

É PRECISO APOSTAR FORTE NO CARRO ELÉCTRICO

Autoria:

Paulo Ferrero
Hugo Daniel de Oliveira
Nuno Santos Silva
André Santos
Fernando Jorge
Nuno Caiado
Nuno Valença

Numa época em que grande parte das cidades mundiais repensa a utilização de meios de transporte tornando-os amigos do ambiente, e restringe a sobre-utilização de automóveis nos seus centros antigos, achamos que é altura de se discutir, seriamente, a **(re)introdução de linhas de eléctrico em Lisboa**, não apenas por questões ambientais mas também, conjunturais, dadas as restrições económicas e por as linhas serem bastante menos dispendiosas do que qualquer outra alternativa.

Assim, defendemos o seguinte:

1. Reabertura da Linha nº 24

Considerando que:

- **A carreira 24 faz 100 anos no próximo dia 2 de Novembro** e quando foi suspensa, em 28 de Agosto de 1995, tinha como percurso Cais do Sodré-Alto de São João e, após a suspensão, foi encurtada no percurso entre Campolide e o Largo do Carmo. Tal "encurtamento" permitiu desactivar todo o troço entre Campolide e a Praça do Chile, na qual estava incluída a estação do Arco do Cego.

- Este eixo era fundamental na rede de eléctricos, e que na altura era complementada pela carreira 17, que depois de muito amputada funcionava entre o Alto de São João e o Martim Moniz, via Almirante Reis;

(Desactivado o eixo, a carreira 17 ficou como que "isolada", sendo a carreira mais a norte da rede. Foi finalmente desactivada em 1997 devido a umas obras nos colectores na Rua da Conceição, obra que em nada impedia o seu funcionamento. Como curiosidade, o principal motivo da "falta de rentabilidade" da carreira 17 eram os veículos mal estacionados em 2ª fila, em toda a Almirante Reis e Morais Soares.)

- Dessa forma ser suspendeu uma linha que é toda uma espinha dorsal de Lisboa, facto agravado pela abertura do interface do Cais do Sodré e pelo crescente poder de atracção do Chiado e do Bairro Alto (durante o dia, pela utilização diária dos habitantes e de serviços e dos turistas; à noite, em que milhares de pessoas acorrem ao local para os diversos locais de diversão e restauração), que torna esta zona altamente congestionada;

- **Existe desde 20 de Novembro de 1997 (!) um protocolo entre a Câmara Municipal de Lisboa e a Carris, para activar a antiga carreira de eléctrico 24** (Campolide-Largo do Carmo), e que, segundo a Carris, apenas se aguardava pela conclusão das obras no passadiço do Elevador de Santa Justa para se dar seguimento ao protocolo;

- As referidas obras no passadiço já terminaram e que **a própria Associação de Turismo de Lisboa (ATL) está fortemente interessada em que aquela carreira de eléctrico seja reactivada;**

- Existe actualmente uma elevadíssima pressão sobre o eléctrico 28, a que só a criação de novas linhas e a reabertura de outras entretanto fechadas poderá obviar;

Solicitamos à Carris e à CML que dêem início aos procedimentos necessários à **reabertura, a curto prazo, da linha de eléctrico 24, numa 1ª fase, desde o Largo do Carmo a Campolide** e, posteriormente, alargando-a ao Cais do Sodré.

Adicionalmente, lançámos uma petição na Net, que julgamos poderá servir de referência elucidativa da vontade dos lisboetas:

‘Lisboa precisa da carreira de eléctrico nº 24. Por favor, reabram-na !’

(<http://www.gopetition.com/online/14510.html>)

Por isso, a reactivação desta linha de eléctrico, com um horário alargado, permitiria transportar todo o tipo de públicos que utiliza esta zona, a partir das zonas fronteiriças e exteriores ao casco urbano mais antigo, permitindo ou fomentando a utilização de parques automóveis noutras zonas da cidade.

Acresce que a linha existe fisicamente na quase totalidade do percurso, incluindo a linha aérea, o que implicará menores custos financeiros na reposição da linha 24.

Nota:

A **Associação de Comerciantes do Bairro Alto**, a **Liga dos Amigos do Jardim Botânico** e, a título individual, o Presidente da Associação de Turismo de Lisboa, são solidários e apoiantes desta nossa proposta. Também o **Centro Nacional de Cultura** manifestou a sua solidariedade para com esta iniciativa.

2. Proposta de nova linha de eléctrico, de nova geração:

Esta proposta não é ficção científica, mas tão só a antecipação do que será, mais tarde ou mais cedo, a Lisboa do séc.XXI, e mais não é do que uma transversal em toda a extensão Benfica-Parque das Nações (ver imagem).

Percurso:

- Av. do Uruguai (eventualmente com extensão até à Estação de Benfica);
- Sobre a Segunda Circular (servindo o Colombo, o Estádio da Luz e com ligação à Estação de Metro do Colégio Militar e à paragem do eléctrico da Linha da 2.ª Circular);
- Sobre a intersecção com a Rua João de Freitas Branco (com ligação à Estação de Metro do Alto dos Moinhos);
- Sobre a Estrada da Luz (com ligação à Estação de Metro das Laranjeiras);
- Sobre o Eixo Norte-Sul (com ligação à paragem do eléctrico da Linha do Eixo N-S, servindo a Universidade Católica);

- À frente do Hospital de Santa Maria (com ligação próxima à Estação da Cidade Universitária, servindo o servindo o Estádio Universitário e a Universidade);
- Na intersecção da Gama Pinto com a Av. das Forças Armadas (servindo a extremidade norte do Bairro de Santos);
- Na intersecção da Av. das Forças Armadas e Av. 5 de Outubro (com ligação à estação de Metro de Entrecampos);
- Na intersecção da Av. dos EUA com a Av. de Roma;
- Na intersecção da Av. dos EUA com a Av. Rio de Janeiro;
- Na intersecção da Av. dos EUA com a Av. Gago Coutinho;
- Parque da Bela Vista;
- Na intersecção da Av. dos EUA com a Av. Sto. Condestável (com ligação à estação de Metro da Bela Vista);
- Na intersecção da Av. dos EUA com a Av. Infante Dom Henrique;
- Na Praça 25 de Abril;
- Na Rotunda da Expo 98;
- Na Alameda dos Oceanos, junto à antiga torre da Galp;
- Na Rotunda da Av. de Ulisses;
- Na Gare do Oriente.



3. Acreditamos que é desejável e compatível a **coexistência de eléctricos históricos e eléctricos de nova geração, que utilizem dois tipos de eléctrico:** um de maiores dimensões (como os da linha Pr. Figueira/Algés) para as vias segregadas, e outro mais pequeno (como os antigos) para os trajectos dentro dos bairros residenciais, em que a utilização das grandes avenidas com vias segregadas com três ou mais faixas de rodagem, seria retirada uma faixa, com passagem prioritária do eléctrico assegurada por semáforos e paragens/estações padronizadas para assegurar custos controlados, associando-se, sempre que possível, as paragens de eléctrico às estações de

metropolitano e/ou de comboio. Acresce que a utilização de linhas de eléctrico permitiria reordenar o perfilamento das ruas e eliminar muito do estacionamento selvagem.

4. Lado ocidental de Lisboa

Deveria retomar-se a discussão de uma linha de eléctrico de nova geração que, desde a Cruz Quebrada, sirva os subúrbios ocidentais da cidade (Algés, Miraflores, Linda-a-Velha, Carnaxide, Alfragide, Falagueira, Odivelas) que neste momento se posicionam como uma das zonas do país mais dinâmicas e onde o centro empresarial de Lisboa se começa a deslocar.

Esta deveria ser uma prioridade absoluta da nova Autoridade Metropolitana de Lisboa.

5. Lado oriental de Lisboa

Aproveitando o canal ferroviário paralelo à Avenida Infante D. Henrique, ideal até em termos de custos, para se fazer **a ligação do Metro em Santa Apolónia até ao Oriente**, potenciando o crescimento de uma das zonas mais abandonadas e carenciadas de Lisboa, mas também apontada como um dos últimos redutos de crescimento e de potencial Lisboeta, servindo os subúrbios norte de Moscavide, Sacavém e Portela.

Esta deveria ser uma preocupação conjunta da CML e da Refer.

Creemos que com estas propostas, a relação entre o transporte colectivo de superfície e o transporte individual será reequilibrada, e Lisboa poderá ter uma melhor mobilidade.

Linha de eléctrico 24: "O PERCURSO DA SÉTIMA COLINA"

Alguns factos



- **2 Novembro 1907:** Inauguração da linha de eléctrico 24 entre Carmo - Campolide;
- **13 de Setembro de 1936:** prolongamento da linha de Campolide à Praça do Chile;
- **17 de Janeiro de 1974:** prolongamento da Praça do Chile à Rua da Alfândega;
- **21 de Maio de 1985:** automatização da cobrança da linha 24;
- **1994:** a linha passou a ir ao Cais do Sodré, sendo designada "Cais do Sodré - Alto de S. João";
- **27 de Janeiro de 1991:** encurtamento da Rua da Alfândega ao Alto de S. João;
- **Agosto de 1996:** suspensão temporária da linha devido à construção de um parque de estacionamento subterrâneo em Campolide;
- **20 Novembro de 1997:** assinado protocolo entre Carris e CML para o regresso da carreira 24, Largo do Carmo - Campolide (com reabertura prevista para Abril de 1998);
- **2 Novembro de 2007:** na passagem do centenário da linha 24 as promessas do seu regresso continuam por cumprir; o Fórum Cidadania Lisboa lança uma petição solicitando ao novo presidente da CML o definitivo regresso da linha 24, conforme prometido aos munícipes em 1997.

Esta é a única linha que liga a zona ribeirinha do Cais do Sodré/ São Paulo à Sétima Colina: trepando a Rua do Alecrim e da Misericórdia até à Igreja de S. Roque e Jardim de São Pedro de Alcântara, seguindo depois ao longo de toda a Rua da Escola Politécnica em direcção ao Rato e às Amoreiras. A sua importância para a melhoria da mobilidade da cidade, assim como o seu grande potencial para o desenvolvimento do turismo de qualidade na capital, são evidentes, merecendo por isso a maior atenção por parte do novo executivo da CML.

Na edição de Setembro de 2007 da revista da Associação Turismo de Lisboa (ATL), e segundo as previsões do «World Travel and Tourism Council» (WTTC), em 2017, a cidade de Lisboa deverá atingir os 3 milhões de hóspedes estrangeiros, ou seja, mais 1 milhão do que em 2007. Ou seja, não será possível oferecer um bom serviço, não só aos lisboetas como também aos turistas, se em 2017 Lisboa continuar com a mesma oferta de eléctricos clássicos.