

## BRAGA, MAIO DE 1963

EMÍDIO GARDÉ, Eng.  
Presidente da Direcção da  
APETc – Associação Portuguesa dos Entusiastas por Troleicarros  
[apetc@sapo.pt](mailto:apetc@sapo.pt)  
<http://usuarios.lycos.es/trolleybus/>  
2005.05.22 8:00:58

Há 42 anos a então pacata cidade de Braga vivia uma verdadeira “revolução” no seu quotidiano. Com efeito, é nesta época que os vetustos carros eléctricos que serviram – bem ou mal, depende/ia do ponto de vista – a cidade durante pouco mais de 48 anos foram substituídos por troleicarros, veículos *de linhas modernas e com todas as características de comodidade (...)* [visíveis] *através das vidraças da carroceria, airosa, bem desenhada, pintada de há pouco, para não dizermos de fresco, nas cores da cidade – o azul e branco –*, como escreveu a imprensa na época.

O processo foi tortuoso e demorado: primeiro constata-se – público e entidades oficiais – que era preciso fazer qualquer coisa pelos transportes urbanos: a rede de carros eléctricos era a mesma desde a sua inauguração, a 19 de Outubro de 1914, a qual, por sua vez, era a herdeira da rede de “carros americanos”, em serviço desde 19 de Maio de 1877 = S. João da Ponte – Monte d’Arcos e Maximinos – Bom Jesus; os carris estavam em péssimo estado, estando em estado também bastante crítico as próprias viaturas. E, obviamente, a cidade não era a mesma: já tinha crescido muito para além dos limites da rede de “viação eléctrica”, o que tinha obrigado à compra, em 1948, de uns quantos autocarros que passaram a fazer esse serviço, digamos, sub-urbano, a partir de 20 de Junho.

Em 1957 é elaborado o primeiro estudo conducente à melhoria das condições dos transportes urbanos existentes; em finais de 1960 técnicos e responsáveis dos então Serviços Municipalizados deslocam-se a Heilbronn-am-Neckar, uma cidade de dimensões semelhantes a Braga no centro-sul da Alemanha que tinha um pequeno sistema de troleicarros e que estava a saldá-lo; em Julho de 61 é aprovado um empréstimo aos SM, no valor de 4500 contos, *destinado à aquisição de troleicarros para a substituição dos carros eléctricos*; em Outubro o material sai do porto fluvial de Heilbronn para chegar a Leixões no final do ano, aí permanecendo até ser desalfandegado nos inícios de 1962; a 28 de Agosto começa a ser instalado o cabo aéreo entre a *rémise*, nas antigas instalações dos Serviços Municipalizados à rua de Cardoso Avelino, e o Campo das Hortas, para as imprescindíveis experiências e treino dos motoristas; a 4 de Outubro, perante as “altas individualidades (DGTT, SM, etc.) realiza-se a primeira experiência, conduzida por um motorista do Porto; e... há um compasso de espera quando todos os bracarenses já suspiram pela eminente entrada ao serviço do novo equipamento. Mas ainda têm de esperar um bom bocado mais – e ir usando os velhos, lentos e decrépidos carros eléctricos...

As razões desta espera não são muito claras, agora, quatro décadas após os acontecimentos e numa época em que as notícias menos convenientes ou adequadas eram liminarmente suprimidas dos jornais: fala-se de falta de algum material, de necessidades administrativas – é necessário transferir para a iniciativa privada as linhas de autocarro para o Bom Jesus (via Sameiro), para a Ponte do Porto e para S. Paio de Pousada, consideradas altamente deficitárias, etc., etc.. Mas o que é certo é que fotos do grande nevão que a 2 de Fevereiro de 1963 se abate sobre todo o norte em geral, e sobre Braga em particular, já mostram as linhas aéreas destinadas aos troleicarros instaladas nas principais zonas da cidade.

Porém, só a 16 de Maio de 1963 o *Comércio do Porto*, a partir do seu correspondente na cidade, noticia que *seis troleicarros circularam ontem de tarde, em experiência*. É o princípio de uma série que irá culminar com a inauguração do sistema no dia 28, integrada na parafernália de inaugurações ocorridas no distrito e comemorativas do 37.º aniversário da “Revolução Nacional”.



A circulação dos carros eléctricos tem o seu fim no dia 22: *na sequência dos trabalhos para a instalação e inauguração próxima do serviço de trolei carros, torna-se necessário proceder a afinações e ensaios que são incompatíveis com a circulação dos carros eléctricos*. Assim, a partir de quarta-feira dia 22 do corrente e até à entrada em serviço dos trolei carros os transportes urbanos na cidade de Braga estão assegurados por autocarros.

No dia 28, para despedida, o mais velho carro eléctrico ainda faz “uma voltinha” entre a *remise* e o Arco da Porta Nova. Depois foi a venda por 110 contos a uma empresa do Porto, que os desmonta, vende o metal e transforma a madeira em cavacos *vendidos a 3\$00 a arroba*. Nada fica para os recordar senão alguma fotos e a memória daqueles que neles viajaram, namoraram, sonharam...

Às 18h30 desse dia 28 o sistema de troleicarros de Braga é inaugurado solenemente por Sua Ex.<sup>a</sup> o Ministro de Estado e do Interior, dr. Correia de Oliveira, com uma viagem entre Maximinos e o Bom Jesus, após o que, *das 19 às 21 horas, dois Trolei-Carros, fizeram viagens sucessivas entre a Ponte e Monte de Arcos, destinadas ao público que, graciosamente, pôde verificar a comodidade do novo sistema de viação*.

Permaneceram na cidade em funções até 1979, sem grandes alterações: em 29 de Agosto de 1965 deixam de ir ao Bom Jesus, passando a ir até Gualtar; em 1969 o terminal de Maximinos foi prolongado até à Grundig; em 1973 a linha S. João da Ponte – Monte d’Arcos termina e, a 10 de Setembro de 1979, os dois últimos troleicarros existentes já não saem em serviço da *remise*; fazem-no alguns meses depois para Coimbra, onde são testados e, não sendo aprovados para a circulação naquela cidade, são parquoados no depósito dos SMTUC até seguirem, anos depois, para a Siderurgia Nacional. Como aconteceu com os eléctricos, ficaram as fotos, as memórias...



Por último refira-se que, por ironia, os transportes eléctricos de Braga terminaram no início das crises desencadeadas pelo petróleo e seus produtores, e numa época em que se começa, cada vez de forma mais firme e premente, a investir em meios alternativos de transporte que poluam cada vez menos. E, sem sombra de dúvida, os transportes eléctricos são aqueles que, de uma forma mais eficaz, cumprem esse objectivo.

Quem sabe, e à semelhança do que está acontecendo um pouco pela Europa ocidental, não veremos troleicarros, de novo, em Braga...