisboa (...) o povo, cheio de alegria e curiosidade, formava longas alas em

(1) Aliás viagens que não deviam utilizar veículos de tipo americano mas ainda carros semelhantes a omnibus.

(2) Informação colhida em J. M. Cordeiro de Sousa "Luciano Cordeiro, fundador da Carris", Olisipo, n.º 28, Ano VII, Out. 1944.

todo o trajecto da linha para saudar amoravelmente o novo progresso que passava.

"A estação principal e o largo em frente estavam embandeirados (...) uma linha de 32 carruagens vastas, elegantes, sólidas e bonitas estava postada sobre os rails com os seus cocheiros e condutores singelamente uniformizados e postos sobre as plata-formas, e os seus magníficos tiros de cavalos e muares perfeitamente arreitados e com as testeiras das cabeças ornadas de rosetas azuis e brancas. 24 dessas carruagens eram das fechadas e 8 das abertas destinadas aos fumistas (...). As carruagens partiram às 12 e 35 e depois de várias paragens chegaram à estação dos caminhos de ferro depois de 46 minutos".

A partir de 1883 a concorrência com outras empresas traz problemas à expansão da Carris; esta companhia, depois do insucesso de várias estratégias, nomeadamente redução de tarifas e de bitola da linha, consegue dominar as outras convertendo-as em suas accionistas (1892). Nesta data a Companhia Carris tem 332 carros de tamanhos e feitios variados⁽¹⁾, naturalmente como consequência da incorporação do material doutras empresas. A esta absorção só resistiu a empresa de Eduardo Jorge, conhecida pelos "Carros do Choro", que só terminou o serviço em 1917, quando o eléctrico já não possibilita a concorrência.

Entre estes dois períodos e durante 7 anos (1870-1877) Lisboa conheceu outro meio de transporte cuja eficácia não convenceu. Pois "havia muito tombo muitos descarrilamentos e avarias e a população deixou de utilizar..."⁽²⁾ e como tal teve pouca duração: o Larmanjart. Trazido de França, por pressão do duque de Saldanha, fez a viagem inaugural de Arroios ao Lumiar em 31 de Janeiro de 1870 entre 50 e 60 minutos⁽³⁾. Em 1872 a concessão passou para a companhia Inglesa dos Tramways a Vapor, cuja estação central foi instalada nas portas do Rego donde partia uma linha para Sintra e

(1) A. ALVIZIO PEREIRA, "Uma Instituição Lisboaeta. As Instalações da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, nas Amoreiras e Santo Amaro", Olisipo, n.º 50, Ano XIII, 1950, p. 85.

(2) VASCO CALIXTO, As Rodas da Capital, Lisboa, 1967, p. 32.

(3) Idem, ibidem, p. 30.

outra para Torres Vedras. Provado que a estação era muito longe do centro fez-se outra na Rua das Portas de Santo Antão n.º 181, donde os passageiros iam em "char à bancs" até ao Rego⁽¹⁾.

2 - A rede dos "americanos" da C.C.F.L.

Como a Companhia Carris de Ferro de Lisboa foi a mais importante das companhias de "americanos" que circularam na cidade e só para esta conseguimos elementos que facilitem a compreensão da evolução da sua rede, vamos analisá-la.

Os elementos disponíveis são os que constam dos dois contratos⁽²⁾ mais importantes assinados entre a C.C.F.L. e a C.M.L. — o de 23 de Janeiro de 1873 e o de Abril de 1888 (texto definitivo do contrato de 17 de Setembro de 1887 e que praticamente nenhuma alteração introduzia). A primeira concessão dada a F. Cordeiro de Sousa e Luciano Cordeiro de Sousa e pouco depois transferida para a C.C.F.L. (13 de Fevereiro de 1873) permitia à empresa "estabelecer caminhos de ferro para transporte de passageiros e mercadorias, servidos por cavalos (Tramways)"⁽³⁾ em três linhas principais e alguns ramais (Fig. 1). A primeira linha vai de Santa Apolónia a Alcântara e teria ramais "para cada cais público na margem do Tejo"⁽⁴⁾ e para o Norte, "do Terreiro do Paço ao Passeio Público e outro à Praça da Figueira pela Rua dos Fanqueiros"⁽⁵⁾. A segunda linha ia do Largo de S. Paulo ao Rato pelas ruas da Boavista e S. Bento. Tinha um ramal do Rato ao Príncipe Real e outro por Santa Isabel à Estrela.

A terceira linha ia do Rossio pela Rua Nova da Palma e Intendente até às portas da cidade.

(1) VASCO CALIXTO, As Rodas da Capital, Lisboa, 1967, p. 31.

(2) Na verdade houve mais alguns mas com um carácter transitório ou de esclarecimento.

(3) Transportes colectivos, Escritura C.M.L.-C.C.F.L., Lisboa, 1941, p. 3.

(4) Idem, ibidem, p. 3.

(5) Idem, ibidem, p. 3.

A primeira linha a ser aberta à exploração foi a de Santa Apolónia a Santos em 17 de Novembro de 1873 e as outras foram-se seguindo. A 3 de Dezembro de 1878 um ofício da C.C.F.L. participa que está concluída a linha férrea da rua do Cais dos Soldados a Santa Apolónia⁽¹⁾ e a sua abertura é autorizada a 3-2-1879⁽²⁾. Ainda em 1879 (27 de Outubro) a C.C.F.L. pede autorização para pôr em exploração as linhas de S. Paulo ao Largo do Rato e deste à Praça do Príncipe Real, autorização concedida a 30 de Outubro de 1879⁽³⁾.

Mas só em 1881 é que a C.C.F.L. envia o projecto de conclusão da terceira linha do Caminho de Ferro Americano, do Largo do Intendente pela Rua Direita dos Anjos até ao Largo de Santa Bárbara e daí pela Rua Nova projectada (R. Passos Manuel) até à Avenida de D. Estefânia, terminando nas portas da cidade⁽⁴⁾.

Entretanto vão aparecer referências a linhas que o contrato de 1873 não menciona; assim, a Câmara terá pedido à Carris o estabelecimento duma linha até à Graça (Agosto de 1881)⁽⁵⁾ e em 1882 (30 de Março) a Repartição Técnica da C.M.L. informa que a linha do Príncipe Real até aos Remolaes pode ser aprovada e aberta à circulação com determinados arranjos⁽⁶⁾.

Depois de 1860 aceleram-se as transformações de Lisboa. A população da cidade aumentou muito e determinou a sua dilatação para o Norte; se a população operária continuava a apinhar-se na faixa ribeirinha, as novas burguesias precisavam de espaços novos. Com o desaparecimento do Passeio Público e a abertura da Av. da Liberdade (1879) torna-se possível a conquista do planalto. Vai urbanizar-se a chamada Lisboa de Rosa Araújo (ruas Barata Salgueiro, Alexandre Herculano, Braancamp), surge o bairro Camões,

(1) Exposição Comemorativa do Cinquentenário do Falecimento de Rosa Araújo, ed. C.M.L., Lisboa, 1943, p. 75.

(2) Idem, ibidem, p. 75.

(3) Idem, ibidem, p. 76.

(4) Idem, ibidem, p. 78.

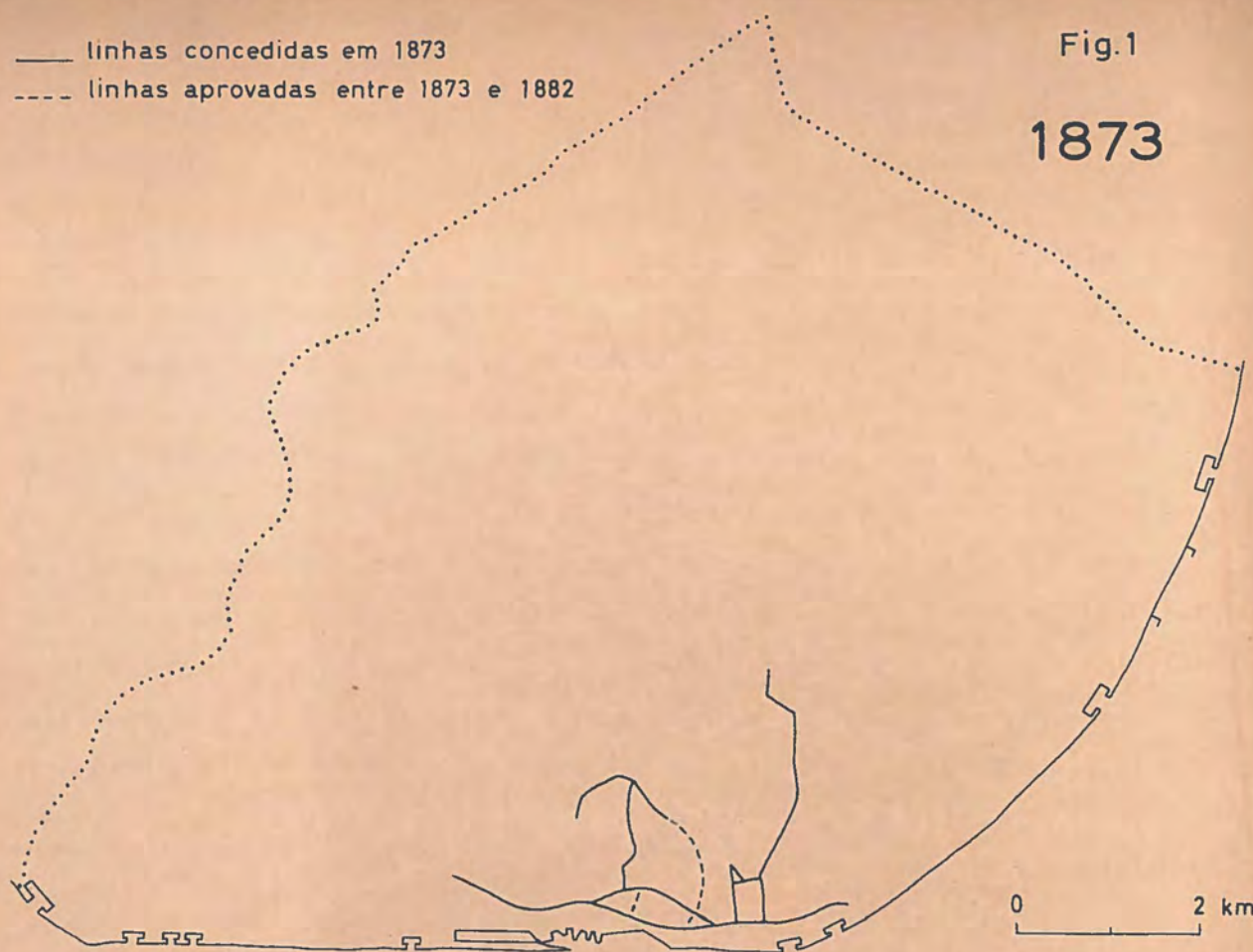
(5) Idem, ibidem, p. 77.

(6) Idem, ibidem, p. 76.

— linhas concedidas em 1873
- - - linhas aprovadas entre 1873 e 1882

Fig.1

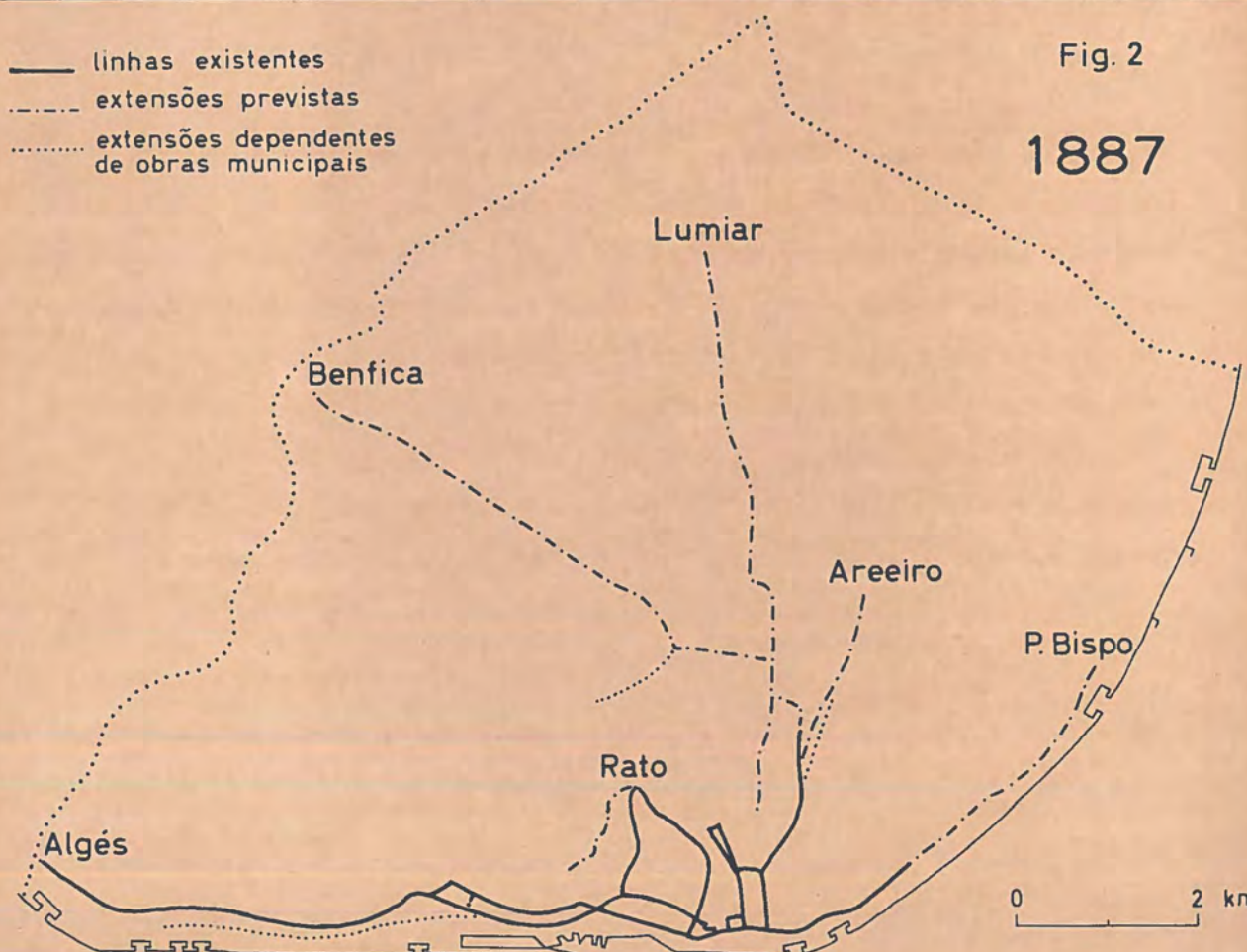
1873



— linhas existentes
- - - extensões previstas
..... extensões dependentes
de obras municipais

Fig. 2

1887



A rede dos "americanos"

as Avenidas Novas, todo o conjunto urbano de planta ortogonal pouco hierarquizada e sublinhada pelos prédios dos "gaioleiros" que para além desta área, aparecem também ao longo das principais artérias de "americanos" onde este transporte foi incentivo para a construção ou renovação urbanas (Largo do Conde Barão, R. da Boavista, R. do Arsenal, Santos, Av. 24 de Julho, Belém, etc.)⁽¹⁾. A expansão do tecido urbano e o aparecimento de novos concessionários levam à necessidade de uma regulamentação dos transportes públicos e à assinatura de um novo contrato entre a C.M.L. e a C.C.F.L. pois a introdução justifica-o "atendendo às necessidades e comuns interesses de melhor regular essas concessões segundo as actuais conveniências do trânsito público; atendendo a que o alargamento da área da cidade, criando novos interesses e necessidades que aconselham a oportunidade de levar a essas ruas e aos pontos mais afastados do centro da cidade os benefícios da viação férrea"⁽²⁾.

Assinado o título provisório a 17 de Setembro de 1887 foi publicado com a forma definitiva a 10 de Abril de 1888. Este contrato define o período da concessão e, aprovando as linhas já existentes, autoriza várias outras (Fig. 2). Para além do prolongamento da linha marginal há que referir o início das linhas na Avenida da Liberdade (aliás já regulamentadas desde 1884)⁽³⁾ e a ligação ao Areeiro, Lumiar e Benfica, segundo estradas que partiam das portas do Arco do Cego. Não sabemos exactamente quando foram inauguradas estas linhas mas no geral não devem ter levado muito tempo pois o contrato especifica que a companhia terá 6 meses para apresentar os projectos das novas linhas e o prazo máximo de 3 anos para execução dos mesmos⁽⁴⁾.

Curioso ainda referir que este contrato obriga a Carris a substituir o caminho-de-ferro americano que do Rato vai à Praça dos Remolares, por

(1) Sugerido por Jorge Gaspar.

(2) Transportes colectivos, Escrituras C.M.L.-C.C.F.L., op. cit., p. 10.

(3) Exposição Comemorativa do Cinquentenário do Falecimento de Rosa Araújo, op. cit., p. 80.

(4) Transportes colectivos, op. cit., p. 14.

S. Pedro de Alcântara e Rua do Alecrim, por uma linha funicular⁽¹⁾ que cremos não se chegou a instalar.

O trajecto das primeiras linhas de transporte francamente urbano⁽²⁾ apresenta duas direcções dominantes, uma duplica o Rio, a outra tenta os caminhos do Norte. Para perceber este traçado é preciso levar em conta a própria forma da cidade nesta época. Lisboa tinha-se encostado ao Rio e estendido o casario ao longo da margem onde os cais eram frequentes (Cais do Tojo, Cais da Bica do Sapato, Cais do Carvão, Cais de Belém, Cais de Xabregas, Cais da Ribeira Nova, etc.) e onde mais pulsava a vida da cidade. As comunicações por terra eram ainda morosas, e a via aquática a mais frequente quer no transporte de pessoas, quer e, principalmente, quanto a mercadorias. O Tejo desempenha nas relações de Lisboa com parte do interior do país papel de relevo que J. GASPAR apresentou em artigo recente na revista Finisterra⁽³⁾. Naturalmente que é na zona ribeirinha, onde chegam os diversos produtos, que se vão concentrar as actividades que ocupam a população da capital, — a indústria, o comércio, escritórios ligados à vida marítima, a praça da Ribeira, a Alfândega, a Bolsa e a Administração Pública. O próprio "centro" se localiza então junto do Rio⁽⁴⁾.

O "americano" vai vivificar este eixo de movimento permitindo a ligação fácil entre os núcleos de actividade que nele se sucedem — Alcântara, Santos, Cais do Sodré, Terreiro do Paço, Santa Apolónia, Poço do Bispo e Xabregas. O comboio virá reforçar esta tendência facilitando as comunicações com o interior do país e, muito mais tarde, o Metropolitano prevê uma linha paralela ao Tejo, seguindo o princípio da concorrência entre as várias redes, querido dos transportes lisboetas.

(1) Transportes colectivos, op. cit., p. 13.

(2) Visto que os transportes anteriores se caracterizavam principalmente pela facilidade de ligações com a periferia.

(3) JORGE GASPAR, "Os Portos Fluviais do Tejo", Finisterra, Vol. V, n.º 10, Lisboa, 1970, pp. 153-204.

(4) Ver JORGE GASPAR, "A Estrutura Funcional do Centro de Lisboa", Gabinete de Arquitectura para o Novo Edifício do Ministério da Marinha, M.O.P., Lisboa, 1970.

A evolução da forma da cidade alterou bastante as funções deste eixo que hoje se restringe às actividades industriais ou relacionadas mais directamente com o porto (comissionistas, agentes de navegação, comércio de pequenas náuticas, pequenas oficinas) mas há ainda muitos traços da ocupação intensa que o transporte público permitiu; são as "vilas" e as casas solarengas superocupadas por uma população numerosa e de fraco poder económico, são os prédios dos gaioleiros, são as moradias tipo "chalet" com jardim que começam a surgir depois de Belém, anunciando já gente de outra classe, com outro tipo de disponibilidades e exigências.

Evidentemente que não se pode responsabilizar o "american" como factor único da ocupação deste eixo. Ele não vem mais do que aproveitar uma situação já existente imprimindo-lhe no entanto mais vigor porque, ao facilitar os movimentos das pessoas, valoriza a construção aí efectuada. A importância desta só tem sentido se enquadrada no momento sócio-económico de um "arranque industrial" que Lisboa então vivia e que, naturalmente, se localizava junto do Tejo.

As penetrações para o Norte são duplamente importantes. Por um lado, asseguram as ligações dos bairros já existentes ou em construção com o centro, por outro, facilitam o contacto com alguns núcleos suburbanos e o campo que os envolve. São assim linhas de penetração no campo e nelas se vai apoiar toda a urbanização posterior.

Estas penetrações podiam escolher um de quatro caminhos: o vale de S. Bento, aproveitado pela linha que de S. Paulo chega ao Rato; a Avenida da Liberdade, impossível aquando da primeira concessão porque bloqueada pelo Passeio Público; o caminho mais directo, do centro para o exterior, pela Rua das Portas de Santo Antão, R. Alves Correia, Santa Marta e Rua de Sebastião e, a Rua da Palma e Rua dos Anjos e de Arroios, depois substituída pela Av. Almirante Reis. Desde o início que o transporte público prefere este último eixo ao de Santa Marta. Mesmo em 1888, quando já o "americano" circula na Av. da Liberdade é ainda pelo Intendente, Estefânia e Arco do Cego, que se vão fazer as ligações para o Lumiar e Benfica. É possível que a maior intensidade de trânsito aliada à estreiteza da rua, mas principalmente o de-

clive de S. Sebastião⁽¹⁾ tivessem aconselhado a reserva deste eixo para o transporte "livre", remetendo os carris para a R. da Palma.

A linha do Rato é simultâneamente de penetração e irradiação pois do Rato se previa uma ligação à Estrela (por Santa Isabel em 1873, pela Álvares Cabral em 1887) e que cremos nunca se chegou a inaugurar, outra ao Príncipe Real, donde em 1882 partia a ligação aos Remolares que fechou o percurso. Mais tarde daí partiram linhas para Campolide e Praça do Chile, por um lado, para Campo de Ourique, por outro. A área que esta linha servia, S. Bento-Príncipe Real, era então já ocupada embora constituísse como que uma frente no avanço de Lisboa para o Norte.

Mas a linha que do Rossio toma a Rua da Palma, Intendente, Rua de Arroios até às portas da cidade tem outro sentido. É uma linha de ligação com a periferia, tipo que foi uma dominante no "american" e se manterá no eléctrico. É ela que vai permitir o contacto dos lisboetas com as hortas próximas (no Arco Cego), é ela que vai permitir chegar ao campo, ir a Benfica e ao Lumiar. Como já dissemos desempenhou importante papel na urbanização destes dois eixos, sobretudo na estrada de Benfica onde surgem moradias e "vilas" para população operária.

A ligação ao Areeiro, pela estrada de Sacavém, deve estar ligada ao caminho-de-ferro, visto que a linha de cintura de Lisboa tinha ali uma estação. Nesta mesma perspectiva de coordenação com outro transporte deve referir-se a linha concedida em 1887, da Estefânia ao Toren, onde terminaria o, então previsto, elevador.

Em 1892 aparece um contrato provisório (por 15 anos) que regula o pagamento de taxas e define o número de carreiras que a companhia é obrigada a assegurar. Por ele obriga-se a C.C.F.L. a ter em serviço desde as 9 horas da manhã um carro fazendo carreiras entre o Largo do Rato e Campolide, pela Cruz das Almas e Campo de Ourique, e outro pela Avenida da Liberdade (na parte que não tem carris) para a Graça (até à abertura do ascensor) e

(1) Era certamente o declive o factor mais importante pois aí se instalou um ascensor — Rossio-S. Sebastião da Pedreira — inaugurado a 15 de Janeiro de 1899. (Informação colhida em GABRIEL PEREIRA, Pelos Subúrbios e Vizinhanças de Lisboa, Lisboa, 1910, p. 111).

entre o Poço do Bispo e Olivais nos meses de Junho, Julho, Agosto e Setembro⁽¹⁾. O facto do referido "carro" na Av. da Liberdade circular na parte sem carris e porque não é usado até aqui este nome "carro" para o americano, faz-nos pensar que se trata de um serviço ainda puxado por mulas mas sem se deslocar em carris, como os omnibus; possivelmente do mesmo tipo é o carro de Carnide cuja viagem GABRIEL PEREIRA descreve mesmo nos fins do século (1899):

"Fui a Carnide no carro da Rua da Assunção. Carro cheio, pessoas que iam ao Colégio Militar visitar os filhos. Nestes domingos de visita há sempre no carro conversas interessantes; dos filhos que vão bem, doutros que perderam o ano; e corre-se uma larga escala de afectos, de caracteres, e de saudades... todos levam uma lembrança, um embrulho atadinho, para os rapazes. Com as senhoras vão às vezes meninas, mui palreiras, entusiasmadas com a visita aos pequenos militares. Que estes carros de Carnide favorecem o cavaco, com os seus pulos e solavancos; vai uma pessoa muito correcta, zás solavanco, e vem uma senhora nervosa cair-nos nos joelhos; um cavalheiro so lemne e mui sério, pula o carro, e elle apanha na cara com um chapéu de plu mas ou um papelucho de bolos. Quer a gente mover-se, não pode, está presa, as taboinhas dos assentos do carro apertam abas dos casacos e dobras de ves tidos; não faltam os préguinhos atrevidos que rasgam tecidos e às vezes a pelle; há sempre episódios; depois logo ao entrar na Estrada das Laranjeiras, o ar é mais fino, e fresco com perfumes campesinos; a estrada da Luz tem vista de campos, de várzeas e arvoredos. Alegrem-se os olhos de ver a paisagem e os pulmões gozem ar mais puro"⁽²⁾.

(1) Transportes colectivos, op. cit., p. 47.

(2) GABRIEL PEREIRA, op. cit., pp.111-112.

II - O SÉCULO XX

1 - Transportes urbanos

O eléctrico

O século XX entra sob o signo dum novo e revolucionário meio de transporte: o eléctrico.

De 1889 a 1896 a Carris experimentara na linha do Cais do Sodré a Algés a tracção a vapor e com certo êxito, de início, pois cada máquina puxava três carros. Não apresentando resultados muito positivos foi abandonada encarando-se então como hipótese a tracção eléctrica e ALFREDO DA SILVA foi ao estrangeiro estudar o problema. Funda-se em Londres a Lisbon Electric Tramway Limited e em 1898 a Câmara autoriza a C. Carris a electrificar todas as linhas.

O contrato assinado entre a C.M.L. e a C.C.F.L. em 16-8-1898 "concede à Carris licença para construir e explorar pelo sistema de tracção eléctrica por condutores aéreos 26 quilómetros de via pública para o assentamento de novas linhas dentro da antiga e nova área da cidade de Lisboa"⁽¹⁾ diz também que "sempre que se julgue útil a mudança a C.M.L. avisará a companhia para a fazer num ano mas durante 20 anos a contar da aprovação deste contrato a C.M.L. não poderá exigir da companhia mudança no sistema de tracção"⁽²⁾.

(1) Transportes colectivos, op. cit., p. 64.

(2) Idem, ibidem, p. 64.

Não sabemos exactamente a data de electrificação das várias linhas pois segundo consta dos arquivos da Carris grande parte delas nasceu em 1902 enquanto VASCO CALIXTO⁽¹⁾ diz que o eléctrico só chega ao Areeiro em 1920 e que as carreiras de Benfica e Lumiar são inauguradas em 1921.

Confiando mais nos arquivos da companhia, tanto mais que uma planta da cidade publicada pelo jornal "O Século" nos primeiros anos deste século apresenta já como "carreiras de eléctricos" as carreiras então existentes, efectuámos com base neles as figuras 3 a 6 que permitem analisar o que foi a evolução da rede de eléctricos em Lisboa.

A primeira linha electrificada ligava o Cais do Sodré a Algés, pois o jornal "O Imparcial", de 1 de Setembro de 1901, diz "começou efectivamente ontem o serviço de tracção eléctrica na linha do Cais do Sodré a Algés. Era grande o número de curiosos que ontem estacionavam pelas ruas, por onde passavam os carros. A companhia estreou-se com uns carros verdadeiramente decentes e elegantes. Os carros foram durante o dia muito concorridos". Notícia sóbria como convinha aos Lisboaetas que se assustavam com este novo meio de tracção... "Um digníssimo Par do Reino chegou, mesmo, a declarar em plena Câmara que a instalação de fios carregados de electricidade representava um grave perigo para a população de Lisboa, pois atrairá sobre a cidade as trovoadas".⁽²⁾

A rede dos carros eléctricos é a continuação natural da rede já definida pelos "americanos". A Carris tem quase a exclusividade dos transportes colectivos da capital pois desde 1898 que "nenhuma nova concessão ou licença de viação por tracção mecânica para exploração de transportes colectivos poderá dentro do prazo desta concessão ser feita pela C.M.L. dentro do perímetro da rede geral concedida à companhia salvo acordo prévio com a mesma companhia."⁽³⁾ e electrificou as linhas de carris já existentes, ampliando-as depois sucessivamente.

(1) Ob. cit., pp. 116-117.

(2) 50 Anos de Tracção Eléctrica, ed. C.C.F.L., Lisboa, 1951, p. 12.

(3) Transportes colectivos, op. cit., p. 64.

A rede dos eléctricos (Fig. 3) é caracterizada pela existência de uma linha circular (a antiga estrada da circunvalação) donde partem radiais para assegurar a ligação aos arredores (Dafundo, Benfica, Carnide, Lumiar, Poço do Bispo). Ora a existência das linhas de penetração já era a característica da rede dos "americanos". A novidade que o eléctrico traz é a realização da linha circular, de resto já esboçada em 1887 (Fig. 2) e só concluída com a ligação ao Poço do Bispo em 1958, e o tratamento diverso de áreas dentro e fora desta linha. Este perímetro corresponde sensivelmente ao limite da cidade em 1911, portanto a rede de eléctricos no seu interior vai servir uma aglomeração já coerente, enquanto fora dele desempenha papel motor de desenvolvimento de um campo ainda rural mas que nos anos seguintes, fruto do aumento da população da cidade e gozando da maior acessibilidade ao centro, se verá cada vez mais ocupado.

Responde a esta função diferente a própria malha da rede; assim no interior da estrada da circunvalação vão desenvolver-se "linhas de circulação" enquanto no exterior só existem radiais. A n.º 6 - Gomes Freire pela Avenida da Liberdade, R. Barata Salgueiro, R. Gomes Freire e S. Lázaro instalada ainda em 1905. A 10 e 11 circulação da Graça pela Sé e Anjos, inauguradas até à Sé em 1906 só fecham o circuito pelos Anjos em 1925, mas até aqui tinham correspondência com o elevador de S. Tomé, existente desde 1893.

A carreira n.º 20 que do Rossio vai ao Cais do Sodré, Príncipe Real, Rato e volta ao Rossio pela Avenida, inaugurada ainda em 1901.

A carreira 22/23 Conde Barão-S.Bento, Rato, fechada pelo Príncipe Real ou pela Avenida em 1902.

A 24 que do Carmo vai a Campolide em 1907 e se ligará à Praça do Chile em 1942.

Finalmente as 25 e 26 que fazem a circulação da Estrela. Inauguradas em 1904 entre a Estrela e o Rossio, por Santos, são fechadas em 1905 através da Avenida (traçado pelo Rato, R. das Amoreiras e R. Silva Carvalho). Não sabemos se este traçado efectivamente existe desde 1905 pois o contrato de 1898 diz que a companhia Carris "não poderá construir linhas a partir do Largo da Estrela, pelas Ruas Novas da Estrela, S. Luís, S. João dos

— eléctricos
- - - elevadores

Fig. 3
1906

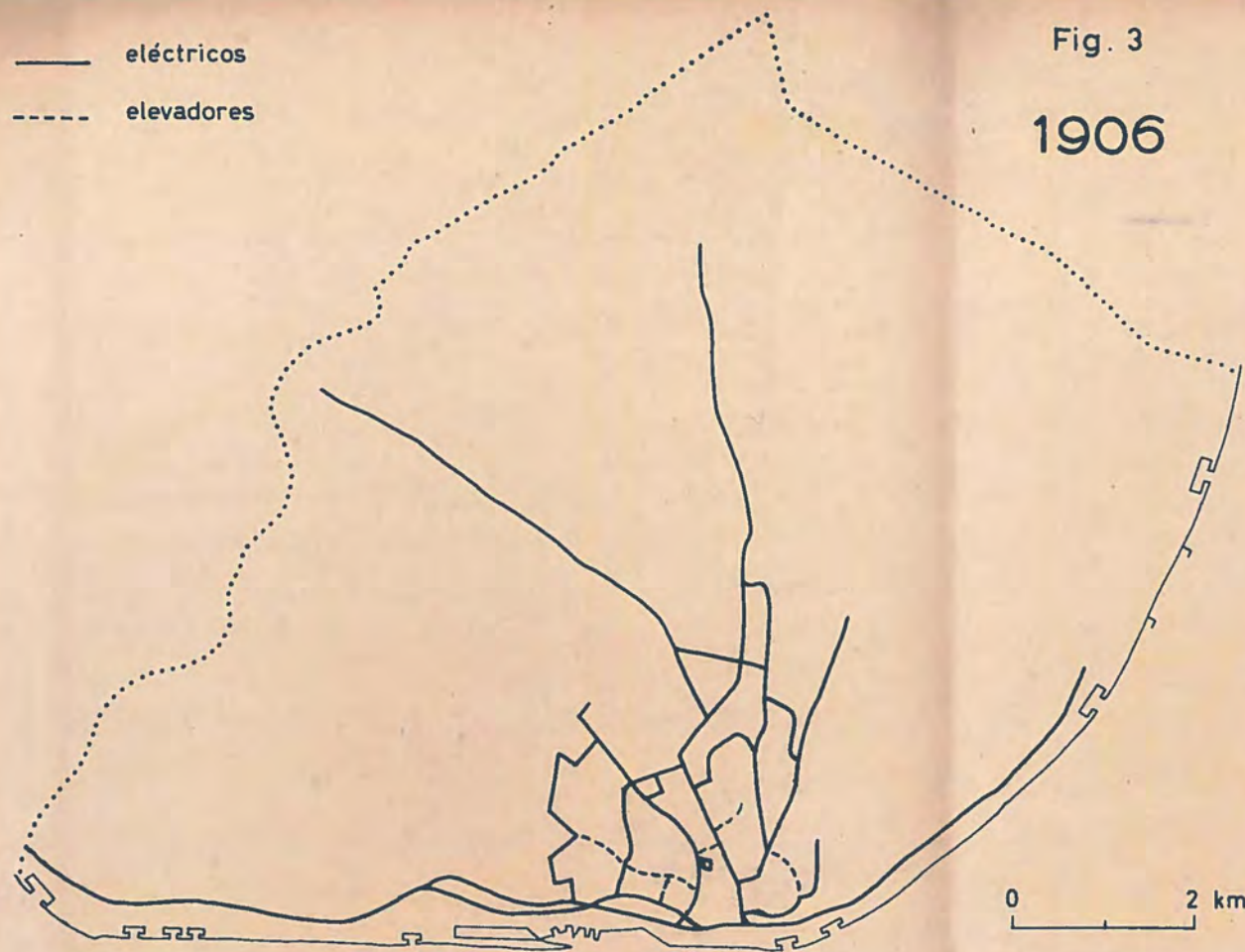


Fig. 4
1924

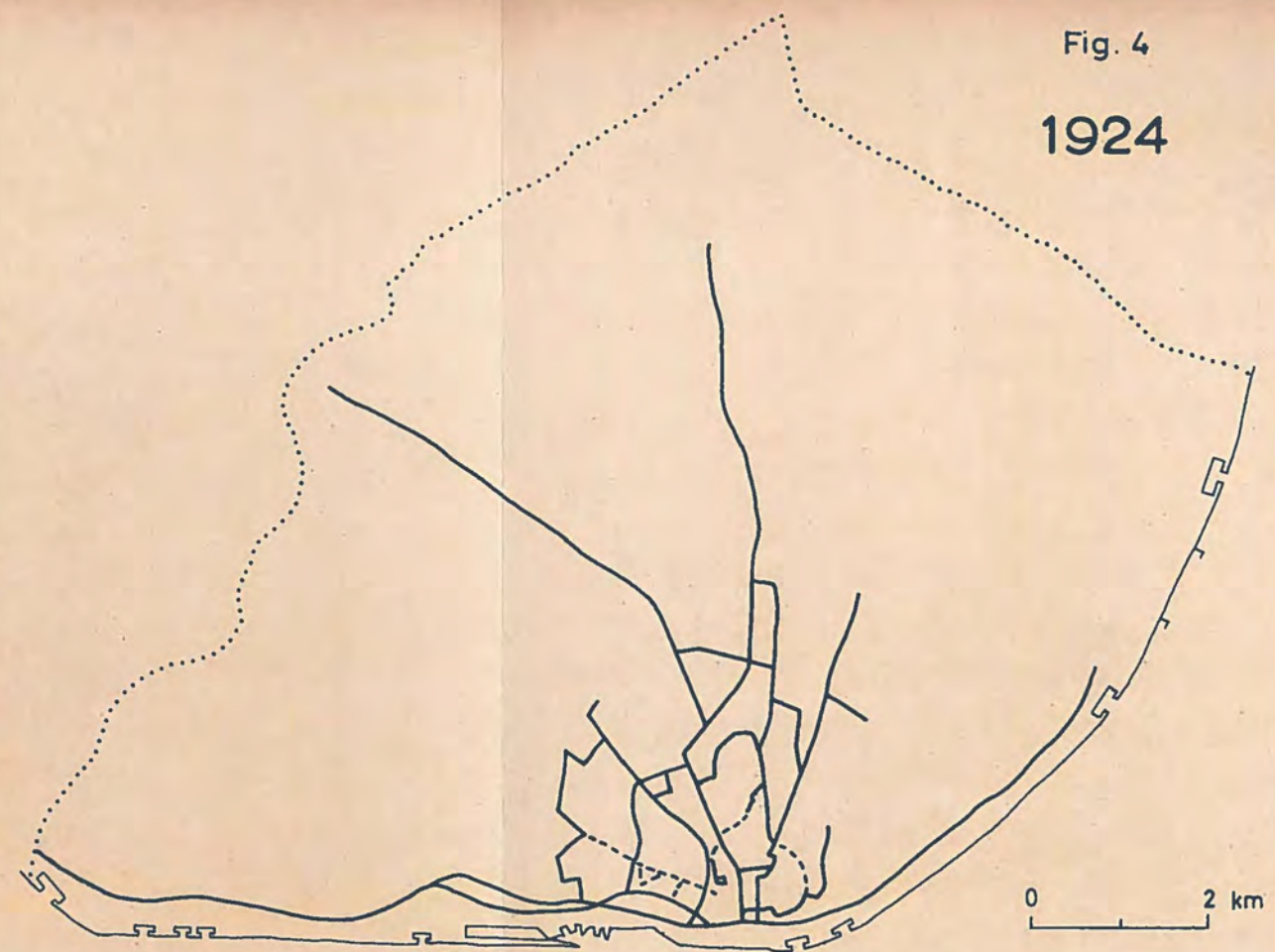


Fig. 5
1945

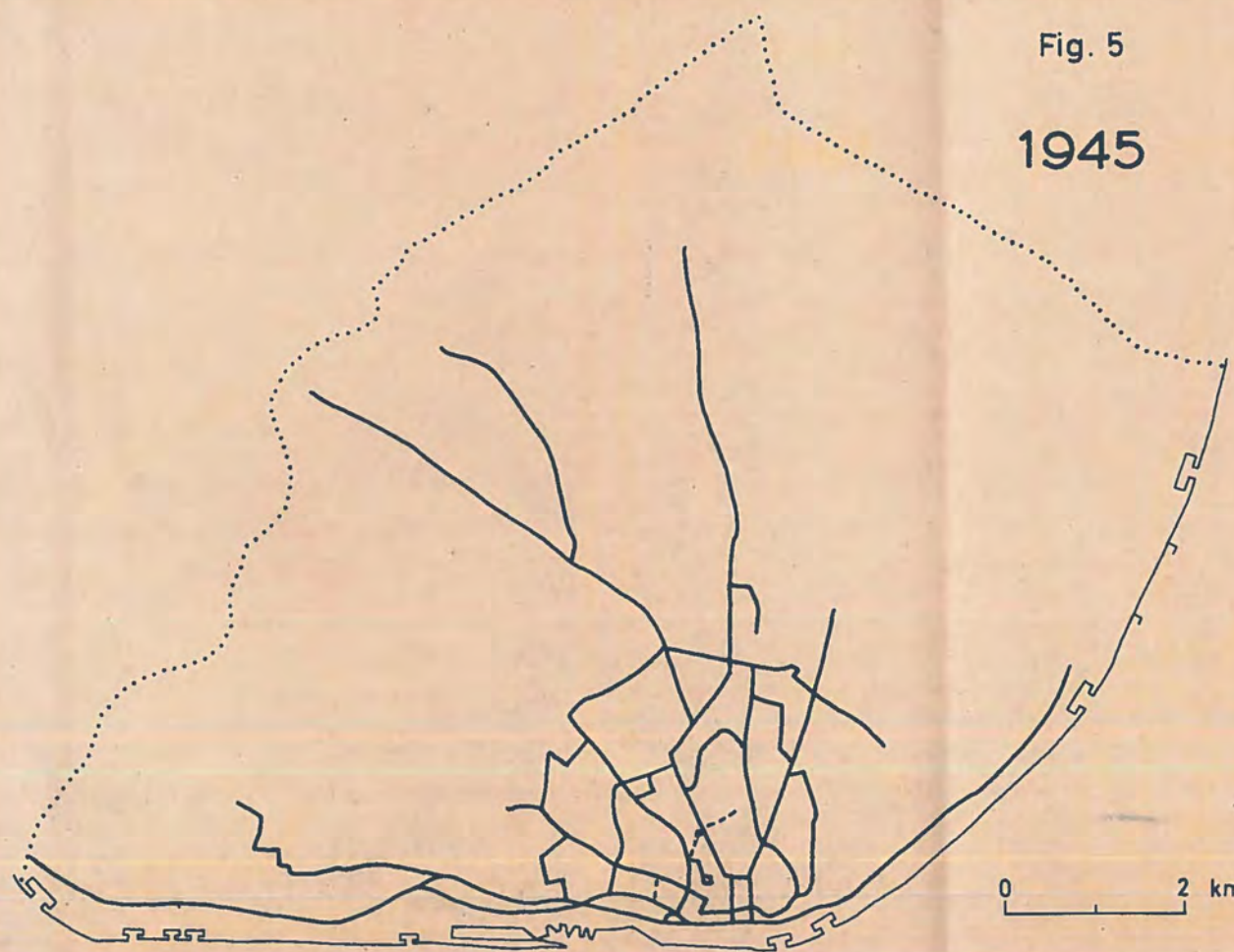
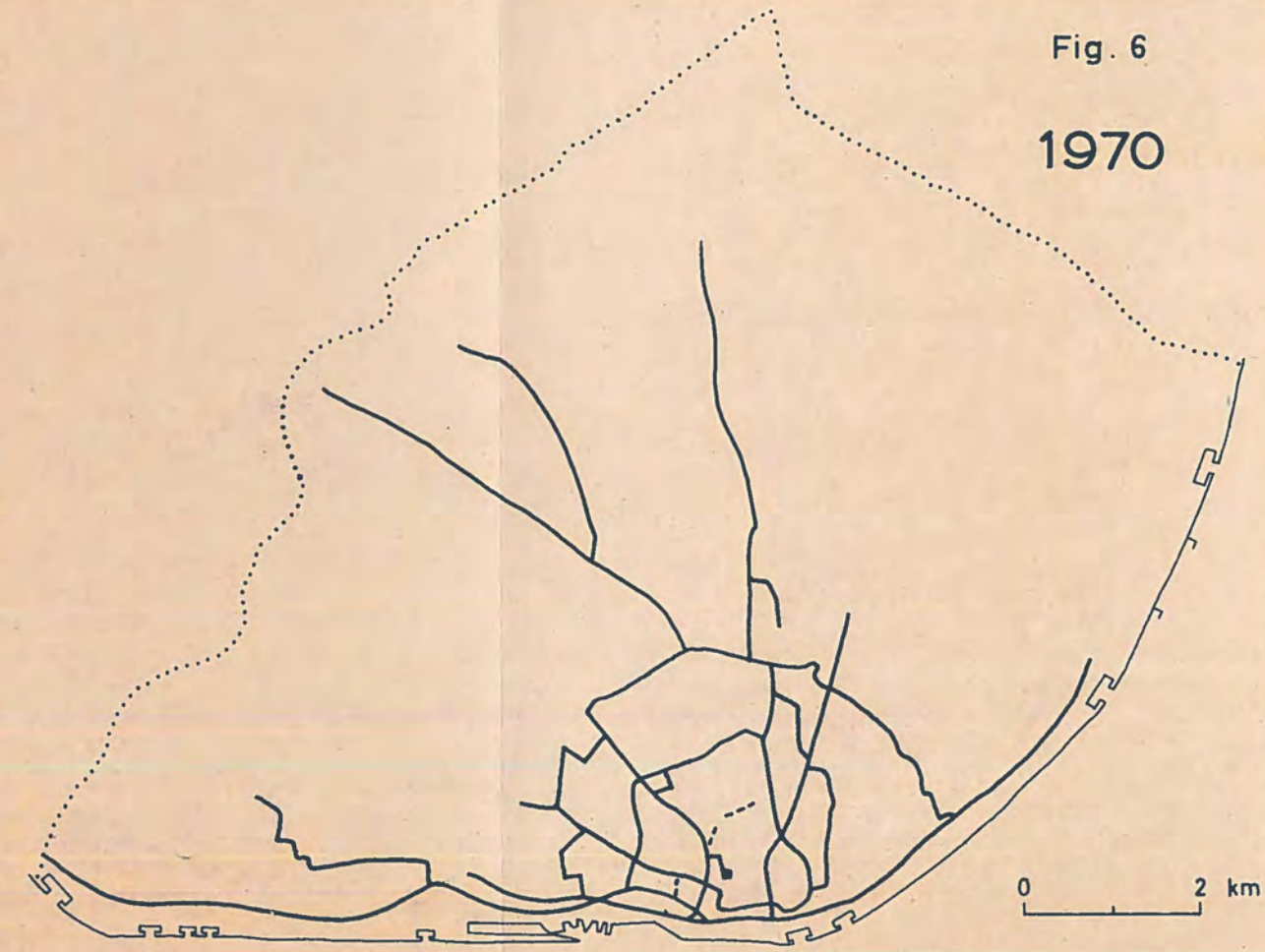


Fig. 6
1970



Bem Casados, enquanto subsistir a concessão dada pela C.M.L. à Nova Companhia dos Ascensores Mecânicos de Lisboa"⁽¹⁾ (N.C.A.M.L.). A N.C.A.M.L. inaugurou o ascensor do Camões à Estrela em 1890 e como o não prolongasse até S. João dos Bem Casados (R. de Campo de Ourique) como o contrato impunha, a Câmara "dispensou-a da construção do troço Estrela-Bem Casados com a condição da concessionária empregar outro meio de transporte eficaz. Em 1904 requer um projecto de "tranvia" eléctrica, mas a Carris que inaugurara há três anos os eléctricos em Lisboa, requer simultaneamente a concessão duma linha com o mesmo traçado"⁽²⁾.

Foi possivelmente devido a impossibilidade da N.C.A.M.L. de explorar o troço final da sua concessão que este foi dado à C.C.F.L.

Estabelecidas assim nas suas linhas gerais as circulações para o serviço da "cidade existente" praticamente nos primeiros anos em que circularam os eléctricos as únicas alterações consistem na ligação da Graça aos Anjos em 1925, a incorporação dos elevadores na C.C.F.L. (1926), principalmente importante é a linha da Estrela ao Camões que foi electrificada e, o fechar da circular em duas fases, 1936 com a ligação de Campolide à Almirante Reis e 1958 com o prolongamento da linha do Alto de S. João até ao Poço do Bispo.

Quanto às carreiras periféricas, Dafundo, Benfica, Lumiar e Poço do Bispo já estavam ligados ao centro pelos "americanos", mas cedo se electrificam as respectivas linhas. Em 1902 a de Benfica cujo trajecto foi nos primeiros mezes pelo Arco do Cego e só depois pela Avenida.

A do Lumiar também é de 1902, seguindo pelo Arco do Cego, com transbordo no Campo Pequeno, pois seguia a R. de Entre Campos; o trajecto na Av. da República é de 1904, mas o Campo Grande só ficou ligado à Av. da República em 1916.

A carreira do Poço do Bispo é de 1906 e ligava ao Campo Pequeno, pela Av. da Liberdade. Em 1920 há eléctricos dos Caminhos de Ferro para o Arco do Cego, pela Avenida, que têm de terminar no Bairro Social quando a Rua é cortada em 1930.

(1) Transportes colectivos, op. cit., p. 64.

(2) VASCO CALIXTO, op. cit., p. 100.

A carreira para o Areeiro é de 1902.

A do Cais do Sodré a Algés é de 1901 (aliás esta foi a primeira a ser electrificada). Ainda neste ano foi prolongada ao Dafundo e só em 1945 chegou à Cruz Quebrada.

Belém liga-se ao Cais do Sodré em 1901, aos Caminhos de Ferro em 1901 e a Xabregas em 1950, ao Intendente em 1901 e ao Alto do Pina em 1923. Em 1924 há carreiras de Alcântara para o Alto do Pina sendo prolongadas até ao Alto de S. João em 1926.

A carreira da Ajuda é de 1927, indo à Boa Hora em 1928 e à Ajuda pela R. Leão de Oliveira em 1939.

Em relação ao sistema definido em 1906 (Fig. 3) as únicas linhas periféricas realmente novas são a da Ajuda e a de Carnide, esta só inaugurada em 1929. Até esta data mantiveram-se os carros que GABRIEL PEREIRA descrevia.

A referência às linhas que saem de Belém não tem propriamente nada a ver com a instalação dos carris mas refere-se porque representa bem as relações estabelecidas pelo eléctrico entre partes bem distintas da cidade; primeiro liga-se ao "centro" (Cais do Sodré), depois a uma zona industrial (Caminhos de Ferro), finalmente a uma área predominantemente residencial, mas de população operária (Intendente, Alto do Pina), numa tentativa de enlaçar num único percurso os locais de trabalho e os locais de residência das classes trabalhadoras.

Paralelamente aos eléctricos a população da cidade tinha ao seu serviço ascensores, alguns dos quais ainda estão em funcionamento.

O elevador do Lavra, que vai do Largo da Anunciada à Travessa do Torel, foi concedido em 1882 pela C.M.L. à Companhia dos Ascensores Mecânicos de Lisboa. Inaugurado em Abril de 1884 funciona por um sistema de cremalheira, por contrapeso de água.

O da Glória, que sobe a calçada do mesmo nome, foi concedido em 1875 mas só inaugurado em 1885, também com contrapeso de água.

Em 1882 foi igualmente concedido o elevador da Estrela desde o Ca

mões aos Bem Casados. Foi inaugurado até à Estrela em 1890 e nunca se fez o troço final. Depois duma tentativa de electrificação desse troço, contestada pela C.C.F.L. como foi referido, a N.C.A.M.L. decidiu utilizar nessa parte de percurso veículos motorizados. Segundo V. CALIXTO⁽¹⁾ chegaram a 25 de Novembro de 1904 dois veículos "Dion Bouton" de 16 lugares e 15 CV que trabalhavam a gasolina e nesse mesmo ano começaram a circular. Mas sujeitos a diversas avarias duraram pouco tempo.

O elevador da Bica foi concedido em 1888 começando a funcionar em 1892 (sistema de tramway-cabo).

O da Graça, pela Calçada de St. André, Cavaleiros e R. da Mouraria foi inaugurado em 1893. Do mesmo tipo dos da Estrela e Graça foi inaugurado em 1899 um elevador do Rossio a S. Sebastião por Santa Marta e Largo do Andaluz, para permitir o acesso ao Jardim Zoológico.

Doutro tipo são os elevadores de Santa Justa e do Largo da Biblioteca cujas concessões são de 1896 e 1897, respectivamente. A concessão do primeiro foi transferida para a Lisbon Electric Tramways Limited em 1905. O segundo foi encerrado poucos anos depois de 1915.

O elevador do Chiado funcionou de 1892 a 1912.

Com excepção destes três últimos todos os outros elevadores eram da Companhia de Ascensores Mecânicos de Lisboa, C.A.M.L. Esta companhia falhou e em 1914 constituiu-se a Nova Companhia dos Ascensores Mecânicos de Lisboa (N.C.A.M.L.) que em 1926 se fundiu com a C.C.F.L., que hoje mantém em exploração os elevadores da Bica, Glória, Lavra e Santa Justa.

O Autocarro

O autocarro surgiu na cidade como complemento do eléctrico. Com muito maiores possibilidades do que aquele, não precisando de um "meio" para se deslocar, portanto mais flexível nos percursos e mais veloz, o auto

(1) Op. cit., p. 101.

carro surgiu por motivos excepcionais pois a Companhia Carris considerava o eléctrico superior. Senão vejamos-se estes extractos de cartas da direcção da Carris à Câmara Municipal de Lisboa; em 1912, diz-se que "mandou vir alguns carros automóveis com o fim de estabelecer os serviços de carácter provisório e temporário adequado ao que se tem em vista. Não é por certo um sistema tão útil e vantajoso para o público o serviço por estes carros automóveis, como é o da viação eléctrica; entretanto para o fim que se tem em vista e nas condições de material que tencionamos pôr em circulação pode ser perfeitamente aceitável dado o seu carácter provisório e temporário".⁽¹⁾ E em 1940 diz-se "A companhia vem, desde há tempo, estudando o estabelecimento de um serviço de autocarros em Lisboa(...) lança-se neste empreendimento com alguma reserva, por estar bem certa da eficiência do serviço de transporte colectivo de passageiros por carros eléctricos(...) também reconhece que, em muitos casos, os arruamentos de Lisboa não são apropriados à circulação de autocarros".⁽²⁾

A história dos autocarros da Carris no serviço de transporte colectivo da cidade tem dois períodos; o primeiro localiza-se entre 1912 e 1915, o segundo começou em 1940 e ainda dura.

No primeiro período os autocarros "automnibuses" eram do tipo char-à-bancs para 18 ou 21 passageiros, com tejadilho e cortinas laterais, para o mau tempo. Os bancos são estofados e cobertos com tecido de palha en trançada, igual ao usado nos assentos dos carros eléctricos e os encostos são forrados de tecido verde, imitação de couro. Tinham de potência 55 H.P. e moviam-se a gasolina⁽³⁾.

A circulação destes autocarros deve-se à necessidade de ampliar a rede de eléctricos, pois "tem-se manifestado repetidas vezes por parte da população de alguns bairros da capital a aspiração de lhes ser extensivo o importante melhoramento do serviço de tracção eléctrica. Esta companhia no

(1) Arquivo da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, Carta do Director da C. Carris ao Presidente da Câmara Municipal de Lisboa datada de 28-X-1912.

(2) Idem, Minuta de contrato de 19-5-1940.

(3) Notas do Arquivo da C.C.F.L.

0 10 km

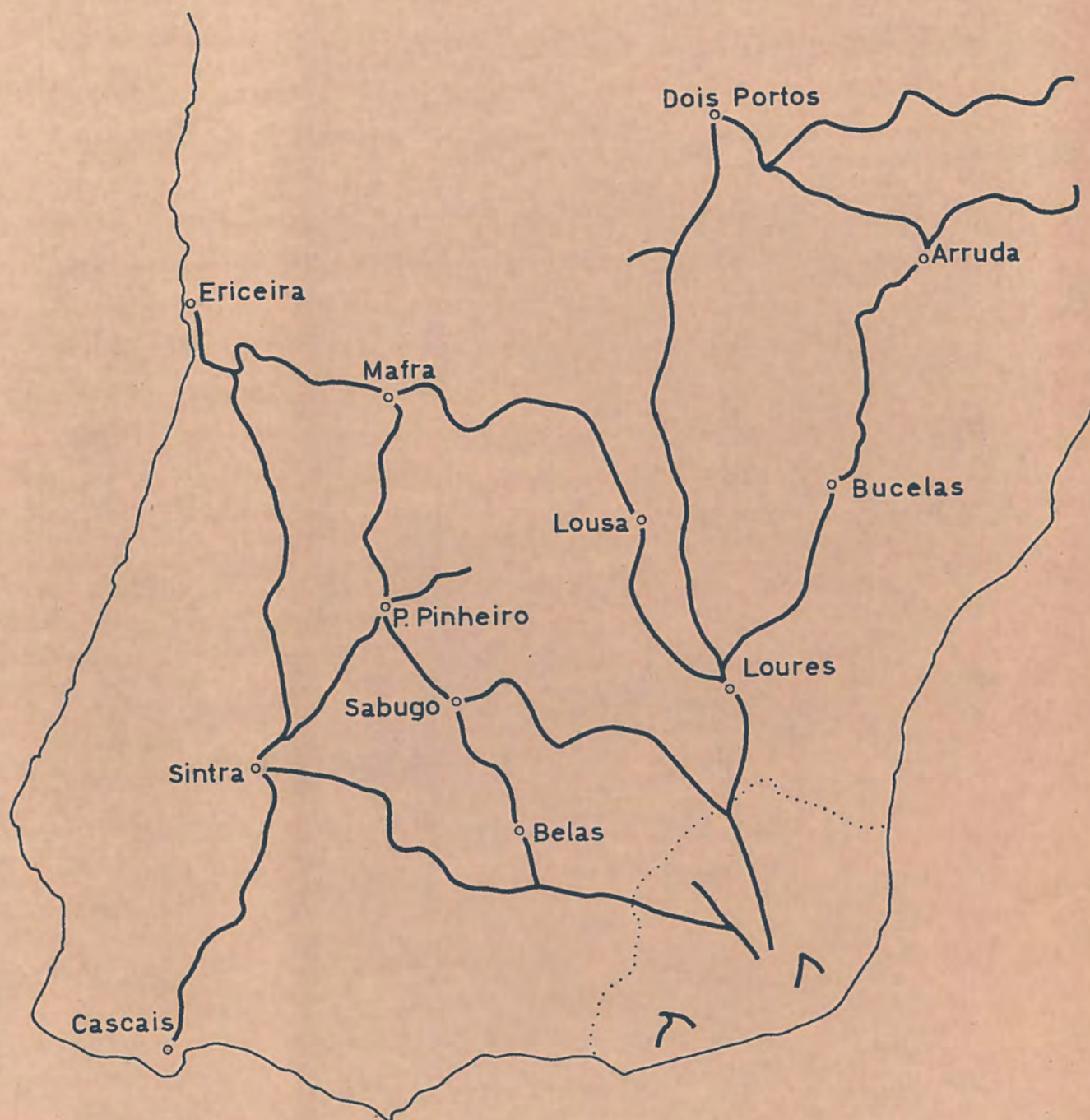


Fig.7 - Carreiras de autocarros em 1915

intuito de estudar melhor as necessidades da viação nesses bairros e ver a intensidade de serviço que a frequência do público poderá assegurar, mandou vir alguns carros automóveis"⁽¹⁾.

As primeiras carreiras pedidas foram de Sete Rios a Carnide pela Estrada das Laranjeiras (com intervalos entre os carros não superiores a 60 minutos); do Intendente para o Alto de S. João e Alto do Pina, com intervalo máximo de 40 minutos; e do Largo dos Jerónimos ao Largo da Boa-Hora (intervalos máximos entre os carros, 20 minutos nas horas de maior movimento, 60 nas de menor). Portanto áreas da cidade mais mal servidas por transportes. Há depois referência a pedidos de carreiras para Sintra, Cascais e Algés, Carnaxide e Dafundo. Portanto o autocarro, como o eléctrico, assume uma dupla função de serviço dentro da cidade e assegura as ligações com os arredores.

Paralelamente a este serviço regular a companhia organizou ainda algumas excursões, ocasionais, com percursos pelos arredores.

Estas excursões virão a dar carreiras regulares pois em Fevereiro de 1913 surge uma autorização da Câmara para a Carris fazer carreiras para o Lumiar, Caneças, Loures, Bucelas e Montachique. Nesta mesma data é concedida uma carreira para Carnaxide, Algés do Cima e Linda-a-Velha cujos moradores tinham apresentado na Câmara um requerimento a pedir uma carreira que assegurasse o "regresso dos Theatros". É curiosa esta relação entre os subúrbios e a animação da vida citadina, que leva os habitantes dos aglomerados distantes do centro a pedir transportes coordenados com as horas dos teatros.

As licenças são concedidas até ao fim do ano civil, de modo que vão sendo anualmente prorrogadas e alarga-se a rede.

Assim em 1914 é concedida licença para ligações de Santo Amaro a Campolide e daqui a Carnide, por Sete Rios. De Benfica ao Calhariz e daqui a Carnaxide. De Benfica à Amadora e de Queluz a Carnaxide (estas ligações de Benfica parece já terem existido em 1913). Em 1915 encontramos autorização para as carreiras indicadas na figura 7.

(1) Arquivo da C.C.F.L., Carta de 28-X-1912.

Segundo VASCO CALIXTO os carros inaugurados para Carnide em 1912, eram conhecidos por carros saloios pois serviam a região saloia⁽¹⁾.

Mas a guerra dificultou a vida destes primeiros autocarros e as diversas carreiras tiveram de ser suprimidas, ao longo do ano de 1915. Segundo o mesmo autor em 1914 surge uma nova empresa utilizando autocarros, mas de marca Americana, o Barraqueiro, que fez viagens até Torres Vedras. Quando a Carris teve de retirar os carros em 1915 o Barraqueiro substituiu-a, mas em 1917 também teve de desistir. E os autocarros deixam de circular nos arredores de Lisboa⁽²⁾.

Em Janeiro de 1940 são enviados à Direcção-Geral dos Serviços de Viação as plantas e catálogos dos chassis para serem carroçados auto-cars destinados a serviço de transporte colectivo de passageiros na área da cidade de Lisboa.

Os objectivos deste novo veículo no serviço de transporte em comum estão bem claros na primeira minuta do contrato:

"a) Servir por carreiras regulares as áreas de arruamentos mais afastadas das linhas de viação eléctrica.

b) Estabelecer ligações transversais convenientes entre as linhas radiais da viação eléctrica.

c) Prestar serviço complementar às linhas de viação eléctrica nas ocasiões que a companhia considere necessário.

d) Organizar visitas aos locais e monumentos importantes da cidade de Lisboa"⁽³⁾.

Os autocarros vão surgir pois como complemento do eléctrico, aproveitando a sua maior adaptabilidade para definir uma rede muito mais densa que a daquela. Aproveita-se a Exposição do Mundo Português que atraiu a Lisboa numerosos forasteiros, e impedia o trânsito de algumas linhas de eléc-

(1) VASCO CALIXTO, op. cit., p. 106.

(2) Idem, ibidem, p. 107.

(3) Primeira minuta do contrato entre a C.C.F.L. e a C.M.L., Arquivo da C.C.F.L.

tricos, para se pôr em movimento os novos veículos. Mas ocuparam-se exclusivamente em assegurar as ligações à exposição, (Rossio a Belém) para, com o fim desta, recolherem à garagem, fazendo curtas viagens de aluguer (1943 para a Mocidade Portuguesa, Agência Geral das Colónias e Legião Portuguesa, por exemplo).

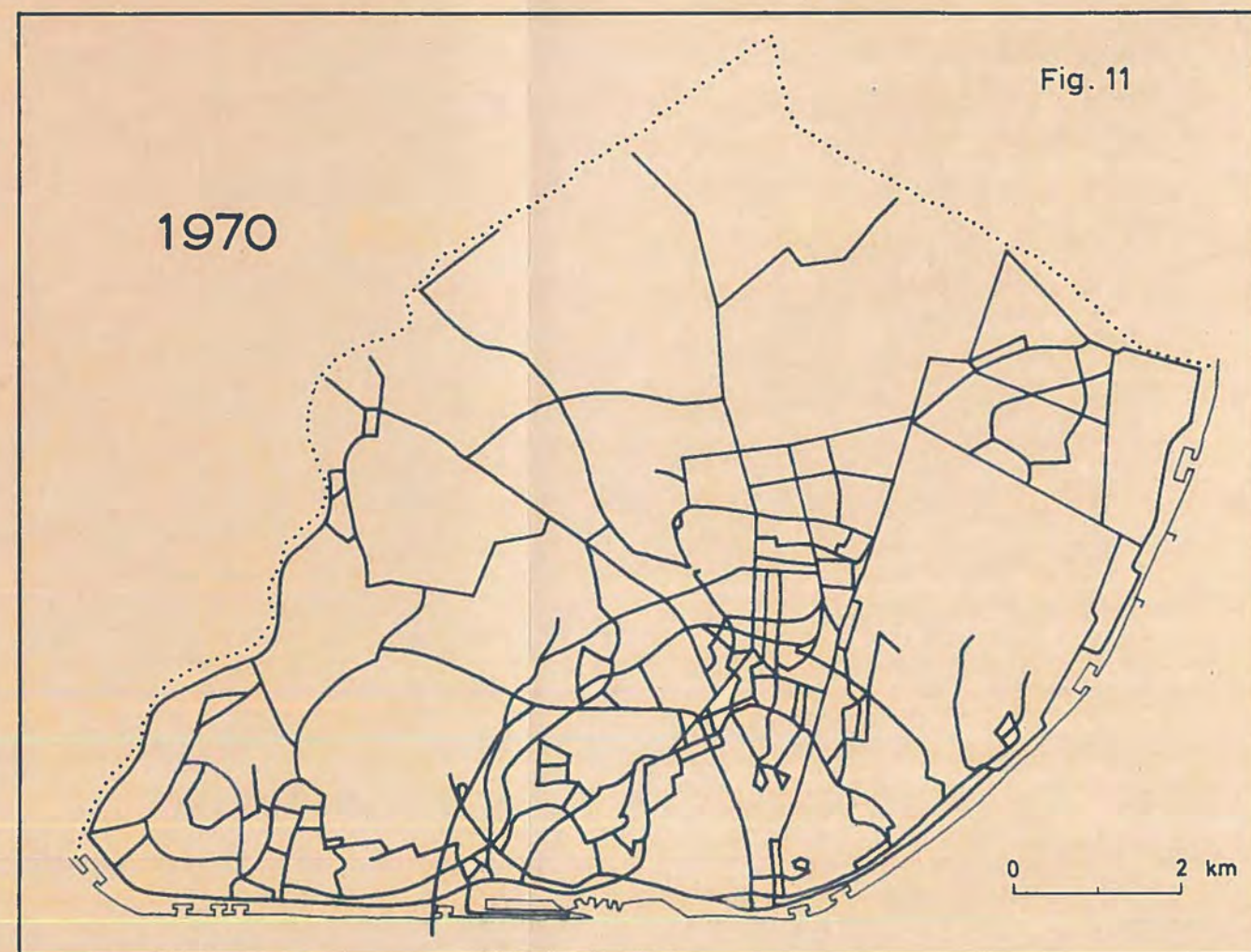
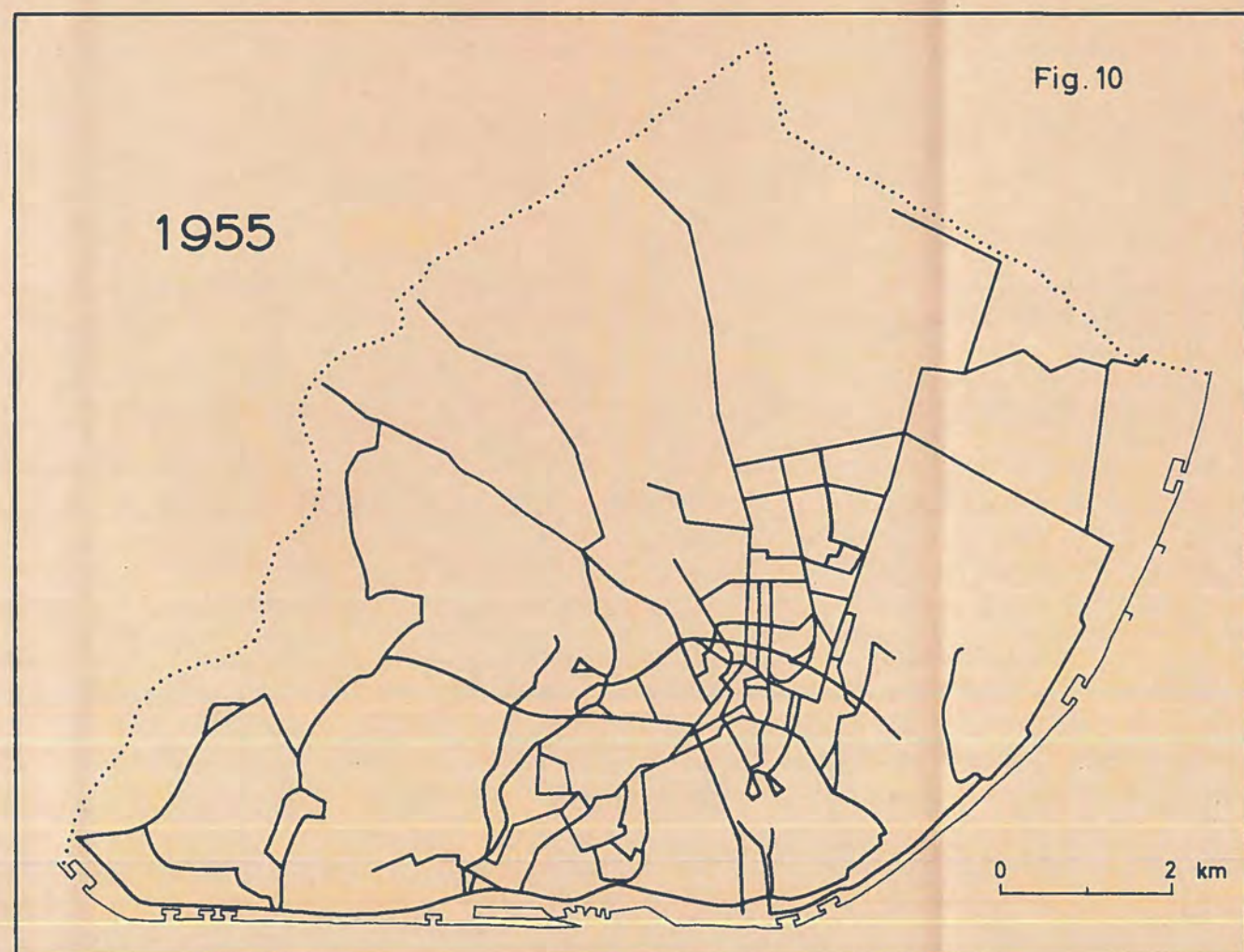
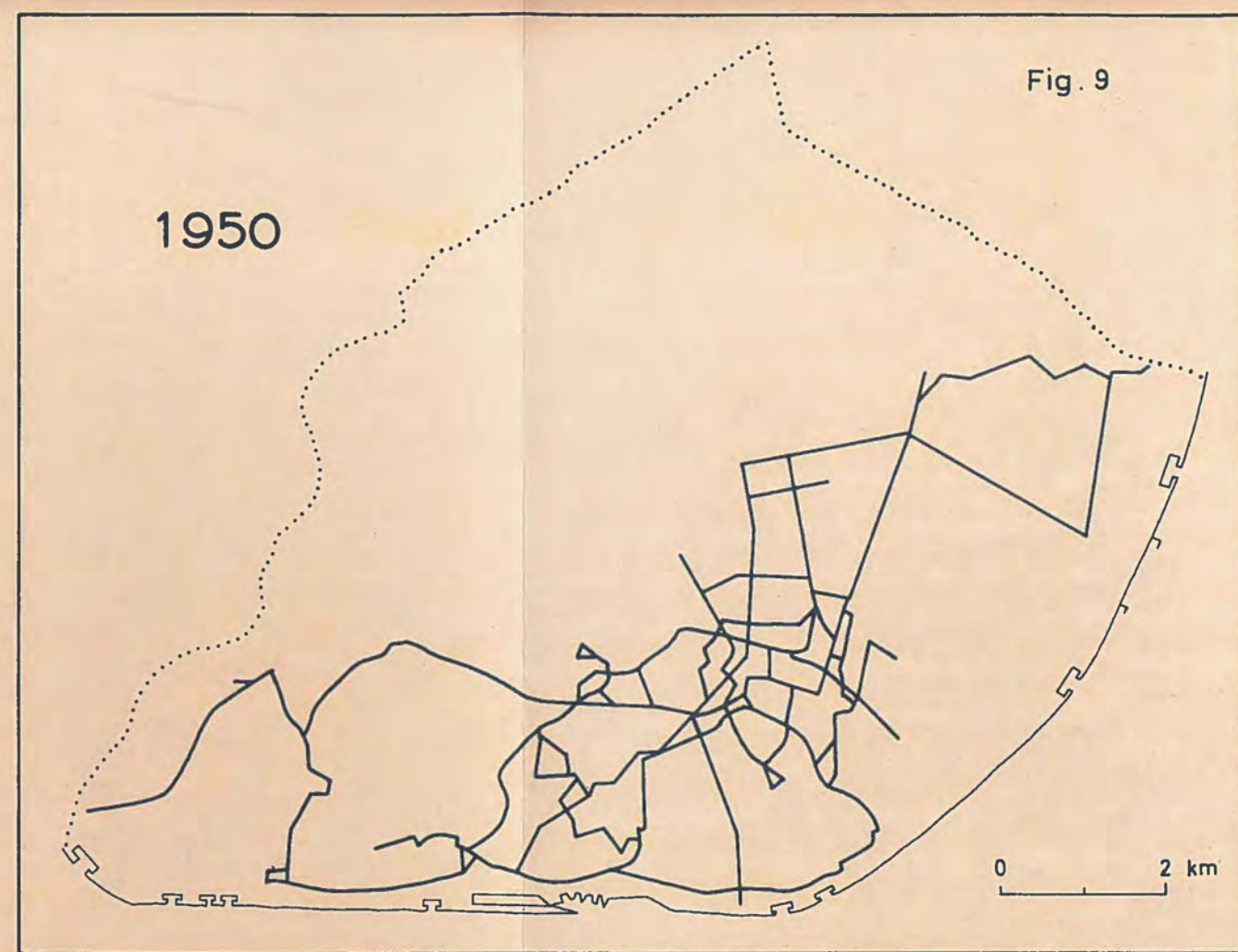
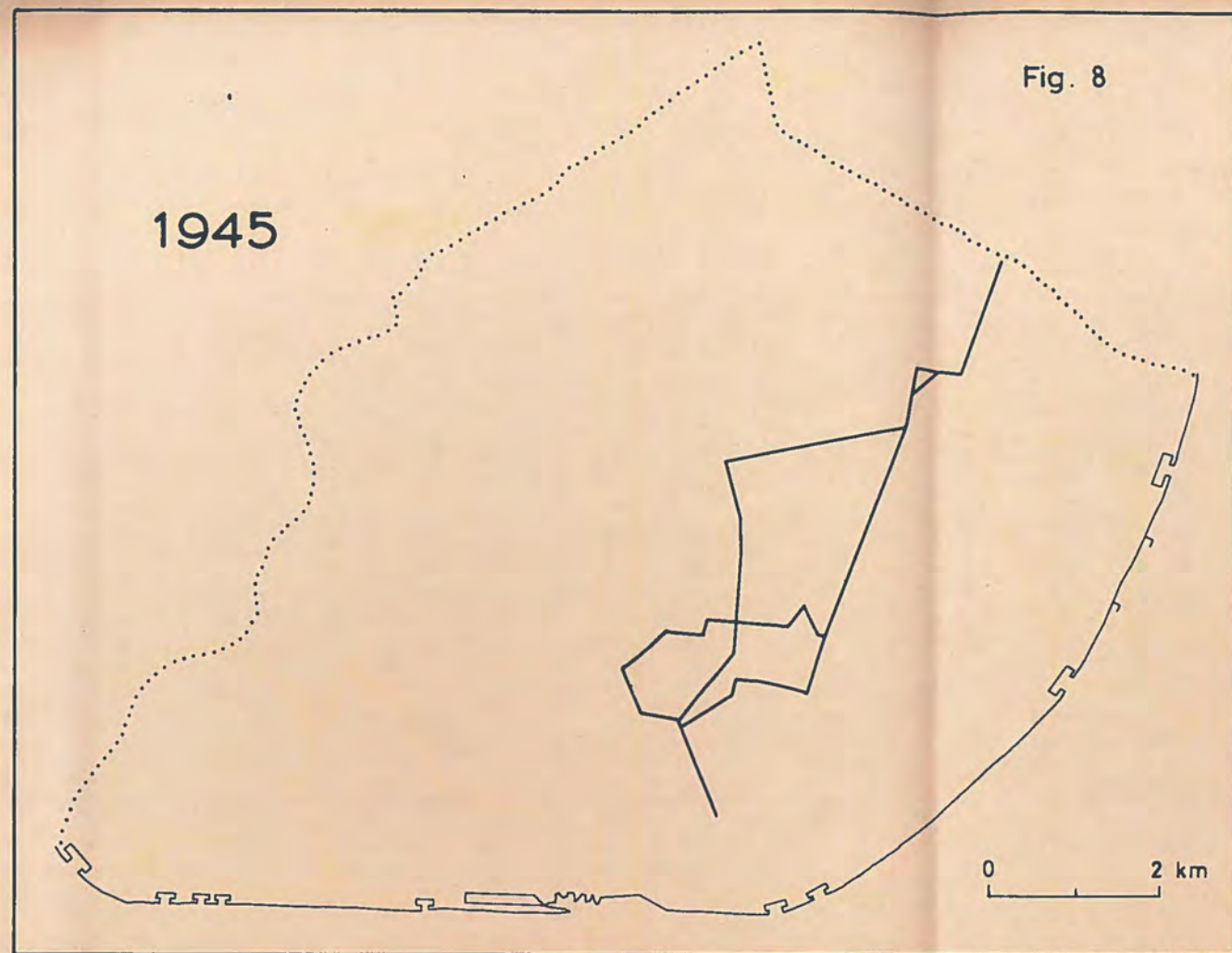
A 9 de Abril de 1944 inaugura-se o serviço público entre os Restauradores e o Aeroporto mas este serviço "tem principalmente por fim atenuar as condições provocadas pela guerra no que se refere ao excesso de lotação nos eléctricos, não podendo portanto constituir um precedente em relação a futuros serviços de transporte em autocarros que esta Companhia possa vir a estabelecer no que respeita a tarifas ou condições de exploração" (1).

Ao mesmo tempo iniciam-se as carreiras 3 e 4, e deste então nunca mais o autocarro deixou de circular na cidade ampliando-se sucessivamente a rede. Se olharmos o mapa dos autocarros de 1945 (Fig. 8) ele reflecte já uma cidade bem diferente daquela que o "americano" conheceu. A primeira linha já não é paralela ao rio, pelo contrário é um eixo de penetração importante para Norte — dos Restauradores ao Aeroporto. Este término é bem a prova de que as comunicações sofreram uma grande evolução; a via aquática já não é mais a que maiores vantagens oferece, agora a cidade vira-se para um aeroporto que, recentemente instalado, lhe vai permitir um contacto mais fácil com o mundo.

Nos primeiros cinco anos (Fig. 9) adensa-se a área que de Alexandre Herculano e Campo de Santana vai até ao Campo Pequeno e, a da Estrela, núcleos residenciais importantes; há ligação ao Cais do Sodré. Há ligações com os Olivais e Encarnação, Belém e Algés (a este último só pela Ajuda).

Em 1955 (Fig. 10) a rede de autocarros está praticamente definida: a Baixa-Chiado-Castelo quase sem ligações transversais e depois uma coroa onde estas são muito densas, de Santos-S. Bento-Alexandre Herculano-Torrel-Caminhos de Ferro à linha de Alcântara-Av. de Ceuta-Rego-Av. do Brasil. Desta linha partem ligações radiais só mais ténueamente interligadas. Elas atingem Benfica, Carnide, Calçada do Carriche, Charneca.

(1) Carta da C.C.F.L. ao Director dos Serviços de Viação de Lisboa datada de 5-IV-947 (Arquivo da C.C.F.L.).



A rede dos autocarros

Em 1960 poucas alterações se verificam e estão limitadas ao fechar de alguns circuitos.

Finalmente o mapa de 1970 (Fig. 11) para além de alteração de pequenos pormenores apresenta duas áreas com uma trama interna bastante densa e relativamente separadas do resto da cidade. A norte o conjunto Encarnação-Olivais entre os vazios do Aeroporto e de Chelas; a poente Algés-Res^utelo-Ajuda separados por Monsanto.

Só neste último mapa o Terreiro do Paço se liga ao Chile por Almirante Reis, um dos primeiros caminhos escolhidos pelo "americano" nas suas penetrações para o norte é o último que o autocarro adoptará.

Desde o contrato inicial que se apontara como objectivo "o de organizar visitas aos locais e monumentos importantes da cidade de Lisboa". Ao longo destes anos tem a Carris organizado várias excursões e hoje tem mesmo veículos de Turismo.

O Serviço Colectivo na Cidade

Para uma análise comparativa do serviço prestado pelos transportes urbanos de que a cidade dispõe vamos utilizar gráficos com a evolução do movimento de passageiros e veículos e mapas de frequência de carreiras.

A frequência do serviço oferecido é medida pelo número de viagens efectuadas em cada percurso num certo tempo (a semana, por exemplo). Na impossibilidade de fazer tal mapa para o eléctrico resolvemos cartografar simplesmente o número de carreiras que circulam em cada troço do percurso⁽¹⁾, porque para os autocarros elaborámos os dois mapas, isto é um com o número de viagens que as várias carreiras fazem em cada troço do percurso e outro só com o número de carreiras e no conjunto não diferiam; apresentamos assim só o que possibilita a comparação com o eléctrico, a representação do número de carreiras.

(1) Por carreira entende-se um percurso definido. Assim a carreira 1 é Cais do Sodré-Charneca e faz várias viagens por dia, enquanto em qualquer troço do seu percurso podem circular várias outras carreiras.

Teòricamente não devia haver correspondência absoluta entre o número de viagens e o número de carreiras, porque nem todos os itinerários são igualmente concorridos; se a correspondência existe (caso dos autocarros por nós verificado) é porque a elaboração destes mapas tem por base os horários oficiais e a realidade é mais maleável. Os desdobramentos são frequentes, principalmente nas horas de maior movimento, que não são simultâneas em todas as carreiras. Só para dar um exemplo, na carreira número 1 Charneca-Cais do Sodré saem da Charneca 18 autocarros entre as 6,30 e as 8,30, segundo o horário publicado pela C.C.F.L. No dia 11 de Janeiro de 1971 saíram efectivamente da Charneca e no mesmo período horário 52 autocarros, embora num todos fossem com destino ao Cais do Sodré.

Estes mapas de frequência podiam dar uma ideia dos movimentos populacionais no interior da cidade se fosse possível cartografar a situação em diferentes horas do dia. Se o factor representado nada diz sobre a intensidade das deslocações, dá a imagem da sua maior ou menor facilidade, pois, no geral, pode admitir-se que a um maior número de carreiras corresponde também uma maior intensidade de viagens.

A rede de intensidade de carreiras do eléctrico (Fig. 12) mostra um eixo com maior importância, a linha marginal do Cais do Sodré a Belém, em segundo lugar um conjunto de linhas que definem um sector circular, Cais do Sodré-Amoreiras-S. Sebastião-Duque de Ávila-Almirante Reis. Depois, as linhas periféricas sensivelmente equivalentes, embora as ligações à Cruz Quebrada e Benfica sejam um pouco mais importantes. A rede é muito simples pois só apresenta ramificações entrelaçadas na área da Estrela, ou melhor, no sector compreendido entre a Av. 24 de Julho e a linha do Cais do Sodré ao Rato.

Já o autocarro (Fig. 13) apresenta um aspecto diverso. O eixo mais importante é a Avenida da Liberdade, donde o eléctrico foi retirado, do Marquês de Pombal ao Cais do Sodré; depois, o eixo marginal de Belém aos Caminhos de Ferro e a Avenida da República até ao Campo Grande. O Marquês de Pombal é um centro de irradiação muito importante, o verdadeiro coração dos transportes em autocarro na cidade, embora ao longo de toda a rede haja nós importantes de convergência; só para citar os mais nítidos re-

Fig. 12 - Número de carreiras de eléctricos

0 3 km



pare-se no Saldanha, Rotunda do Aeroporto, Praça do Chile, Arseiro e Alcântara.

Verifica-se, portanto, que as zonas da cidade mais bem servidas por transportes colectivos, aquelas onde há maior densidade de empregos pois só isso justifica maior poder de atracção, são a linha marginal de Alcântara aos Caminhos de Ferro, a Av. da Liberdade prolongando-se pela Av. da República e, num nível inferior a Duque de Ávila e a Almirante Reis. A primeira corresponde a um eixo tradicional de actividade, animado pela vida portuária mas em declínio.

A importância da Avenida compreende-se na medida em que representa a canalização natural do tráfego vindo do Norte e Ocidente da cidade em direcção ao centro tradicional da Baixa.

A importância do eixo Marquês-Saldanha-Campo Grande é um reflexo da expansão do centro para o Norte. Com a instalação de importantes escritórios nesta zona ela transforma-se em ponto importante de convergência de pessoas. Mas em todo este eixo o autocarro enfrenta a concorrência do metropolitano que oferece um serviço muito mais rápido mas incómodo nas horas de ponta.

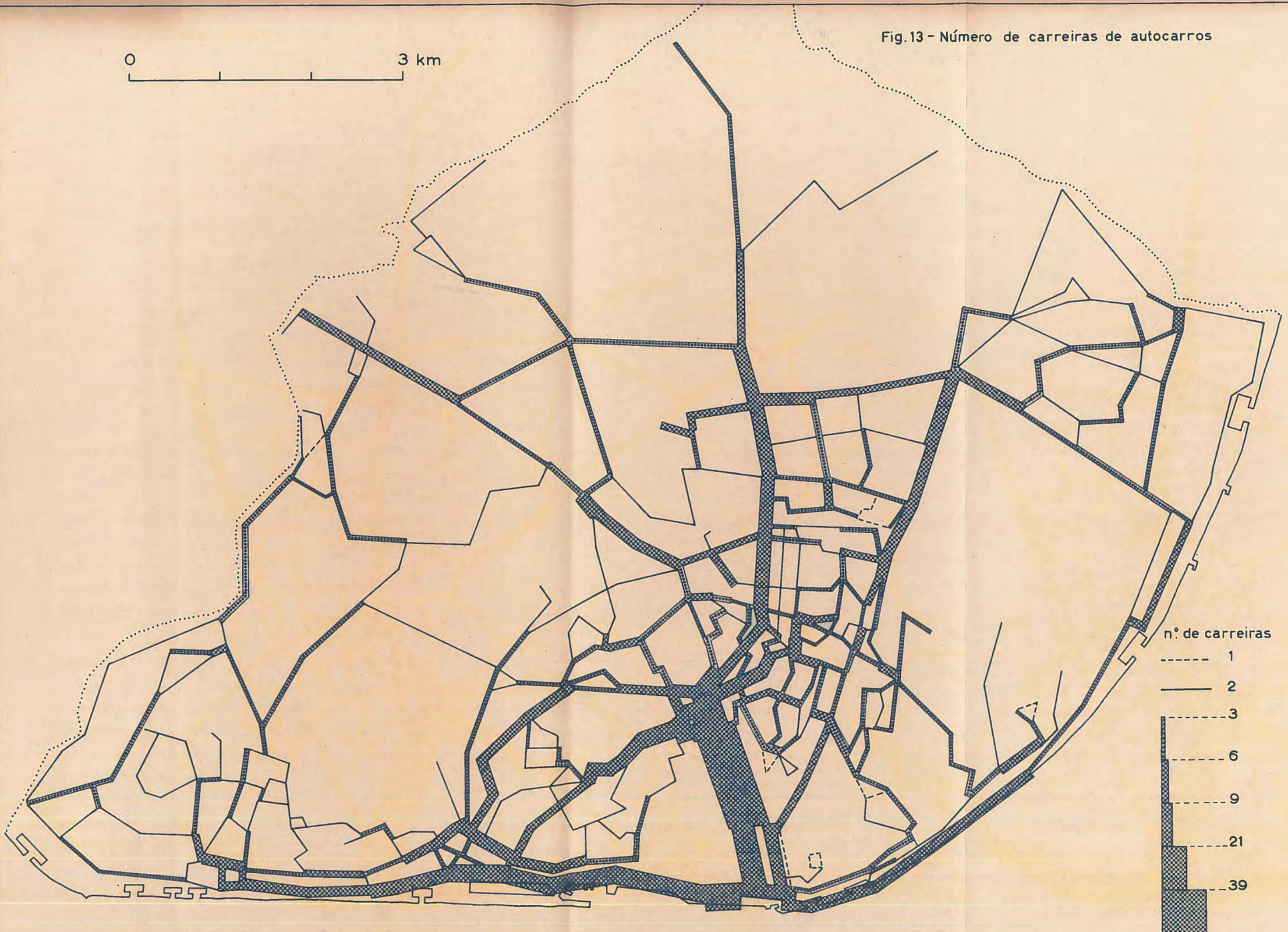
Em Almirante Reis a importância do eléctrico é devida à fraca densidade de autocarros.

Enquanto a figura 12 (eléctrico) apresenta uma rede constituída por linhas radiais do Cais do Sodré unidas por uma linha circular - Santos, Duque de Ávila - Poço do Bispo e, outra esboçada - Estrela Gomes Freire, o autocarro (Fig. 13) apresenta realmente uma rede profundamente articulada. A diferença da "malha" permite distinguir a cidade até à circular definida pela Av. de Ceuta, Av. de Berna e Av. João XXI, da que fica fora dela. Até essa linha a rede dos autocarros é muito densa, as comunicações são intensas em todas as direcções. A este núcleo juntam-se outros que tendem para uma malha do mesmo tipo: Alvalade, que praticamente já se não distingue, pelo menos na parte compreendida entre a Av. João XXI e Av. Estados Unidos da América, Olivais-Encarnação e Algés-Ajuda.

Fora destas áreas há uma malha muito mais frouxa que só o pro-

Fig.13 - Número de carreiras de autocarros

0 3 km



gresso da urbanização permitirá reforçar, pois enquanto o eléctrico ao fazer a ligação a núcleos afastados do centro permitiu o enchimento ao longo da linha que unia o subúrbio à cidade, o autocarro tem ido atrás das urbanizações pois os novos conceitos de rentabilidade exigem que só se crie uma carreira se tiver vantagens financeiras.

Assim, enquanto a leitura do mapa da densidade do eléctrico nos mostra sectores com tratamento diverso, o autocarro dá manchas — uma cidade com uma rede de comunicações muito densa, depois núcleos coalescentes em que a densidade já é menor, finalmente uma coroa muito mais difusa.

A cidade do eléctrico (isto é, o perímetro em que o reticulado era mais intenso) fica entre o Rio e a primeira estrada da circunvalação — Campolide-S. Sebastião-Duque de Ávila; ainda hoje é a Av. 24 de Julho e o troço circular S. Sebastião-Chile que têm mais densidade de movimento, enquanto a cidade do autocarro (que chegou mais tarde) é já limitada por uma circular exterior — Av. de Ceuta-Av. de Berna, tendendo mesmo para uma outra, Av. Marechal Carmona-Av. do Brasil com a incorporação da zona de Alvalade-Areeiro e a densificação entre a Estrada de Benfica e o Campo Grande, dificultada em parte pela expansão da Cidade Universitária que parece já não se realizar. Dentro desse perímetro ficará livre a zona de Chelas que dentro de poucos anos, com a execução do Plano, terá uma malha semelhante aos Olivais, e Monsanto que como reserva de "verdura", se manterá com poucos a travessamentos.

O eléctrico era um veículo de penetração, permitia a urbanização linear mas o autocarro vai permitir o desenvolvimento de urbanizações em mancha. Tirando o caso dos Olivais e da Ajuda as carreiras de autocarro para os limites da cidade são ainda demasiado lineares: Benfica, Carnide, Charneca e Calçada do Carriche continuam, como no tempo dos primeiros eléctricos, presas por um cordão ao centro. O Plano Director ao dotar a cidade de grandes circulares permitirá as ligações transversais das áreas mais afastadas do centro e, urbanizações previstas, como a de Carnide e Telheiras, o brigarão à formação de redes mais densas junto destas áreas limite. Então realmente todas as áreas da cidade terão iguais potencialidades de desenvolvimento, de chamar a si núcleos de emprego.

As redes de autocarros e eléctricos completam-se nalguns casos ou coexistem sem prejuízo mútuo como em Duque de Ávila, importante quer sob o ponto de vista dos eléctricos, quer para os autocarros.

Estes dois meios de transporte a sofrerem concorrência será com um estranho, o Metropolitano. Assim o eléctrico desapareceu dos percursos destinados ao Metropolitano; não sabemos se o prolongamento da linha dos Anjos ao Areeiro virá eliminar um eixo ainda tão importante da circulação eléctrica, mas é possível pois "parece estar fora de dúvida que o tradicional eléctrico de Lisboa tem os seus dias contados"⁽¹⁾.

Se o movimento de passageiros de eléctricos sofreu importante regressão depois da inauguração do Metropolitano, desde 1947 que esse número não acusava uma grande variação (Fig. 14).

Na verdade se em 1947 circularam 258 729 000 passageiros em 48 o número é de 258 879 000 e em 51, 269 542 000. Depois de uma subida forte 1940-1947 os passageiros dos eléctricos tendem para a estagnação, sofrendo aumentos muito fracos; a partir de 1959 com a supressão das carreiras entre Benfica e Restauradores e Lumiar-Restauradores os eléctricos entram em fase de regressão. Pode-se assim dizer que o eléctrico em Lisboa atingiu a saturação entre 1947 e 1959, para estar agora na fase de decadência. O autocarro tem registado uma subida vertiginosa desde os 1 410 000 passageiros transportados em 1945 até aos 195 718 000 de 1968. Este ano foi o máximo registado nos autocarros e o único em que este veículo ultrapassou o eléctrico que só transportou 182 milhões de pessoas. Mas ao longo do ano seguinte os autocarros registam uma quebra transportando 163 779 000 passageiros voltando à posição de inferioridade em relação ao eléctrico que transporta 169 813 000. Em 1970 os dois meios de transporte aproximam-se, se bem que o eléctrico mantenha vantagem, 163 703 milhares no eléctrico, contra 162 211 no autocarro.

Importa reter que estando a viação eléctrica da cidade condenada pelas exigências do trânsito e já a funcionar com menor número de linhas continua a transportar um número de passageiros superior ao autocarro.

(1) Palavras do Presidente da C.M.L., Eng.^o Santos e Castro na reunião da Câmara Municipal de 16 de Setembro de 1971, divulgadas nos jornais.

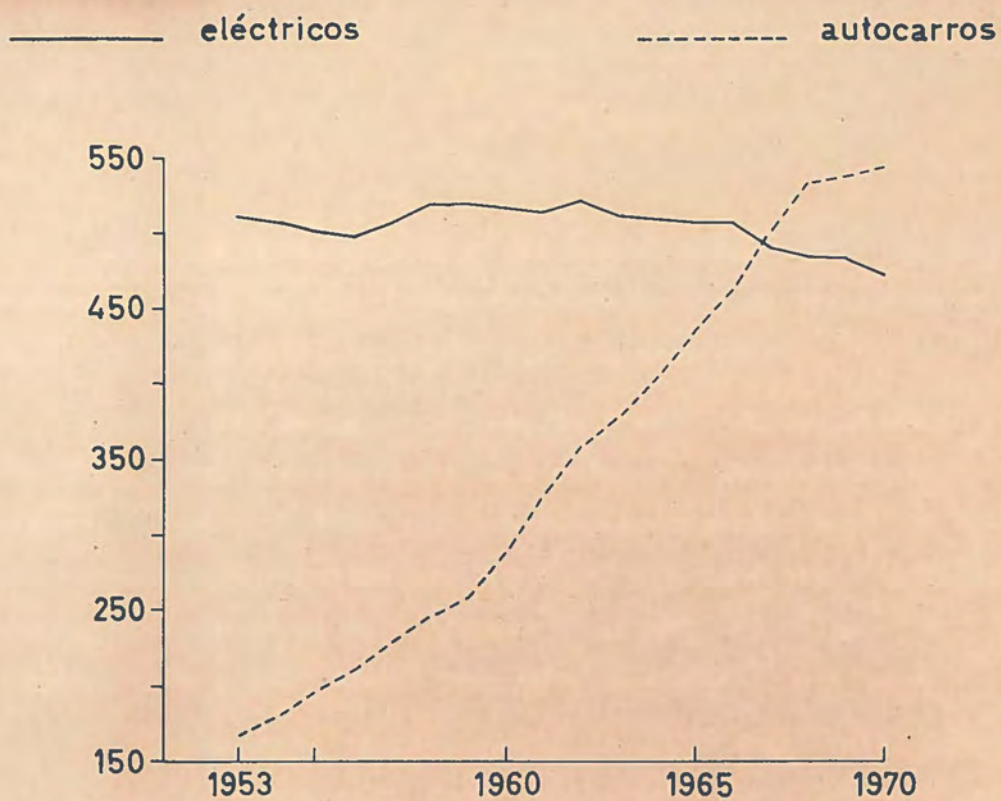


Fig.15 - Número de veículos em circulação

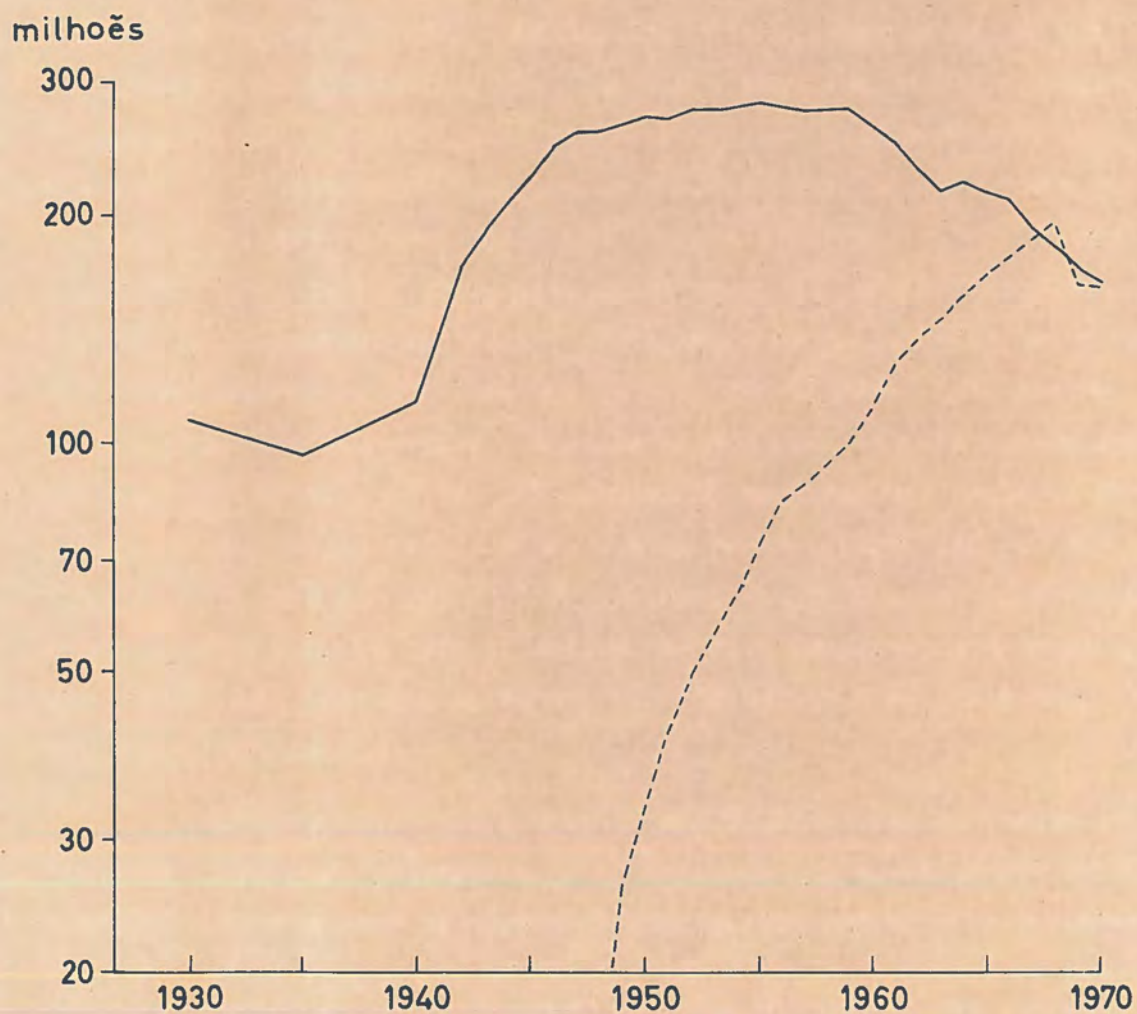


Fig. 14 - Evolução dos passageiros transportados

O facto do autocarro ter perdido passageiros depois de 1968 não quer dizer que já esteja também em decadência. Dois anos não são suficientes para definir uma orientação, pode ser um acidente na ascensão, pode ser indício de estagnação ou pode ser realmente o começo da decadência.

Em relação aos veículos em circulação (Fig. 15) e desde que há elementos disponíveis verifica-se que o autocarro tem registado um grande aumento desde 168 carros em serviço em 1953 até 541 de 1970. O período em que esse aumento foi mais acentuado foi de 1959 a 1962 e o menos acentuado é posterior a 1968. Ao último corresponde de facto uma diminuição de passageiros, mas 59/62 não tem uma taxa de aumento de passageiros superior ao período 53/56. O eléctrico tem tido pequena variação, com um máximo de 520 carros em 1962 quando a curva dos passageiros é francamente descendente e um mínimo de 471 em 1970. A partir de 1967 o número de veículos autocarros em circulação é superior ao dos eléctricos.

Mas a redução do número de veículos em serviço não significa efectivamente uma redução dos lugares disponíveis, na medida em que se tem verificado um aumento progressivo das capacidades, mais nítido nos autocarros (Fig. 16). Em 1947 inauguraram-se os autocarros de dois pisos na carreira da Praça do Chile à Encarnação e em 1967 entra ao serviço um autocarro de dois pisos de grande capacidade, 83 passageiros. No mesmo ano começaram a circular autocarros de um piso com capacidade para 70 pessoas.

Em 1969 a frota da Carris era constituída pelos seguintes carros:

Número de carros	Lugares sentados	Lugares de pé
<u>Autocarros de 1 piso</u>		
69	1 431	2 832
<u>Autocarros de 2 pisos</u>		
471	33 213	1 889
<u>E l é c t r i c o s</u>		
369	8 828	10 292

A vantagem do autocarro sobre o eléctrico reside principalmente na sua maior flexibilidade e maior velocidade. Infelizmente as condições de trã

———— eléctricos - - - - - autocarros

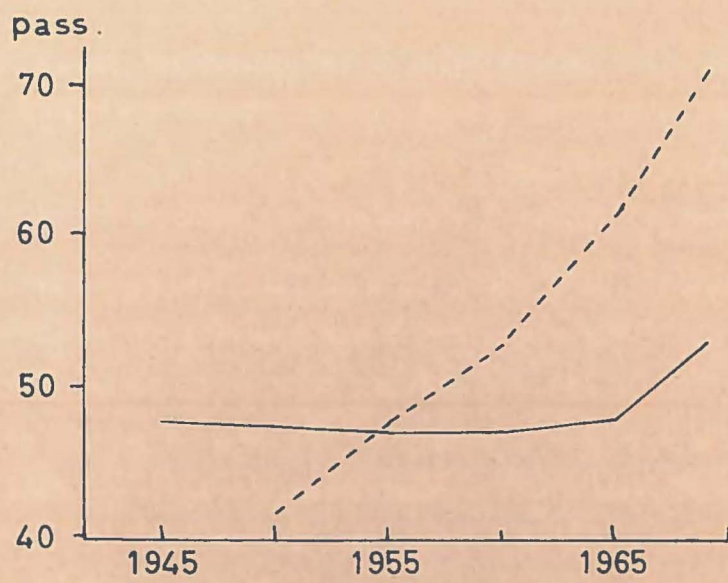


Fig. 16 - Evolução de capacidade dos carros

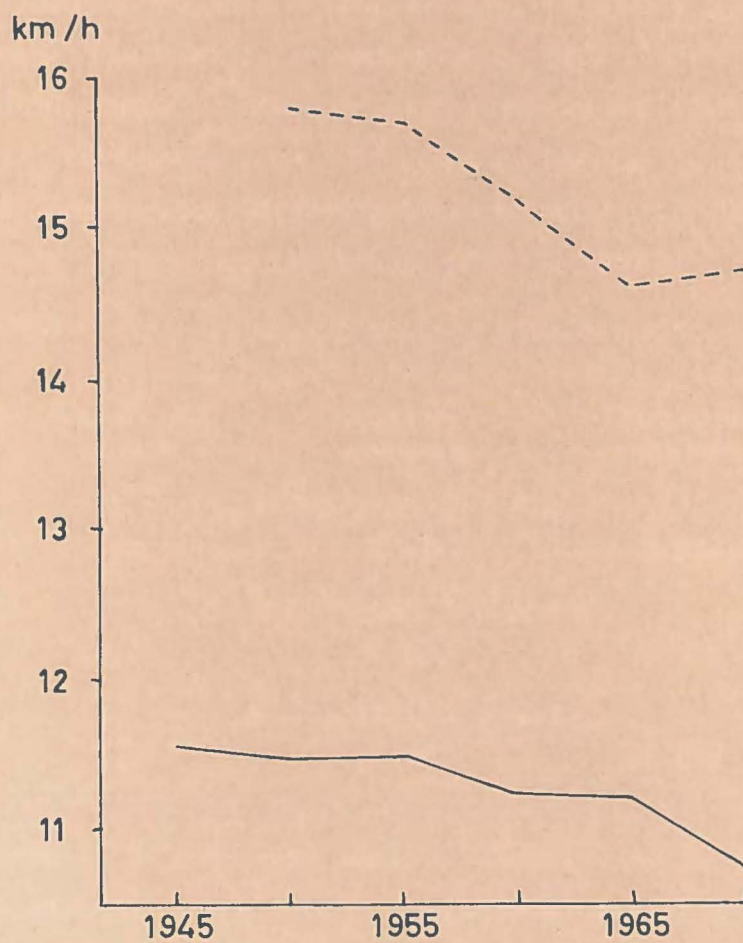


Fig.17 - Velocidade horária

sito em Lisboa não permitem explorar convenientemente esta vantagem pois as velocidades médias dos dois tipos de transporte têm-se reduzido (Fig. 17) e no autocarro muito mais rapidamente que no eléctrico. Assim, em 1965 o eléctrico andava em média 11,2 km por hora e o autocarro só 14,6 km.

Admitindo-se geralmente que o "americano" conseguia uma velocidade média de 8 km/h⁽¹⁾ verifica-se que em cem anos o progresso na velocidade de deslocação dos lisboetas não foi notável.

A cidade dispõe de veículos de transporte que fazem mais de 100 km por hora mas chegam a andar a velocidades de 3,6 km/h⁽²⁾ devido ao modo como a ocupação do espaço urbano se tem processado.

O progresso dos meios de transporte em comum ao favorecer a expansão da aglomeração acaba por lhe sofrer as consequências tendendo a importante sub-utilização.

2 - Ligações aos subúrbios

O comboio

O caminho-de-ferro é um importante meio de comunicação entre a cidade e os seus arredores, tendo desempenhado importante papel no alargamento da área da "Grande Lisboa".

A primeira linha suburbana a ser inaugurada foi a de Sintra a Torres Vedras em 1877; esta linha partia então da estação de Alcântara e em 1888 quando se construiu o ramal de Santa Apolónia a Benfica passou a sair daquela estação. Finalmente com a construção do túnel e a inauguração da estação do Rossio em 1891 começaram a partir daqui como de resto as linhas do Norte e Leste visto que Santa Apolónia passou a estação de mercadorias.

(1) R. GIRÃO DE OLIVEIRA, "Os aglomerados urbanos e os seus problemas de transportes", Urbanização, vol. 4, n.º 1, 1969, p. 6.

(2) A 19-3-64 pelas 19 horas, na Rua Augusta da Praça do Comércio ao Rossio, Idem, Ibidem, p. 6.

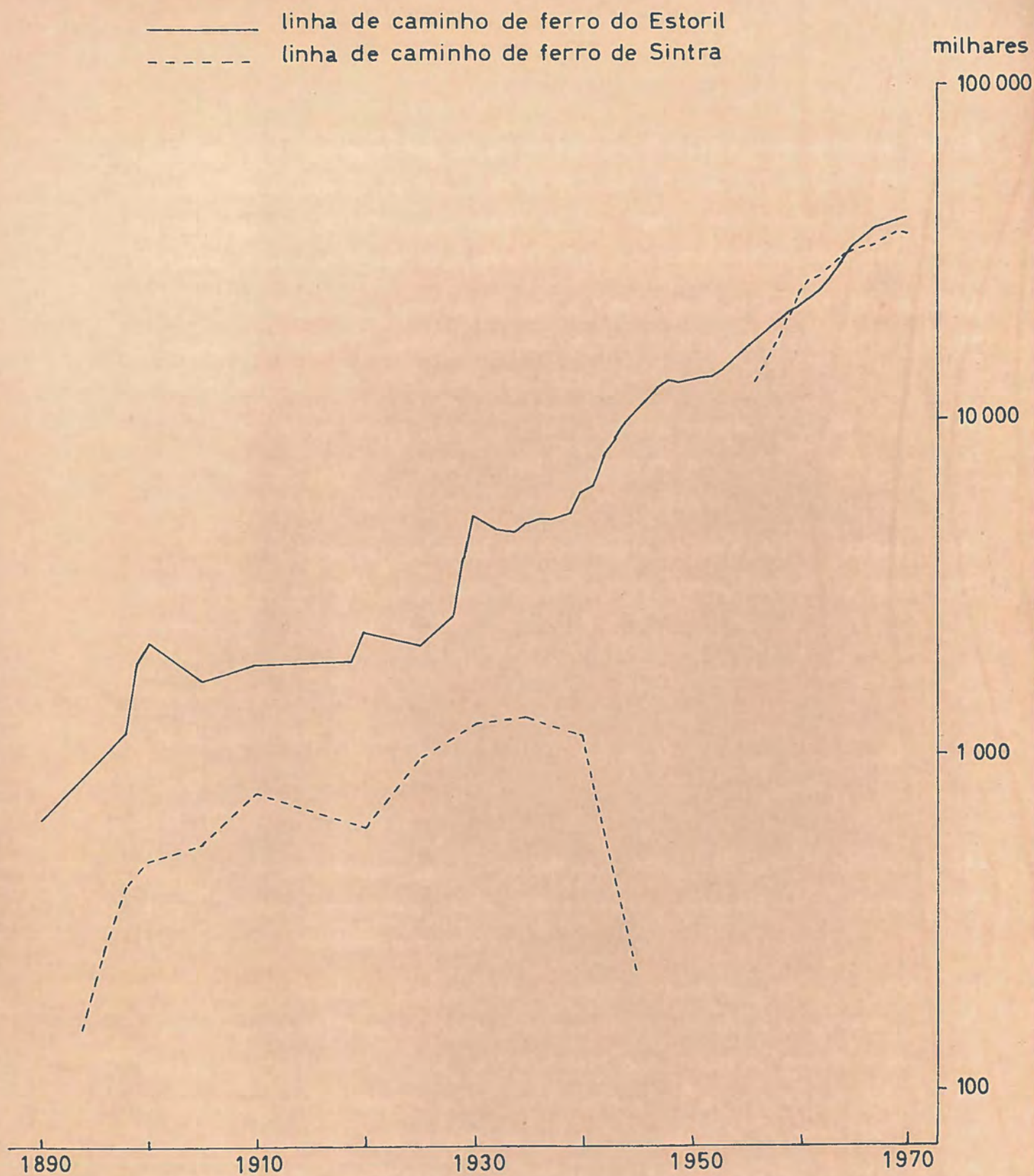


Fig.18 - Evolução do número de bilhetes vendidos

A figura 18 mostra a evolução dos bilhetes vendidos na linha de Sintra de 1888 a 1945 e de 1956 a 1970, visto que para o período 45/56 não existem elementos. Só no segundo período se trata efectivamente de trânsito na linha de Sintra pois os primeiros elementos foram retirados dos anuários estatísticos da C.P. que têm o número de bilhetes vendidos por estação e não por linha. Assim não pudemos incluir as estações de Lisboa-Rossio, Campolide e Sete Rios, as duas primeiras por serem comuns à linha de cintura e o Rossio porque foi durante muito tempo origem também das linhas de Norte e Leste. Mesmo assim o gráfico não dá exactamente o movimento da linha porque ela é comum com a do Oeste até ao Cacém.

A figura mostra uma quebra logo a seguir à Grande Guerra em 1920 (possivelmente este valor já representa uma subida em relação ao tráfego do período do conflito), sobe até atingir um máximo em 1930, voltando a descer com a aproximação de novo conflito até atingir o valor mínimo em 1945. No segundo período a curva é sempre ascendente mas com um ritmo de crescimento mais forte até 1960, que na década seguinte.

Infelizmente não existem elementos para a época 1945/56 que foi decisiva no desenvolvimento deste eixo; se Benfica se pôde ligar à cidade através dos "americanos", a Amadora só entra no circuito urbano com o comboio, embora com ligações pouco frequentes no início, pois em 1916 toda esta zona era ainda campo aprazível utilizado pelos lisboetas como estação de vilégiatura no dizer de RAUL BRANDÃO.

Na proximidade dos anos 30 assiste-se a um surto de construção importante nas imediações das estações. São no geral moradias de um ou dois pisos sem o jardim ligado ao veraneio da época precedente, com ar modesto como modestos são os seus habitantes; aumentam os perímetros dos lugarejos rurais, até ali existentes, aproximando-se da estação de que dependem. A zona industrial da Venda Nova instala-se constituindo o principal núcleo de emprego de população secundária da linha. Mas a Venda Nova não tem estação e os empregados das fábricas têm de vir da Amadora ou de Benfica, até onde chegam de eléctrico. Perto das fábricas surge um núcleo importante de casas para operários, típicas construções dos anos 30, ainda em parte conservadas.

O número de passageiros que circula na linha de Sintra em 1939, quase um milhão, o número mais elevado até 1945, atesta o aumento considerável da construção civil e portanto da população residente.

O início das carreiras do Eduardo Jorge em 1929 é outro elemento que vai favorecer o incremento dos vários aglomerados populacionais. Estes têm crescido a um ritmo impressionante e em 1960 a Amadora tinha 36 000 habitantes, logo abaixo de Setúbal e Braga, respectivamente com 44 400 e 41 000 habitantes. A partir de 1957, com a electrificação da linha, os comboios rápidos põem a Amadora a 12 minutos do coração da cidade e o Cacém a 19. Cada manhã desembarcam no Rossio 14 400 passageiros entre as 8 e as 9 horas. Estando a estação numa zona muito central da cidade, onde os problemas de trânsito são graves, é pena que não haja uma coordenação mais eficaz com os transportes urbanos, que evite perturbações de trânsito, para distribuição destas pessoas. Numa situação ideal o Metropolitano teria uma estação no próprio edifício do Rossio, o que evitaria a saída para o exterior da maior parte dos passageiros.

Mas se a linha de Sintra é principalmente dependente do mercado de emprego da capital, o término — (Sintra) comporta-se ainda como pólo de atracção turística, pois partem de Lisboa em direcção a Sintra 40 comboios nos dias de semana e 44 nos domingos.

A diferenciação dos lugares da linha ao longo do tempo resulta nítida. ~~da análise~~ da figura 19 que representa a evolução dos bilhetes vendidos nalgumas estações⁽¹⁾ (Benfica, Amadora, Queluz, Cacém, Sintra e Barcarena) para os períodos em que há elementos. Sintra foi a estação que maior movimento registou entre 1888 e 1945, só ultrapassada pela Amadora em 1910; a partir de 1957, pelo contrário, Sintra tem uma posição inferior à da Amadora, Queluz e Cacém, aliás as estações com mais movimento da linha (excluindo o Rossio). Até 1945 Sintra era um lugar de prestígio, residência de pessoas da alta ou média burguesia que vinham a Lisboa e utilizavam o comboio; os outros lugares tinham menos população dependente de Lisboa. Depois de 1945

(1) O critério adoptado foi o de utilizar as estações para que houvesse uma sucessão de elementos que possibilitasse a comparação relativa.

milhares

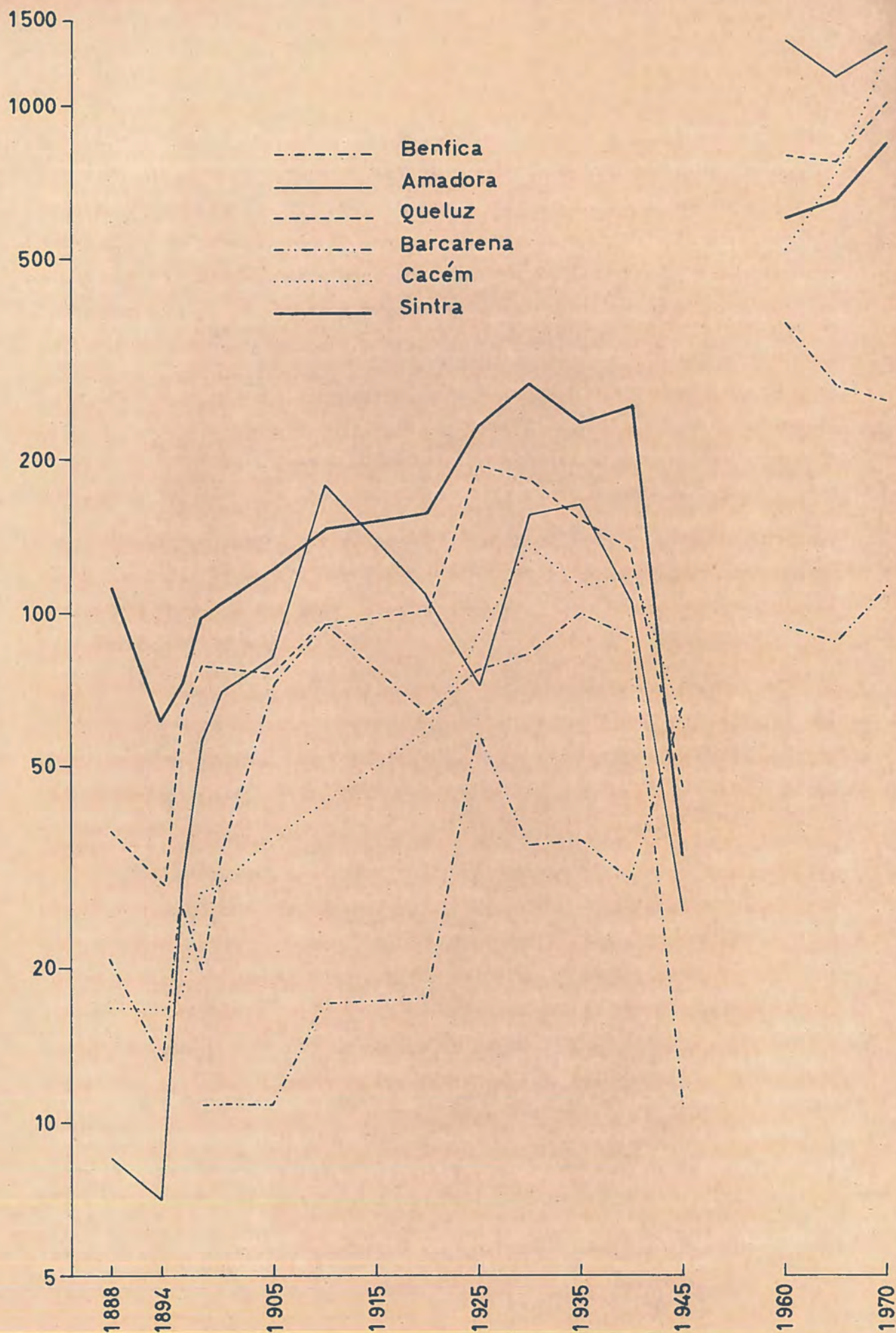


Fig.19 - Bilhetes vendidos nalgumas estações da linha de Sintra

a taxa de crescimento das outras povoações ultrapassou largamente a de Sintra e são precisamente aquelas estações que dispõem de comboios rápidos (Amadora, Queluz, Cacém) que registam maior movimento. De todas a que tem um maior ritmo de crescimento no movimento de passageiros é o Cacém, situação a que não deve ser alheia a existência da escola industrial. A importância desta escola reflecte-se na irregularidade dos horários do maior afluxo de passageiros e no desembarque de importantes contingentes de passageiros ao longo do dia e não só ao fim da tarde.

A decadência do movimento na estação de Benfca (Benfca-Cruz da Pedra e S. Domingos), deve corresponder ao aumento do nível económico das populações recentemente instaladas, que usam menos o comboio.

No conjunto o movimento da linha apresenta um comportamento bastante regular, grande afluência a Lisboa da parte da manhã com comboios superlotados entre as 8 e as 9 horas movimento do mesmo tipo mas mais diluído a partir das 18 horas⁽¹⁾.

A comparação dos gráficos de utilização dos comboios de 1962, com os de 1969, mostra regressão no movimento da hora de almoço. O horário dos empregos compensa cada vez menos as idas a casa para almoçar e desenvolve vários restaurantes nas imediações das principais zonas de trabalho existentes na cidade.

A linha de Cascais foi inaugurada em 1889 até Pedrouços e a ligação ao Cais do Sodré era assegurada por carreiras de vapores "espampanantes" da casa Burnay segundo GONTA COLAÇO e MARIA ARCHER⁽²⁾. No ano seguinte foi prolongada até Alcântara-Mar onde já chegava o "americano" e só em 1895 chegou ao Cais do Sodré pois as obras do Aterro não permitiram trazer desde o início a linha até ao centro da cidade. As máquinas e carruagens que deviam circular tiveram de ser transportadas até Pedrouços por estrada.

(1) Esta observação resulta da análise dos gráficos de um trabalho de J. PEREIRA DOS SANTOS "Contribuição para o Estudo do Tráfego de Passageiros na Linha de Sintra" para a C.P. que não está publicado mas ao qual tivemos acesso.

(2) G. COLAÇO e M. ARCHER, Memórias da Linha de Cascais, Lisboa, 1943, p.23.

da⁽¹⁾. Mas em 1900 ainda a linha não seguia exactamente o traçado actual, pois tinha várias inflexões que desapareceram com a correcção de traçado da Av. 24 de Julho e da Av. da Índia.

"Quando a linha foi aberta à exploração, em 1889, só havia 8 comboios diários de Pedrouços a Cascais e vice-versa. Então uma passagem de 3.ª classe, custava, 100 réis, desde Algés até Cascais"⁽²⁾.

Antes do caminho-de-ferro as ligações de Cascais e mesmo de Oeiras com Lisboa eram relativamente difíceis e demoradas, porque os viajantes tinham ao seu serviço trens, chars-à-bancs ripperts e omnibus ou o barco⁽³⁾. Os carros do Florindo (a que já fizemos referência) faziam duas viagens entre Cascais e Lisboa, em cada sentido; as saídas de Cascais eram de manhã e à 1 hora da noite, e de Lisboa os carros saíam de manhã e à tarde. A viagem durava em média 5 horas pois havia demoradas paragens, para muda de gados ou outros serviços, em Carcavelos, Oeiras, Paço de Arcos e Belém. No Verão circulavam carros abertos que chegavam a acomodar 30 a 36 pessoas e no Inverno circulavam omnibus fechados⁽⁴⁾.

A Costa do Sol ainda no século XIX era relativamente inóspita, principalmente de Carcavelos a Cascais, centro de veraneio da corte, como veremos. A estação da Parede era quase exclusivamente uma estação de mercadorias, pois aqui perto se explorava pedra que fornecia a maior parte da cantaria usada em Lisboa⁽⁵⁾. Foi o turismo e o veraneio que primeiro estimularam esta linha, a que FAUSTO DE FIGUEIREDO, ao lançar os Estoris, deu projecção internacional. Este senhor fez algumas viagens pela Europa quan-

(1) "Novos e Velhos Caminhos de Lisboa," Guia-Roteiro, 1955-1956, Lisboa sem data, p. 106.

(2) JOÃO C. VIEGAS, Comunicações de Cascais para Lisboa, Cascais, 1940, p. 25.

(3) Na verdade JOÃO C. VIEGAS diz que com o estabelecimento dos transportes ferroviários em 1889 desapareceram as carreiras dos omnibus e chars-à-bancs e acabaram também as viagens dos barcos de Cascais para o Tejo, dos quais foi o último o caíque, de velas latinas, que pertencia a José Luís Miranda e se empregava no transporte de mercadorias e passageiros entre Cascais e o porto de Lisboa quando o estado do mar permitia, ob.cit., p. 26.

(4) JOÃO C. VIEGAS, op. cit., p. 18.

(5) GONTA COLAÇO e MARIA ARCHER, op. cit., p. 33.

do pertencia ao conselho de Administração da C.P. e assim teve a ideia de transformar a área do Estoril em centro de turismo de nível europeu. Comprou diversos terrenos, favoreceu a construção, conseguiu electrificar a linha depois de a arrendar à C.P. em 1918⁽¹⁾, e finalmente obteve em 1927 a concessão da regulamentação do jogo, factos decisivos na conversão do Estoril em região turística. A Sociedade Estoril-Plage que explorava a linha férrea fez aparecer dois hotéis (o Palácio e o do Parque), o Tamariz, o Parque, o Casino (início da construção 1916), o golf, o tennis e o tiro aos pombos e mais tarde, ainda por iniciativa de Fausto de Figueiredo, separou-se em Sociedade Estoril, que detém a exploração dos hotéis e similares, dando em arrendamento a concessão de jogo do Casino⁽²⁾.

Mas a promoção do Estoril é já do princípio do século XX. Durante o século XIX este trecho da costa sofreu uma utilização de veraneio progressiva desde que os cidadãos, por receita médica, começaram a tomar os banhos de mar.

Este movimento dos lisboetas em direcção ao mar marcou-se na paisagem pelo aparecimento de moradias em estilo "gaiola de grilo"⁽³⁾ e foi motivado pela estratificação social e o isolamento das várias classes. Assim se a aristocracia escolhe um ponto para veraneio, imediatamente este atrai a alta burguesia, criando-se já uma cisão entre os dois grupos. A propaganda desse lugar e o aumento da sua acessibilidade arrasta a sua vulgarização pois a pequena burguesia começa a afluir; este afluxo afasta as classes altas para mais longe, fugindo ao contacto do povo. O processo repete-se e por isso, ao longo do século XIX, vão estando sucessivamente na moda, Pedrouços, que chegou a ter hipódromo, Paço de Arcos cujo casino foi inaugurado em 1875, e Carcavelos especialmente devido à instalação de Ingleses por causa do Cabo Submarino (1872).

Só Cascais conheceu uma sorte diferente porque, desde D. Luís, foi

(1) A electrificação é de 1926. Esta foi a primeira linha férrea a ser electrificada em Portugal.

(2) GONTA COLAÇO e MARIA ARCHER, op. cit., p. 306.

(3) Idem, ibidem, p. 22.

escolhido para veraneio da família real e da Corte, alternando com Sintra, lugar eleito desde D. Maria II. Este favor atribuído a Cascais, cujo apogeu no aspecto de veraneio correspondeu ao reinado de D. Carlos, determinou algumas tentativas para lhe favorecer o acesso antes da abertura da linha férrea. Assim D. Carlos promove a abertura da estrada entre Sintra e Cascais em 1868 e, quando se estuda a abertura das linhas de Sintra e T.Vedras, é pedido um ramal daquela até Cascais, prova evidente do desinteresse pelo resto da costa.

Em 1871 o Duque de Saldanha obtém uma concessão para um serviço de Larmanjat entre Belém e Cascais que nunca se chegou a efectuar; parece que também se pôs a hipótese de construir uma linha de "americanos" até àquela vila⁽¹⁾.

Portanto na segunda metade do século XIX a Costa Sul tinha duas áreas de veraneio distintas: por um lado, Cascais que partilhava com Sintra o veraneio da corte, por outro, Pedrouços e Paço de Arcos que registavam os favores dos lisboetas. Entre Lisboa e Cascais uma costa inóspita e pouco povoada.

Uma linha férrea inaugurada sem ligação ao centro da cidade, exigindo portanto deslocações até à primeira estação noutro meio de transporte, estabelecida por pressão dos proprietários de terrenos interessados na promoção turística da região, arrendada em 1918 a uma empresa cujos capitais são também investidos na indústria hoteleira, foi nos primeiros tempos uma linha essencialmente destinada ao serviço do turismo. Ainda hoje quando as residências permanentes são já muito importantes, assegurando por tanto um grande volume de migrações pendulares, o lazer continua a dar grande movimento aos comboios que nos domingos da época estival fazem vários serviços extraordinários. Não contando com estes, mas só com o horário oficial em vigor, saem de Lisboa para Deiras 134 comboios nos dias úteis contra 76 aos domingos. Portanto em serviço normal esta linha existe hoje principalmente para serviço dos que diariamente se dirigem a Lisboa ou a deter~~minados~~ minados pontos do percurso (principalmente e, no caso dos estudantes a Dei

(1) G. COLAÇO, op. cit., p. 21.

ras, S. João do Estoril e Cascais). Quanto à evolução do volume de passageiros (Fig. 18) ela tem sido sempre positiva embora com perturbações no seu ritmo. Desde 1930, isto é, quando os elementos já provêm da mesma fonte (Estatística existente na Sociedade Estoril) e por isso dão mais garantias notam-se dois momentos de depressão, um nos anos que antecederam a guerra, e outro nas imediações dos anos 50 (1946/54). Entre estes dois períodos, e na fase posterior a 1954, o ritmo de crescimento é bastante intenso. O declive da curva é superior no primeiro período correspondendo possivelmente ao grande surto de crescimento que a aglomeração de Lisboa então conheceu, principalmente à custa de população vinda da província.

Em relação às outras linhas dispomos de muito poucos elementos; nem sequer é possível comparar a evolução do número de passageiros pois a estatística da C.P. só está "consultável" até 1945; até esta data os elementos têm bastante variação. Só está publicado o número de bilhetes vendidos em cada estação o que nas linhas de Vila Franca de Xira e Sul e Sueste impossibilita o trabalho visto não se distinguir o sentido dos comboios. Além disso, depois de 1945, sem dúvida o período mais importante para a expansão da aglomeração de Lisboa, não dispomos de elementos.

A camionagem

Alguns anos depois da Carris ter retirado os autocarros da periferia de Lisboa, veículos semelhantes vão regressar, mas agora, com percursos exteriores à cidade cuja concessão ficou de exclusivo para a C.C.F.L., não podendo esta fazer viagens para os concelhos limítrofes.

As primeiras carreiras de que temos conhecimento são de 1932 — Algés a Carnaxide; Bucelas a Lisboa; Malveira e Lisboa; Ericeira, Sintra, Algueirão e Lisboa; Lisboa e Póvoa da Galega; Lisboa, Ericeira; Cacilhas, Sesimbra; Cacilhas, Setúbal e Barreiro Montijo.

É possível que outras circulassem já visto que estes números foram recolhidos na D.G.T.T., que sucedeu à Direcção-Geral dos Serviços de Viação criada em 1935 (Decreto-Lei n.º 26 115). Portanto, se algumas carre

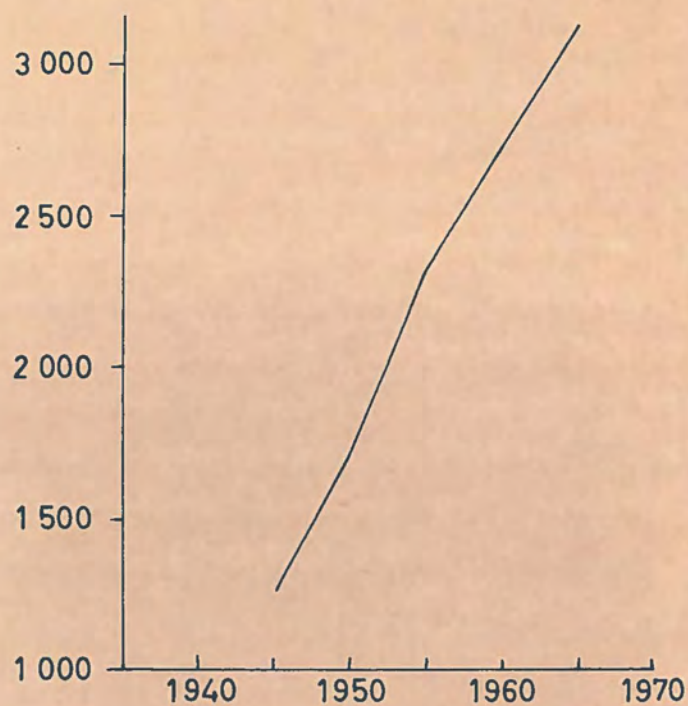


Fig. 20 - Número de veículos utilizados nas camionetas de passageiros

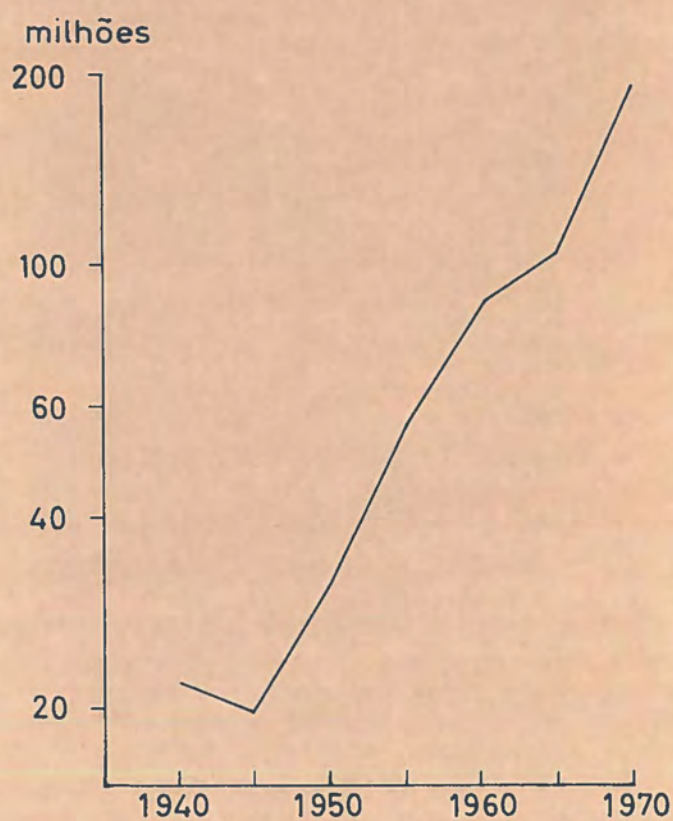


Fig. 21 - Evolução dos passageiros transportados em camionetas

ras têm no processo a data do verdadeiro início, a maior parte só terá a da respectiva oficialização.

Se atendermos à data da fundação das empresas (Quadro 3) verificamos que são quase todas dos 15 anos que medeiam entre 1930 e 1945. Antes de 1930 fundaram-se seis mas a Sintra Atlântico, de 1914, tinha por objectivo a "exploração das concessões de viação e iluminação eléctrica (...) com especialidade a linha de carros por tracção eléctrica para a Praia das Maçãs"⁽¹⁾ e só muito mais tarde estendeu a sua actividade à camionagem, inaugurada com a carreira de S. Pedro à estação de Sintra em 1934. A Cooperativa Lisbonense de Chauffeurs, fundada em 1925, destinava-se à "exploração da indústria de transporte de pessoas e objectos em automóveis e ainda o fornecimento de artigos necessários ao funcionamento de automóveis, bem como o fornecimento, aos sócios de géneros alimentares e de vestuário"⁽²⁾. As suas primeiras carreiras em camioneta datam de 1941, ligando Sintra ao Estoril e a Cascais.

A empresa de João Clara e Irmãos foi fundada em 1920 para "aluguer de trens e automóveis e qualquer outro ramo de negócio que resolva explorar"⁽³⁾. Só a 9 de Janeiro de 1943 "passa a sociedade por quotas com o objectivo de indústria em transportes de automóveis"⁽³⁾ mas em 1933 já tinha carreiras para Torres Vedras e Leiria.

Podemos considerar quatro períodos no aparecimento das empresas de camionagem que servem a região de Lisboa. Até 1931, em que se fundam nove sociedades (três das quais inicialmente com outro objectivo como acabámos de referir). De 1933 a 1936 com sete e a época posterior em que surgem quatro, três das quais em 1954. De resto a última empresa a formar-se — Transul — não é nova, pois resulta da fusão de duas já existentes, Pieden ses e Beira Rio, numa tendência de concentração que é geral aos transportes. Assim, enquanto em 1945 havia 203 concessionários de serviço público

(1) Minuta de escritura da empresa existente no arquivo da D.G.T.T.

(2) Idem, ibidem.

(3) Minuta de escritura da empresa; arquivo da D.D.T.T. Esta empresa foi fundada anteriormente visto que o seu emblema, comemorativo do primeiro centenário, ostenta duas datas, 1857-1967; mas nada sabemos sobre o período anterior a 1920 por não ter respondido a nenhum dos questionários enviados e porque as agências de Lisboa nada sabem sobre este assunto.

no País, em 1950 este número é de 181; 168 em 1955; 155 em 1960, 151 em 1965⁽¹⁾. Esta concentração não é indicador de decréscimo no movimento, mas antes de aumento da dimensão das empresas para melhor poderem entrar no sistema de concorrência, pois o número de veículos e de passageiros transportados tem registado aumentos sensíveis (ver figuras 20 e 21).

Paralelamente a rede de estradas servidas pela camionagem tem-se vindo a adensar e para 11 749,4 quilómetros servidos em 1940, temos 12332,9 em 1945 (o que representa só 48,7% de utilização das vias disponíveis); 12 783 (46,6%) em 1950; 17 837 (60,89%) em 1955 20 063 (72,6%) em 1960; 21 509 (73,1%) em 1965 e 49 231 em 1969⁽²⁾. O período de maior aumento corresponde a 1950 e 1960, principalmente à segunda metade do decénio, o que está de acordo com o próprio desenvolvimento económico do país.

Se atendermos à mesma evolução nos distritos de Lisboa e Setúbal temos, respectivamente:

	DISTRITO DE LISBOA		DISTRITO DE SETÚBAL	
	A	B	A	B
1940	828,6	-	569,0	-
1945	862,3	49,9%	569,1	61,9%
1950	884	49,9%	640	62,7%
1955	1 218	64%	766	71,4%
1960	1 415	85,7%	842	77%
1965	1 568	91,7%	904	71,2%

A - Comprimento de estradas servidas pela camionagem

B - Percentagem destas em relação ao comprimento total das estradas existentes⁽³⁾.

(1) Anuários Estatísticos. INE, 1945, 1950, 1955, 1960 e 1965.

(2) Idem. INE, 1940, 1945, 1950, 1955, 1960, 1965 e 1969.

(3) Idem, ibidem.

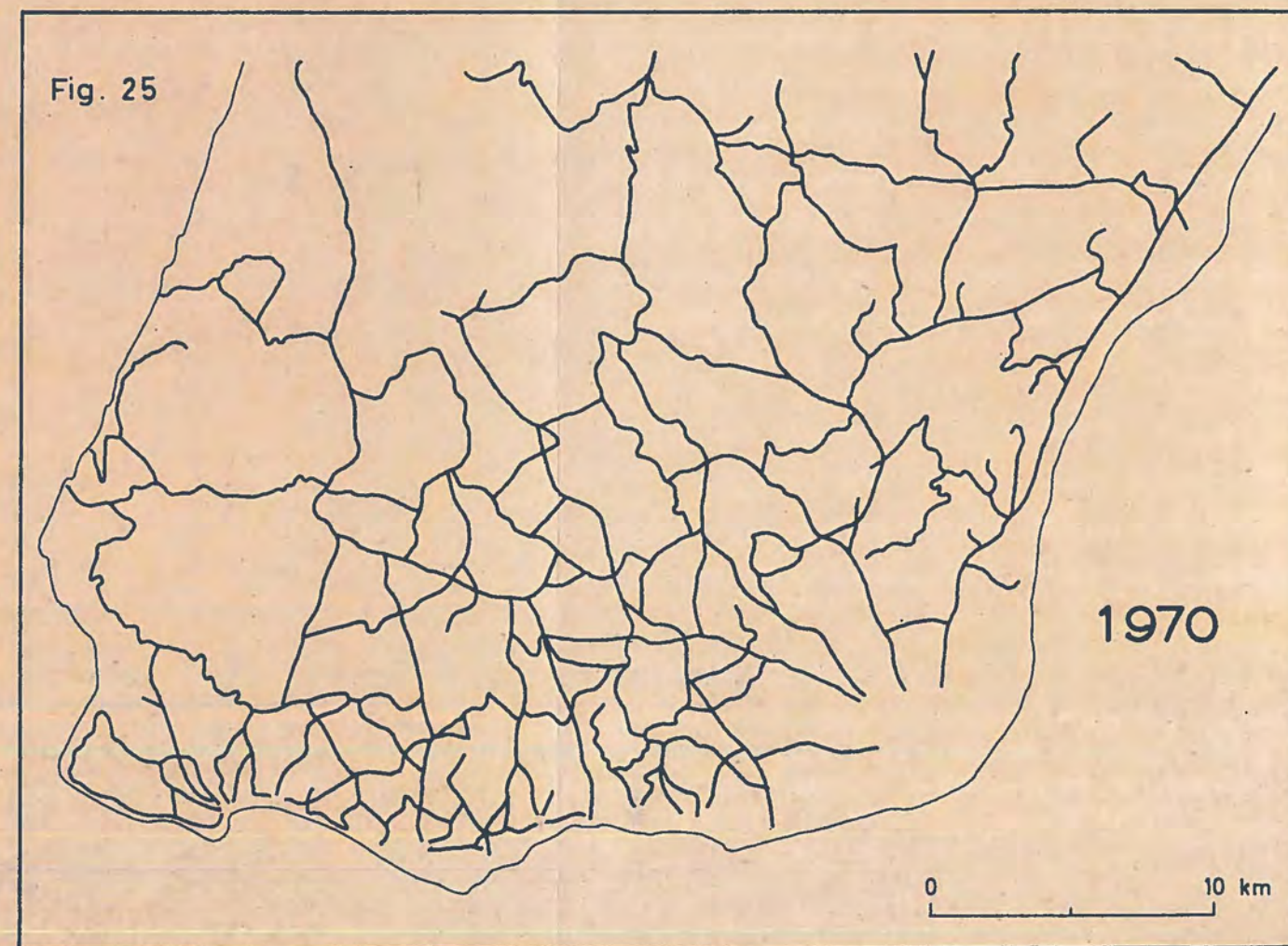
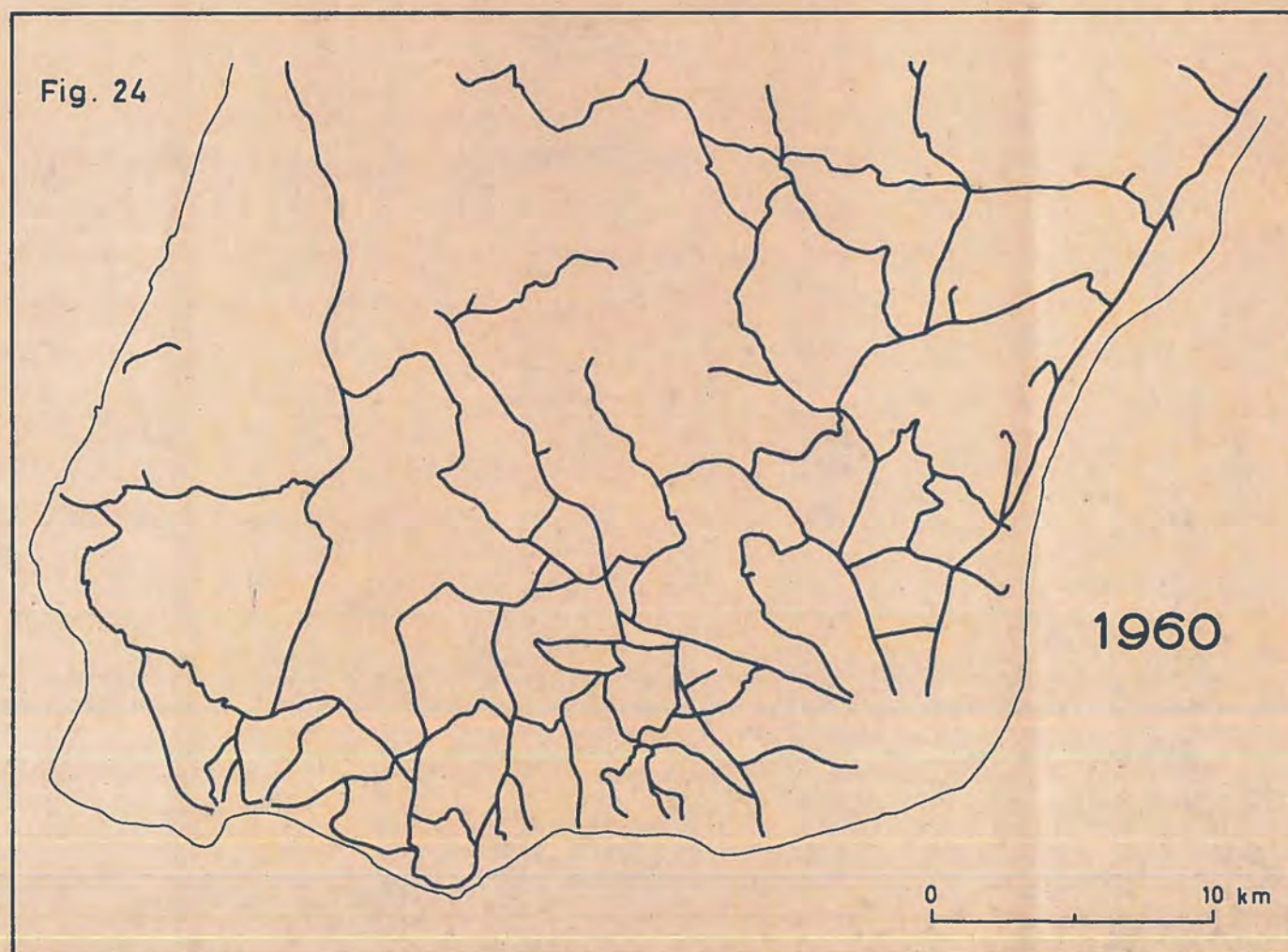
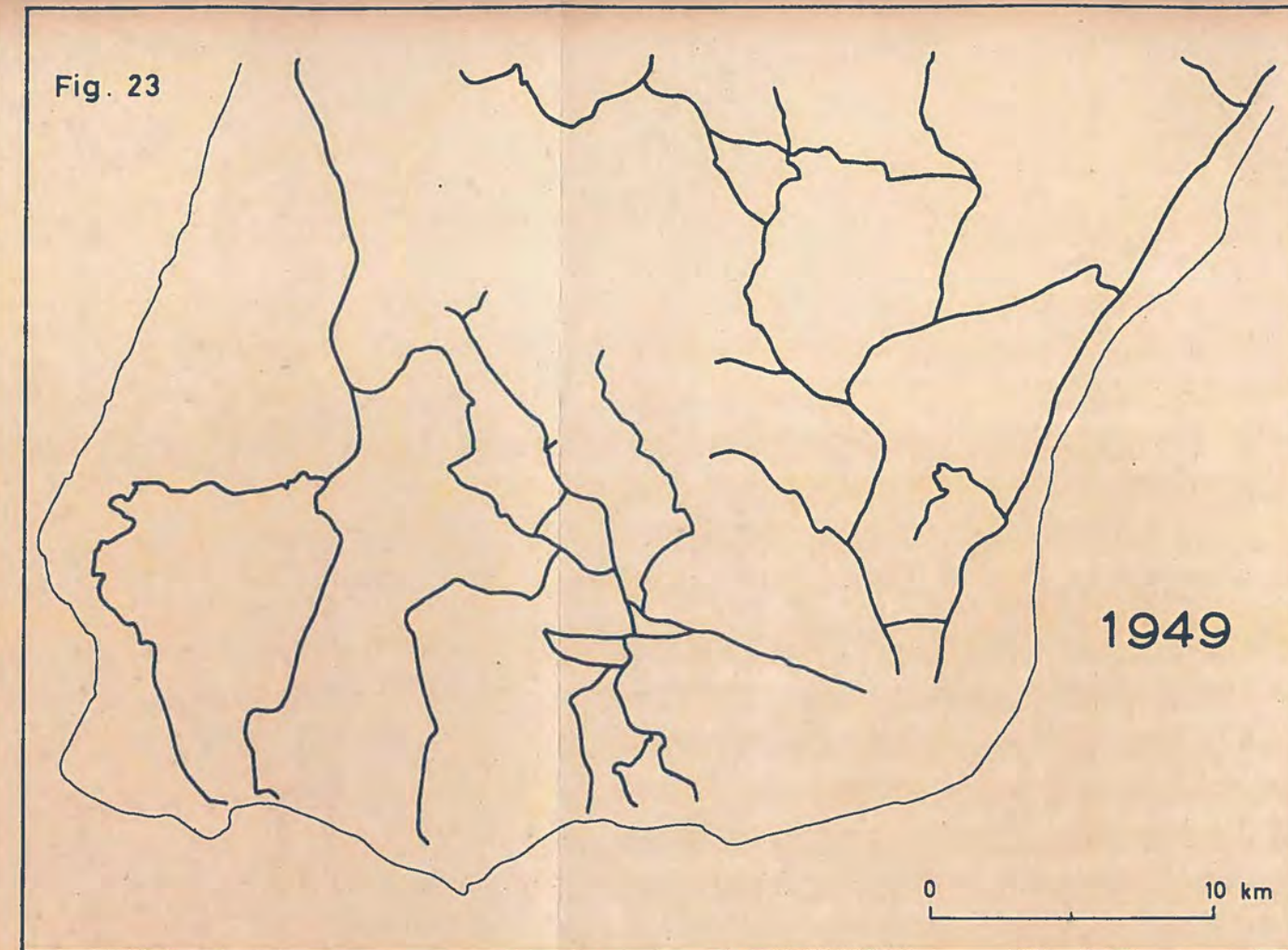
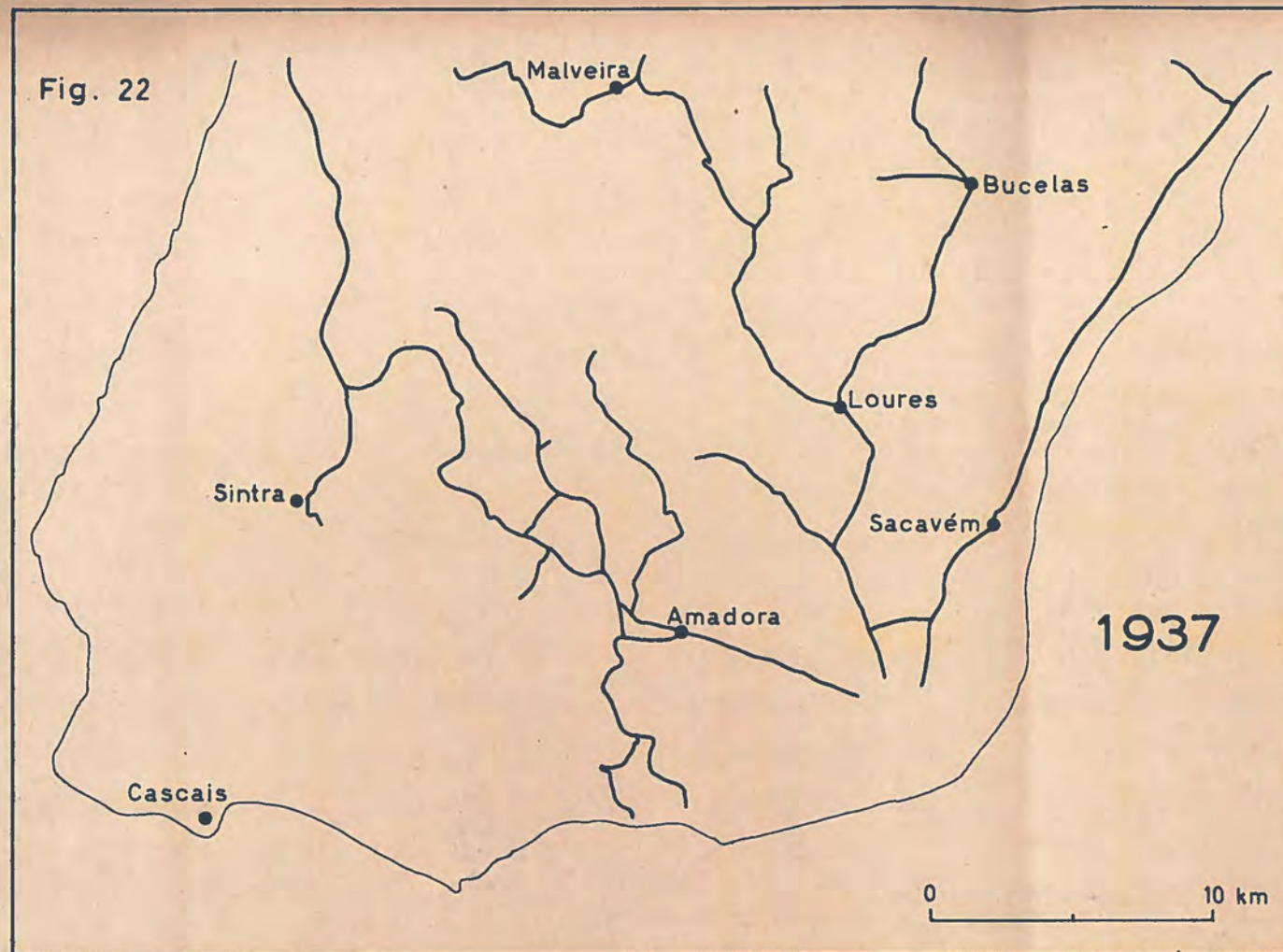
Também nestes casos o maior aumento da quilometragem situa-se na década 1950-1960. É curioso que Setúbal, talvez por ter a sede duma empresa antiga e muito forte (a Transportadora Setubalense de João Cândido Belo, fundada em 1933⁽¹⁾ em Vila Fresca de Azeitão), tem desde 1940 uma percentagem de utilização de estradas superior a Lisboa; só em 1960 esta relação se inverte pois o surto de desenvolvimento no distrito de Lisboa faz passar a rede de camionagem de 49,9 para 85,7% das possibilidades, enquanto em Setúbal essa relação é só de 62,7 para 77%.

Vejamos agora como se processou a evolução da rede de camionagem ao longo do tempo⁽²⁾ (Figuras 22 a 25). Em 1937 estão definidos três radiais que partem de Lisboa e praticamente não têm contactos laterais entre si, definindo uma estrutura nitidamente de ligação com a cidade: uma segue junto ao rio até Vila Franca de Xira, outra toma o caminho de Loures, ramificando-se para Bucelas, Montachique e Póvoa da Galega, Lousa e Malveira, Caneças; finalmente a terceira, por Benfica e Amadora, assegura ligações para Carnaxide e Cruz Quebrada dum lado, Almargem do Bispo, Montelavar, Sintra e Ericeira, por outro. A linha de Cascais, bem servida pelo caminho-de-ferro e com uma população menos dependente do transporte público (conjunto de aglomerações de veraneio ou residência da alta burguesia por um lado, interior francamente rural e portanto à margem da cidade, por outro), só mais tarde terá circuitos de camionagem, mas nunca uma linha que duplique o caminho-de-ferro, pois a maior parte das carreiras são de ligação das estações com o interior (ver Fig. 25).

A linha de Sintra tem comboio mas a camionagem cedo se instalou, uma empresa tem mesmo aí a sede (Eduardo Jorge na Venda Nova), e não como um complemento do transporte ferroviário como em Cascais mas definindo circuitos próprios e assegurando ligações mais frequentes com a cidade. Linha

(1) 1928, segundo a informação da empresa.

(2) Infelizmente não podemos apresentar elementos relativos à margem sul do Tejo, porque se temos a data de início de todas as carreiras da Setubalense, em relação à Transul os processos no geral estavam incompletos e só para uma ou outra carreira dispomos da data efectiva de início.



A rede de camionagem

desenvolvida à custa da população terciária (principalmente Amadora - Queluz - Cacém) e com um hinterland rural animado pela indústria (Sabugo - Pedro Pinheiro) o que dá maior abertura de espírito aos habitantes, tem uma população mais dependente da cidade e com menos independência em relação ao transporte público, porque de menor poder económico que no caso de Cascais⁽¹⁾.

O eixo de Vila Franca de Xira é mais uma ligação de longo curso do que propriamente de serviço local, daí que seja a linha mais simples, sem ramificações.

O caminho de Lumiar e Loures é o único que não é servido pelo caminho-de-ferro e naturalmente aquele em que a camionagem vai desempenhar papel mais importante. Enquanto nas outras linhas o caminho-de-ferro tinha determinado um surto relativamente importante de crescimento urbano, nesta área são os transportes rodoviários o principal agente do crescimento dos aglomerados e da própria indústria.

Se compararmos esta figura com a das carreiras de autocarros postas em circulação pela C.C.F.L. em 1915 (Fig. 7) não vemos no conjunto grandes alterações. Em 1915 não havia carreiras junto do rio, mas Sintra estava ligada a Cascais e havia mais ligações transversais do que em 1937. Isto porque as carreiras de 37 são essencialmente ligações directas de Lisboa com aglomerações da periferia, enquanto em 1915 tínhamos circuitos de pequena frequência, quase mais para passeio do que propriamente para serviço. A época das migrações pendulares ainda não atingira estas áreas.

(1) Esta análise começa a perder sentido com o grande surto de construção na última década (Pampilheira em Cascais, Rebelva em Carcavelos, Paço de Arcos) já habitado por níveis mais baixos da burguesia se bem que o standard geral ainda seja no conjunto superior ao de Amadora como se pode ver em BRUTO DA COSTA que num artigo sobre "Indicadores Económicos, Sociais e de Nível de Vida na Zona de Lisboa" apresenta num quadro as seguintes pontuações:

Concelhos	Indicadores económicos	Indicadores de nível
		de vida
Cascais	100	100
Oeiras	55	95
Sintra	31	68

(Informação Social, N.º 19, Jul./Set., 1970, p. 32).

Em 1949 (Fig. 23) a rede complica-se um pouco porque Cascais tem duas ligações a Sintra, o que no mapa de conjunto dá ideia de um sistema paralelo ao mar (Cascais-Ericeira) relativamente independente de Lisboa. Começam a esboçar-se ligações transversais, Loures liga-se à Póvoa de Santa Iria, por S. Julião do Tojal, e Bucelas a Venda do Pinheiro, por Cabeço de Montachique.

A figura 24 já tem um aspecto bastante diverso porque as ligações a Lisboa se perdem num conjunto bastante articulado. A estação de Cascais constitui um pólo de distribuição da população do comboio pelo interior. Outros pólos de difusão de linhas são Amadora-Queluz (ainda possivelmente ligadas ao caminho-de-ferro) e Bucelas.

Em 1970 a rede é mais densa.

A camionagem veio incorporar assim uma zona limítrofe na vida diária do grande centro urbano, permitindo às pessoas que moram em toda esta área deslocar-se fáceis à cidade, onde têm os seus empregos, onde podem fazer compras de produtos menos frequentes e onde, inclusivamente, procuram divertimentos.

Parece também que a incorporação não é tanto na cidade, mas numa área urbana que se vai alargando com toda a sua complexidade, pois não há movimentos exclusivos entre as aglomerações da periferia e a cidade - centro mas eles são possíveis em todas as direcções; o mapa de frequência permite corrigir essa visão optimista na medida em que existem ligações mas elas não são todas da mesma intensidade, predominando as vias de ligação a Lisboa.

As ligações dos subúrbios à cidade são asseguradas pela camionagem e pelas várias linhas de caminho-de-ferro.

As figuras 26 e 27, com a densidade semanal de viagens efectuadas

em cada percurso no sentido Lisboa-periferia, permitem a análise conjunta dos dois serviços.

A primeira conclusão que se tira dessa análise é a coordenação existente entre a camionagem e o caminho-de-ferro. Ao longo da linha de Sintra, mas principalmente da de Vila Franca o Cascais, é nítida a existência de carreiras de camionetas que da estação se dirigem para o interior. Se nalguns casos (Paço de Arcos, Caxias) a ligação é de tipo linear, outros há em que a estação é mesmo um pólo importante de irradiação de linhas de camionagem. Os exemplos mais nítidos que temos na figura 26 são os de Cascais e Sacavém. Vila Franca deverá pertencer ao mesmo grupo mas não ficou representada porque de início não pensámos alargar tanto a área de estudo. Hoje vemos que ela devia incluir pelo menos o limite dos comboios transvias, pois só com uma área mais vasta se poderia pesquisar melhor a região de Lisboa.

A linha do Estoril é a única que não é duplicada pela camionagem e também aquela em que o serviço oferecido pelos comboios é mais intenso.

Na margem sul, pelo contrário, as linhas de caminho-de-ferro são duplicadas pela camionagem e não se nota a coordenação existente no norte.

Se a linha do caminho-de-ferro com maior intensidade de serviço é a de Cascais, a linha de camionagem mais importante é, na margem sul, de Cacilhas ao Feijó, onde este é o único transporte colectivo existente. Segue-se-lhe o eixo Lumiar-Odivelas-Loures, também desprovido de caminho-de-ferro e depois Benfica-Amadora-Queluz onde os dois transportes concorrem.

Se esta observação resulta da análise dos horários em vigor, a contagem do número de camionetas de passageiros (Quadro 4) apresenta já uma posição ligeiramente diferente.

Se o posto situado entre Cacilhas e o Seixal é o que regista maior movimento na passagem de camionetas, o prolongamento da estrada de Benfica vem em segundo mas Loures só em quarto. Admitindo que não tenhamos incluído no nosso mapa algumas carreiras que utilizam a antiga estrada

Fig.- 26- Frequência de carreiras de camionetas de passageiros

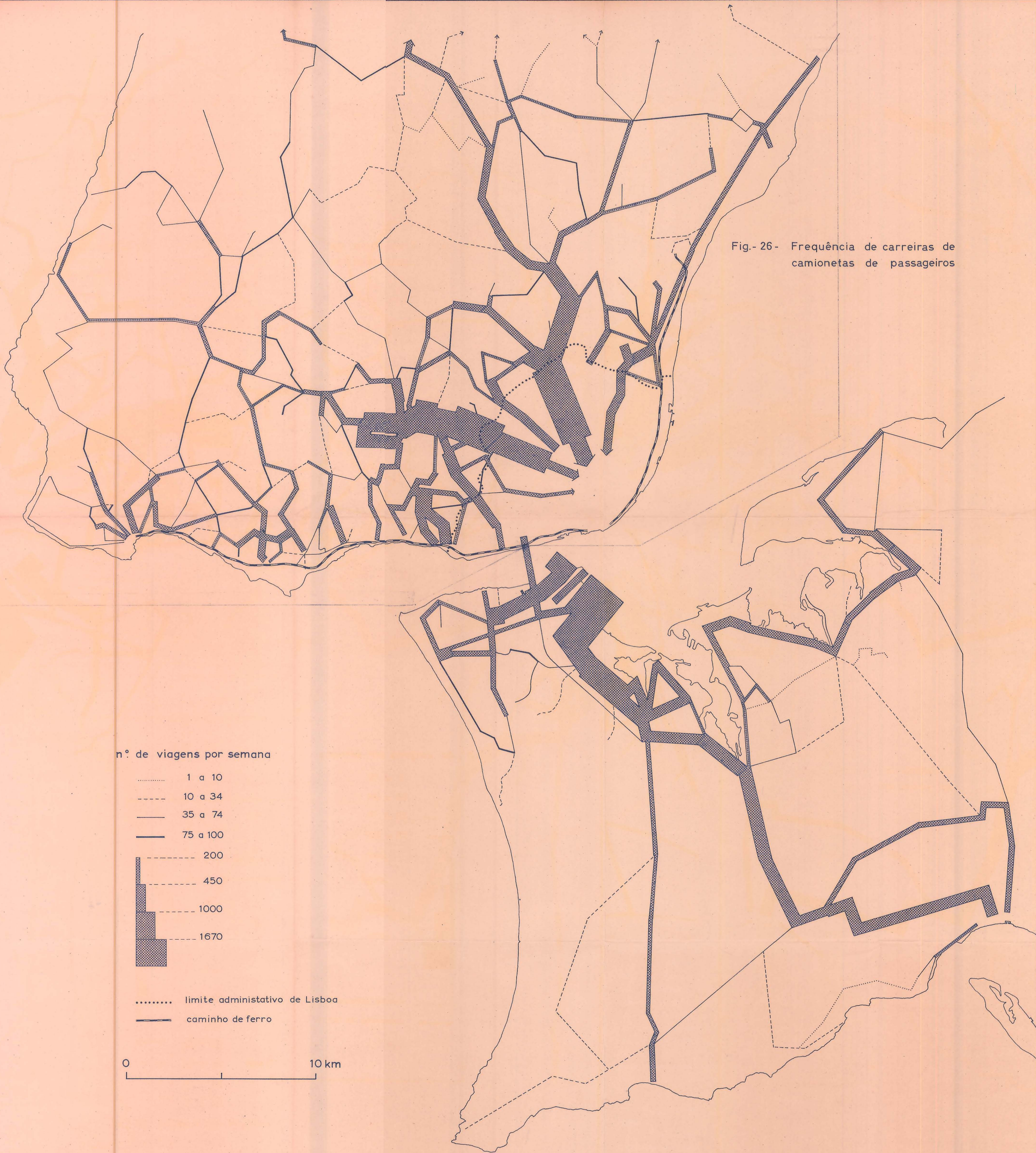
n.º de viagens por semana

..... 1 a 10
 - - - - 10 a 34
 ——— 35 a 74
 ——— 75 a 100

200
 450
 1000
 1670

..... limite administrativo de Lisboa
 ——— caminho de ferro

0 10 km



da de Vila Franca, pois no geral são de longo curso e como tal facilmente escapam à análise regional, a principal alteração reside na inversão da posição da estrada de Benfica e de Loures. Note-se, no entanto, que esta última registou uma percentagem de aumento superior a Benfica indício do estado de forte saturação da estrada. O aumento foi máximo na autoestrada do Estoril, possivelmente devido ao grande aumento populacional que Linda-a-Velha, Linda-a-Pastora e Barcarena têm sofrido. Dos postos considerados, o único que acusa diminuição é o de Cacilhas à Caparica, pois a duplicação desta estrada pela via rápida Centro Sul-Costa deve ter-lhe roubado movimento.

Ao nível de dominâncias nota-se que camioneta e comboio são mais importantes quando se excluem, quando são factor único, e a camionagem desempenha um papel muito importante como distribuidor das pessoas desembarcadas nas várias estações.

A figura 26 mostra que a rede de camionagem tem várias radiais divergindo de Lisboa, o pólo mais importante, existindo dois pólos secundários ligados ao caminho-de-ferro (Cascais e Sacavém) e as radiais estão unidas numa malha muito mais densa na margem norte do que no sul do Tejo. A rede é muito mais densa na coroa imediatamente vizinha de Lisboa (de Paço de Arcos a Caneças, e margem sul) e nela se distinguem pequenos nós de convergência ou passagem do tráfego: Loures, Sintra, Bucelas, Malveira, Foguetelro e Setúbal.

Na margem sul do Tejo a faixa em que a rede de camionagem é mais densa é muito estreita e reflecte a própria distribuição da população que se aglomerou junto dos principais pontos de travessia do Tejo, havendo um espaço vazio entre esta banda que gravita na órbita de Lisboa e Setúbal e Sesimbra já com um "campo" próprio.

Se na parte ocidental da península de Setúbal a inexistência de caminho-de-ferro não permite falar em coordenação das redes, ela existe em relação a outro meio de transporte muito importante para os habitantes da Outra Banda que têm de vir trabalhar a Lisboa: o barco.

A figura 27 mostra também um contraste entre as duas margens do

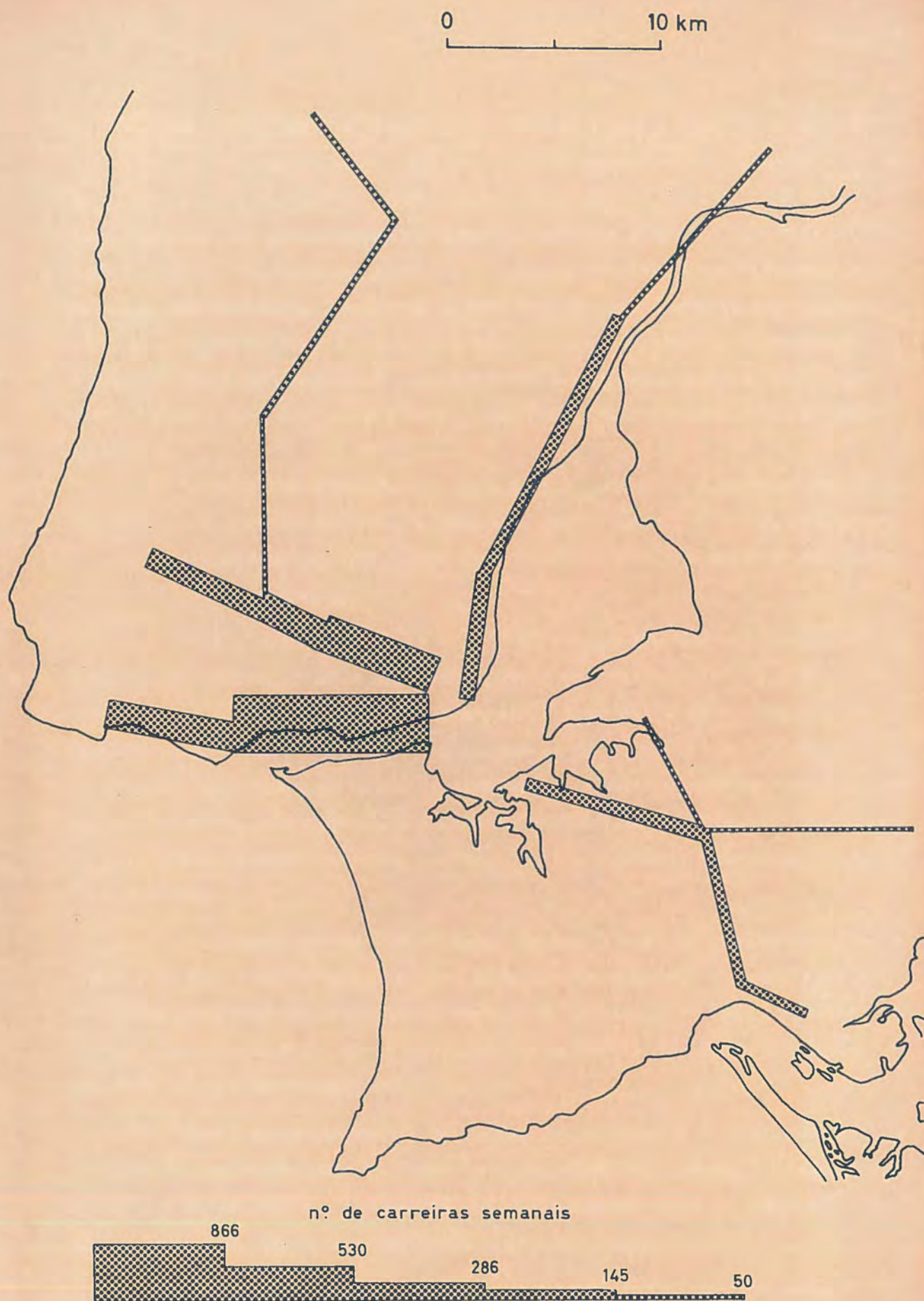


Fig.27 - Frequência de carreiras de comboios

Tejo. No norte temos linhas divergentes de Lisboa com uma frequência de comboios elevada, que desempenham importante papel em migrações pendulares voluminosas. A intensidade do movimento decresce no sentido retrógrado e a linha de Torres Vedras tem um trânsito muito inferior às mais característicamente suburbanas.

No sul aparece-nos um ponto, Pinhal Novo, donde divergem linhas de movimento muito inferior às do norte. Concorrente com a camionagem o caminho-de-ferro não desempenha papel tão importante como no norte.

III - CONCLUSÕES E PERSPECTIVAS

Nos capítulos precedentes acompanhámos a instalação da rede de transportes que serve a região de Lisboa; agora procuremos sintetizar os aspectos mais importantes dessa evolução e indicar algumas perspectivas de desenvolvimento previstas.

A evolução da rede de transportes tem sido no sentido do adensamento progressivo sem alteração dos eixos fundamentais já definidos há muito. Assim o eléctrico continua a rede dos "americanos" do terceiro quartel do século XIX. A camionagem nos primeiros tempos não utiliza percursos muito diferentes dos que os autocarros da Companhia Carris fizeram em 1913.

Os transportes em meio próprio (eléctrico ou comboio) são mais sensíveis aos condicionamentos físicos que os transportes rodoviários. Assim o eléctrico (como já o "americano") reforçou a estrutura da cidade, só permitindo penetrações para o campo ao longo dos principais vales que convergem para o Tejo, fugindo dos grandes declives e parando na cornija miocénica do vale de Loures, dando mais vigor a um limite físico da expansão da cidade⁽¹⁾.

O transporte rodoviário "se se considerarem exclusivamente os custos de exploração, sem os encargos de infra-estrutura, é mais oneroso por unidade de tráfego do que o ferroviário"⁽²⁾ e este facto, aliado ao seu

(1) Informação oral de Orlando Ribeiro.

(2) Terceiro Plano de Fomento 1968-1973, p. 7.

aparecimento numa época com outro sentido de exploração, faz com que a procura da rentabilidade seja o principal factor condicionante. Rentabilidade que se traduz na existência de núcleos populacionais com uma população móvel importante.

Portanto esta diferença de condições postas ao início da exploração, por um lado predominantemente físicas, por outro, humanas e financeiras, acarreta uma posição diferente dos dois tipos de transporte em relação ao crescimento demográfico dos lugares que servem. Enquanto o eléctrico e o comboio se comportam como factor de arranque num processo de urbanização o autocarro aparece já no meio do processo. O eléctrico e o comboio asseguraram, nos primeiros tempos, a ligação da cidade com áreas pouco povoadas e, aumentando-lhes a acessibilidade permitiram (quando o afluxo de populações a Lisboa exigiu a dilatação do seu espaço físico) o crescimento de importantes aglomerados. Um exemplo lisbonense é o do Lumiar; na periferia, o caso da Amadora ou mesmo do Barreiro, Sacavém ou Vila Franca de Xira.

No autocarro ou na camionagem a escolha de um percurso é ditada pela existência duma população deslocável que garanta um mínimo de rentabilidade por isso não faz grandes percursos em campo vazio, como o eléctrico fez; mas ao servir uma área valoriza os terrenos livres e pode induzir a densificação da construção. É neste sentido que dizemos que está no meio do processo de expansão demográfica e urbana. Este segundo surto pode mesmo apresentar características diferentes porque a valorização dos terrenos implica maiores investimentos na construção e portanto, no mercado, o produto final já terá valores mais altos que na fase anterior à existência do transporte.

O facto do transporte ser em meio próprio ou independente pode ainda ter alguns reflexos na própria forma assumida pela expansão dos núcleos populacionais. Assim o eléctrico foi responsável por um crescimento predominantemente linear de Lisboa, todas as linhas a que chamamos radiais determinaram o aparecimento de edifícios que se sucedem ao longo da linha mas pouco se adensam para o interior; o comboio provoca o aumento diferencial do espaço que margina a linha, determinando o aumento maior nos nú-

cleos servidos por estações e densificando-se precisamente a zona vizinha da estação.

Os transportes rodoviários, com maior maleabilidade, fazendo percursos sinuosos, que alongando os tempos de trajecto, permitem servir maior número de núcleos, definindo redes de malha mais apertada, estão no geral relacionados com urbanizações em mancha.

A permanência de motivações é atestada pela rede definida para o metropolitano que decalca a rede de eléctricos sem procurar caminhos novos, esquecendo que ela foi fixada há um século quando Lisboa era bem diferente do que é hoje. Com o desaparecimento progressivo dos eléctricos a Câmara procura atenuar os problemas da circulação na cidade, o que permite o aumento do transporte individual não melhorando em nada as condições de circulação e possivelmente dificultando as deslocações da grande massa trabalhadora para a qual as tarifas do eléctrico são fundamentais. Se não, como perceber que este meio de transporte, cuja rede já está em regressão, regista anualmente um número de passageiros superior ao autocarro?

A resolução do problema de circulação na cidade pressupõe uma opção entre o transporte colectivo e o individual, seguida então duma regulamentação rígida para cada tipo. Mas a resolução do problema dos transportes pressupõe que a política seguida possa efectivamente coordenar os diferentes tipos. Dentro da cidade a Companhia Carris guerreia o Metropolitano. Na periferia guerreiam-se a camionagem e o caminho-de-ferro. No conjunto da aglomeração discutem transportes urbanos e suburbanos, a Carris e as empresas de camionagem por um lado, os comboios e o metropolitano, por outro.

E o resultado destas lutas de interesses diversos é o serviço deficiente oferecido ao público, traduzido em incómodos (percursos a pé, mudanças de transporte, descoordenação de horários) e principalmente em aumento de custos (as correspondências entre vários transportes, camionagem-eléctrico; camionagem-metropolitano; eléctrico-metropolitano são ainda pouco frequentes).

Este aumento de despesas, de tempos gastos e esforços dispendidos é mais grave nas áreas mais afastadas do centro onde habita a popula-

ção de menores recursos económicos⁽¹⁾. Para pouparem uns escudos ou, porque a urbanização incompleta em que vivem não possui serviço de transportes, fazem no geral longos percursos a pé até à paragem mais conveniente. Um planeamento coordenado dos transportes é portanto prioritário para o desenvolvimento da aglomeração de Lisboa, deve acompanhar a urbanização e ter presente a sua função social. Aliás o Plano de Fomento reconhece esta função pois coloca nos objectivos gerais da política de transportes o "desenvolver uma acção global concertada no sentido da melhoria dos transportes em comum de passageiros, nomeadamente dos urbanos e suburbanos (rodoviários e ferroviários), dada a sua eminente função social"⁽²⁾.

Reconhecido que o grande centro que é Lisboa tem determinado a "formação periférica de dormitórios, com maior crescimento do que a cidade-centro e atraindo populações com poder económico relativamente baixo" e a "importância crescente dos transportes suburbanos e a sua característica de transportes pendulares que "são onerosos pelos baixos coeficientes de utilização que originam, o que não se conjuga com a tendência de se criarem ou manterem tarifas sociais para corresponderem ao fraco poder económico das populações servidas"⁽³⁾ considera-se como objectivos dos transportes: "primeiro - organizar e planear os transportes em comum, urbanos e suburbanos, de modo a conseguir-se melhor complementaridade das infra-estruturas e da exploração, e concorrência disciplinada entre os diversos operadores (...); segundo - coordenar, dinâmica e reciprocamente, os planos de transporte com os planos de urbanização e, portanto, com o equipamento social dos agregados urbanos"⁽⁴⁾ e propõe-se "regulamentação da exploração dos sistemas organizados de deslocamento rodoviário urbano e suburbano, tendo em vista concretizar a unidade de exploração e tornar mais eficiente a articulação das duas espécies de transporte.

(1) Naturalmente que o problema se põe menos aos pendulares de outras classes, que menos dependem do transporte colectivo.

(2) III Plano de Fomento 1968-1973, Cap. VIII do tít. II "Programas sectoriais" da 1.ª parte. Imprensa Nacional de Lisboa, 1968, p. 19.

(3) Idem, ibidem, p. 18.

(4) Idem, ibidem, p. 25.

Apoio à organização e expansão do transporte de passageiros em comum mediante a concessão de subvenções de equipamento, especificamente as de infra-estruturas, e de exploração, quando destinadas a compensar custos sociais...

Institucionalização da conjugação dos planos de transporte urbano com os planos urbanísticos, nomeadamente nas regiões de Lisboa e Porto⁽¹⁾.

Em relação ao transporte ferroviário admite-se a sua especialização "para tráfegos pendulares, do tipo suburbano, e de grandes massas, a elevadas velocidades e longa distância"⁽²⁾.

Dentro desta ideia de coordenação de transportes urbanos e sub-urbanos está há muito prevista a construção de centrais de camionagem junto de algumas estações de Metropolitano (Sete Rios, Rego, Entre Campos e Areeiro) mas a sua execução mantém-se em estudo.

Hoje dá-se tanto relevo à coordenação dos transportes que parece que esta poderá resolver quase todos os problemas. Esta coordenação para ser eficaz pressupõe a existência de um plano de conjunto para os transportes públicos da região; um poderoso investimento e uma grande independência da administração face aos concessionários existentes.

O crescimento da aglomeração de Lisboa foi-se processando ao longo do último século numa forma relativamente espontânea (no sentido de pouco orientado) visto que a intervenção estatal só actuou num número pequeno de casos e em áreas muito restritas. Urbanizações especulativas criam uma rede viária mínima e de difícil, senão impossível, ampliação pelo que, ao fim de alguns anos, se encontra saturada.

O sistema de transportes públicos foi-se ampliando numa forma hesitante, pois as carreiras (no caso do exterior da cidade) vão sendo concedidas uma a uma e de uma forma comprometedora, ao adoptar-se o sistema de áreas de concessão. Multiplicam-se os concessionários que acabam concorrendo, lutando por manter o exclusivo de um domínio que se pretende impor como único ou o mais importante.

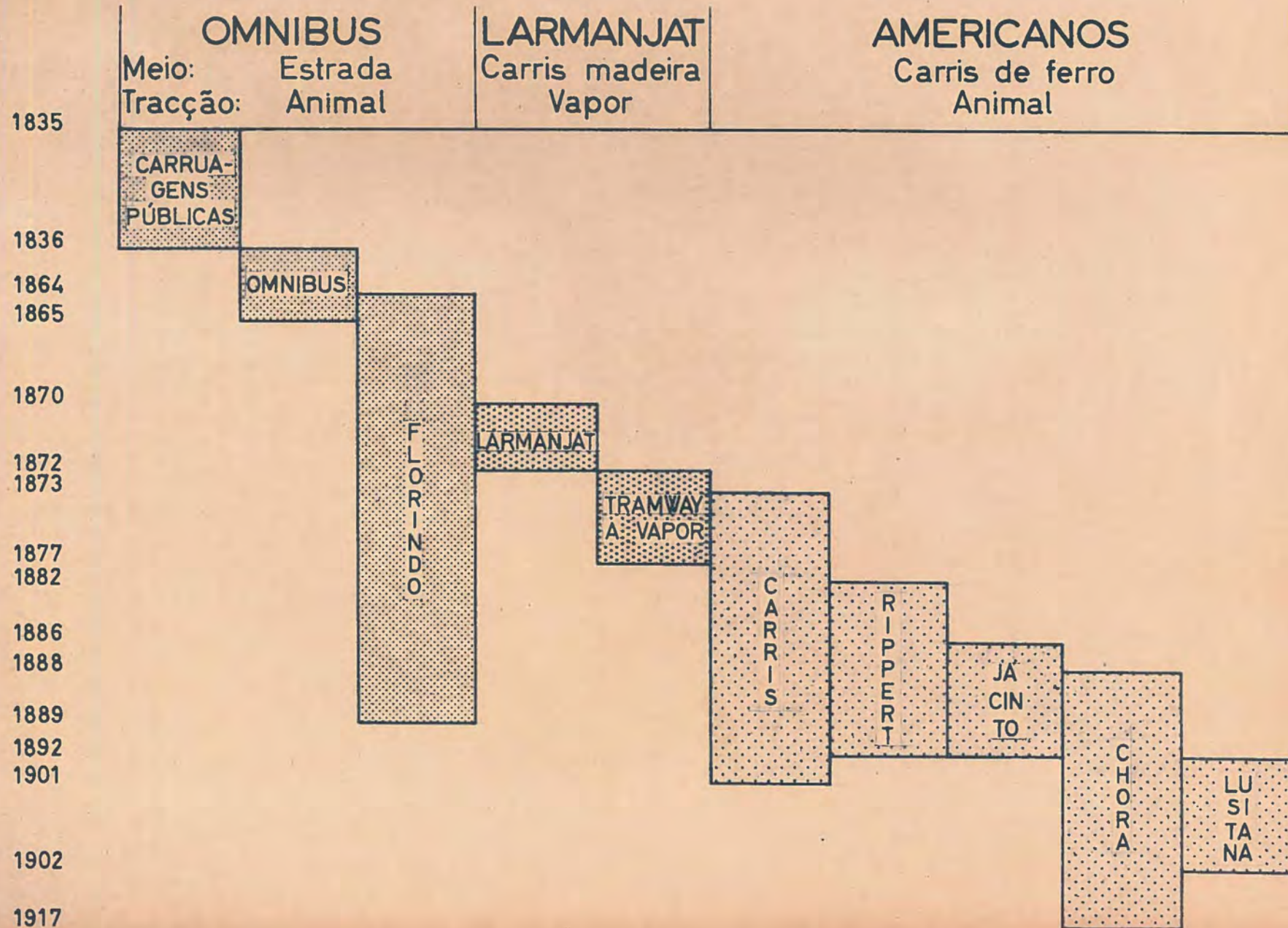
(1) III Plano de Fomento 1968-1973, Cap. cit., p. 37.

(2) Idem, ibidem, p. 29.

Parece-nos que o aspecto mais relevante dos transportes da aglomeração não é só o da coordenação entendida especialmente no seu aspecto técnico — diminuição dos pontos de mudança de transporte e evitar também os pontos em que o afluxo de passageiros de outro transporte seja excessivo — mas sim, o encarar a mobilidade como uma constante da cidade e um direito dos indivíduos. Ultrapassado o conceito de cidade fechada em que o local de residência e de trabalho se aproximam, o que importa no novo urbanismo é construir onde se pode e deve e dotar todos os "núcleos" de uma grande acessibilidade em relação aos outros. Uma opção fundamental será definir se esta acessibilidade favorecerá o transporte privado, o colectivo ou se deve servir os dois. Porque a sociedade portuguesa está ainda longe de ser dominada pelo automóvel e porque a maioria da população trabalhadora tem de utilizar transportes colectivos o serviço destes deve ser o mais eficiente possível. O transporte surge assim como necessidade intrínseca da população urbana e parece estranho que a sua solução seja sujeita a critérios de rentabilidade empresarial e de concessões privadas. Uma coordenação com vista ao interesse público tem necessariamente de pôr uma "rentabilidade" social acima de interesses privados.

QUADROS

QUADRO 1 - As companhias de transporte público no séc. XIX



Quadro 2 - Percursos das empresas de transporte público do século XIX

OMNIBUS

Lisboa - Sete Rios, Benfica
 Lisboa - Belém
 Lisboa - Lumiar
 Lisboa - Oeiras
 Lisboa - Poço Bispo
 Lisboa - Sintra
 Lisboa - Mafra

FLORINDO

Lisboa - Oeiras
 Belém - Oeiras
 Lisboa - Cascais

LARMANJAT

Arroios - Lumiar
 Lisboa - Sintra
 Lisboa - Torres Vedras

RIPPERS

Lisboa - Lumiar
 Lisboa - Loures
 Lisboa - Sintra
 Lisboa - Queluz
 Lisboa - Carnaxide

JACINTO

Alcântara - Rossio
 Alcântara - Belém
 Rossio - Intendente

CHORA

Intendente - Belém

LUSITANA

Terreiro do Paço - Estefânia
 Intendente - Belém
 Terreiro do Paço - Rato
 Terreiro do Paço - Carnide

CARRIS

Algés - Poço do Bispo
 Estrela - Rato (não funcionou)
 Santos - Rato
 Rato - Cais do Sodré
 Cais do Sodré - T.Paço - Passeio Público - Avenida
 Cais do Sodré - T.Paço - Areeiro
 Cais do Sodré - Lumiar
 Cais do Sodré - Benfica

Quadro 3 - Aparecimento das empresas de camionagem

EMPRESA	DATA DE FUNDAÇÃO (1)	LOCALIZAÇÃO DA SEDE	PRIMEIRAS CARREIRAS
Sintra-Atlântico	1914	Sintra	Alto S. Pedro-Sintra (Est.) 1934
Claras	1920	Torres Novas	?
Cooperativa Lisbonense de Chauffeurs	1925	Lisboa	Sintra-Estoril, Sintra-Cascais (1941)
Barraqueiro	1927* 1967	Lisboa Malveira	Lisboa-Malveira (1932)
Lopes e Matos	1927*	Arruda dos Vinhos	Lisboa-Arruda, Alhandra-Arruda (1927)
Henriques	1928	Torres Vedras	Lisboa-Torres Vedras (1934)
João Cândido Belo	1928*	V. Fresca de Azeitão	Barreiro-Montijo (1932)
Bucelense	1929	Bucelas	Lisboa-Bucelas (1932)
Covas & Filhos	1931	Sesimbra	Cacilhas-Sesimbra (1933)
Viação M. Carnaxide	1931	Carnaxide	Algés-Carnaxide (1932)
Arboricultora	1934	Canêças	Lumiar-Canêças (1935)
Viação e C. Alenquer	1934	Alenquer	?
João M. ^a dos Anjos	1935	Sesimbra	Cacilhas-Sesimbra (1932)
Ribatejana	1936	Santarém	Lisboa-Monsanto, Lisboa-Alpiarça (1936)
Eduardo Jorge	1939	Venda Nova	Lisboa-Montelavar (1932)
H. Leonardo Mota	1941 1958	Lumiar (Lisboa) Guerreiros	A-dos-Cãos-Pinheiro de Loures (1937)
Gaspar	1942	Ericeira	Lisboa-Ericeira, Sintra-Ericeira (1932)
Vinagre	1942	Santarém	Lisboa-Santarém (1942)
Boa Viagem	1943 1959	Belas Lisboa	Lisboa-Camarate (1941)
Isidoro Duarte	1954	Póvoa da Galega	Lisboa-Póvoa da Galega (1932)
Sardinha	1954	Mafra	Lisboa-Ericeira (1932)
Transul	1968	Laranjeiro	—

(1) Elementos recolhidos nos processos das empresas existentes na D.G.T.T. As datas assinaladas (*) foram fornecidas directamente pela empresa e são anteriores à que o processo mencionava.

Quadro 4 - Recenseamentos de tráfego
1960 - 1965 - 1970⁽¹⁾

POSTO (1970)	NÚMERO DE CAMIONETAS DE PASSAGEIROS			PERCENTAGEM DE VARIAÇÃO 1965-70
	1960	1965	1970	
694 - E. Cacilhas-Seixal	365	632	1007	+ 59,3
609 - E. Benfica	457	716	973	+ 35,8
602 - Sacavém (EN 10)	352	487	890	+ 82,8
601 - Loures	304	473	730	+ 54,3
612 - Autoestrada do Estoril	157	150	404	+169,3
610 - E. Sintra	77	187	342	+ 82,9
689 - E. Cacilhas-Caparica ..	224	375	304	- 18,8

(1) Resultados provisórios.

ÍNDICE DOS QUADROS

	Páginas
1 - As companhias de transporte público no século XIX	57
2 - Percursos das empresas de transporte público do século XIX ..	58
3 - Aparecimento das empresas de camionagem	59
4 - Recenseamentos de tráfego 1960 - 1965 - 1970 (resultados <u>pro</u> visórios)	60

ÍNDICE DAS FIGURAS

	Páginas
1 - A rede dos americanos em 1873	12/13
2 - " " " " " 1887	12/13
3 - A rede dos eléctricos em 1906	20/21
4 - " " " " " 1924	20/21
5 - " " " " " 1945	20/21
6 - " " " " " 1970	20/21
7 - Carreiras de autocarros em 1915	24/25
8 - A rede dos autocarros em 1945	27/28
9 - " " " " " 1950	27/28
10 - " " " " " 1955	27/28
11 - " " " " " 1970	27/28
12 - Número de carreiras de eléctricos (1970)	29/30
13 - Número de carreiras de autocarros (1970)	30/31
14 - Evolução dos passageiros transportados em eléctricos e autocarros	32/33
15 - Número de veículos em circulação (eléctricos e autocarros) ..	32/33
16 - Evolução de capacidade dos carros (eléctricos e autocarros)..	33/34
17 - Velocidade horária (eléctricos e autocarros)	33/34
18 - Evolução do número de bilhetes vendidos nas linhas de caminho-de-ferro de Sintra e Estoril	34/35
19 - Bilhetes vendidos nalgumas estações da linha de Sintra (Benfica, Amadora, Queluz, Barcarena, Cacém e Sintra)	36/37
20 - Número de veículos utilizados nas camionetas de passageiros..	41/42
21 - Evolução dos passageiros transportados em camionetas	41/42
22 - A rede de camionagem em 1937	44/45
23 - " " " " " 1949	44/45
24 - " " " " " 1960	44/45
25 - " " " " " 1970	44/45
26 - Frequência de carreiras de camionetas de passageiros	47/48
27 - Frequência de carreiras de comboios	48/49