



**ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA**

DIREÇÃO DE SERVIÇOS DE APOIO E SECRETARIADO  
DIVISÃO DE SECRETARIADO ÀS COMISSÕES

**COMISSÃO DE EQUIPAMENTO SOCIAL**

REUNIÃO DE 05.07.2000

PETIÇÃO Nº20/VIII/4ª.

**DELIBERAÇÃO**

Apreciada na **Comissão de Equipamento Social**, em reunião de **05.07.2000**, a **Petição Nº20/VIII/4ª**, de iniciativa dos habitantes da freguesia da Ajuda-Calçada da Ajuda, nº. 236-1349-Lisboa sendo aprovado por unanimidade dos **Senhores Deputados** presentes o relatório que formula a seguinte providência:

Remeter a presente Petição a Sua Excelência o Senhor Presidente da Assembleia da República para efeitos de agendamento e apreciação em Plenário do seu conteúdo, nos termos do estipulado no nº.1 al. b) do artº. 20º. Da Lei 43/90, de 10 de Agosto.

Solicita-se também que seja dado conhecimento ao peticionante nos termos do artº. 20 nº4.

O PRESIDENTE DA COMISSÃO EM EXERCÍCIO

(Artur Torres Pereira)



## ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Petição n.º 20/VIII/1.ª de 28/02/2000

### RELATÓRIO

#### I. - OBJECTO DA PETIÇÃO

1. - Em Fevereiro de 2000 deu entrada uma Petição originária dos habitantes da freguesia da Ajuda e utentes da carreira de eléctricos n.º 18, no sentido de serem apreciadas pela Assembleia da República as razões por eles invocadas contra a anunciada intenção, por parte da Administração da Carris, em desactivar a aludida carreira de eléctricos.

2. - Os subscritores da Petição ora em análise, consideram que a interrupção da carreira de eléctricos n.º 18, no Calvário, poderá ter as seguintes consequências negativas:

2.1. Maior incómodo e mais tempo de deslocação;

2.2. Aumento de 100% nos custos dos transportes para quem utiliza bilhetes ou pré-comprados.

3. - No entender dos peticionantes, é desejável não só a manutenção da carreira 18 como também o respectivo reforço, consubstanciado, designadamente, no alargamento da linha – com mais lugares sentados, maior comodidade e menores riscos de queda e, bem assim, o alargamento dos horários nocturnos e ao fim-de-semana.

4. - Em conclusão, as medidas propostas para a resolução do assunto em referência são as seguintes:

4.1. Melhoria dos transportes públicos na freguesia;

4.2. Manutenção e reforço do serviço de carreira do eléctrico 18;



4.3. Sujeição a parecer da Junta de Freguesia da Ajuda bem como das associações de defesa dos utentes relativamente a todas as alterações propostas que tenham por objecto a carreira n.º 18.

5. - As reclamações apresentadas tiveram por base um estudo de natureza não oficial, elaborado pela Companhia Carris de Ferro de Lisboa (CCFL), onde se pondera a possibilidade de supressão da linha n.º 18 com base em considerações de natureza económica, e onde se pondera, designadamente, a possibilidade de a mesma carreira servir apenas como complementar da linha n.º 15 (Praça da Figueira – Algés).

6. - Consultadas algumas associações de defesa aos utentes sobre o objecto da petição, as mesmas apontaram os seguintes argumentos contrários à orientação da Administração da Carris:

6.1. A recente orientação da Administração da Carris contraria o investimento na remodelação dos designados carros eléctricos “históricos”;

6.2. A necessidade de uma promoção do transporte colectivo eléctrico, pelo seu valor em termos culturais e ambientais (menos poluição atmosférica e sonora) e

6.3. A rejeição da proposta de utilização da carreira n.º 18 como complementar da linha n.º 15 porquanto uma grande percentagem dos utentes da primeira carreira são idosos que recorrem a este meio de transporte através da utilização de pré-comprados pelo que a exigência de transbordo para o percurso habitual implicaria uma duplicação de despesas.

## II. - ANTECEDENTES HISTÓRICOS

7. - A inauguração do serviço de carros eléctricos para a Ajuda dá-se a 2 de Agosto de 1927, tendo como outro ponto extremo o Rossio, em pleno centro lisboeta, cerca de um quarto de século após a primeira proposta para a construção de uma linha de carros eléctricos para a Ajuda.

8. - Em 3 de Setembro é criada uma carreira auxiliar, a 18-A, entre a Calçada da Ajuda e o Rossio, e a 1 de Junho do ano seguinte uma outra carreira auxiliar, a 18-B, da Boa-Hora ao Rossio.

9. - As maiores alterações dão-se com a aplicação do chamado Plano Tráfego de Carros Eléctricos da Baixa, o qual fixou novas directrizes para serem resolvidas as dificuldades de circulação então existentes na baixa lisboeta: a eliminação dos eléctricos no Rossio e nas ruas Augusta e do Ouro e a redução nas ruas do Arsenal e da Alfândega. Assim, em 1 de Julho de 1947 e a título experimental, a carreira da Ajuda passou a ter o terminus

na Rua da Prata ; as carreiras da Boa Hora e Calçada da Ajuda passaram a ter o seu início no Corpo Santo – prolongando-se até à Rua da Prata aos Domingos e feriados e após as 20 horas nos dias úteis a partir de 14 de Novembro desse mesmo ano. Na continuação do Plano, entra em vigor, em 30 de Dezembro de 1950, o Novo Regulamento de Trânsito que, no caso da linha 18, muda o seu terminus na baixa lisboeta para o lado oriental da Praça do Comércio.

10. - Durante a construção da Ponte 25 de Abril, a carreira 18 teve alterações no seu percurso inicial, terminando a ligação via Alcântara – Janelas Verdes. Aquando da conclusão das obras na Av. 24 de Julho, deixa de circular via Santos – Rua de S. Paulo, passando a circular via Cais do Sodré em 1992.

11. - A última alteração relevante foi o prolongamento do terminus da Praça do Comércio ao Campo das Cebolas, passando a Rua da Alfândega a ser o novo terminus na baixa nesse mesmo ano.

12. - Actualmente, o percurso efectuado correspondente à linha de eléctricos n.º 18 faz a ligação via Cemitério da Ajuda – R. Alfândega com as seguintes paragens: Ajuda – R. Açucenas; C. Ajuda – Palácio; C. Ajuda – G.N.R.; R. Bica Marquês; R. D. Vasco; Boa-Hora; C. Boa-Hora; Rio Seco; Alto Sto Amaro; R. João Barros; Pavilhão Ajuda; C. Tapada; Calvário; Alcântara (24 de Julho); Av. Infante Santo; Cais rocha; Santos; Conde Barão (Av. 24 de Julho); Cais do Sodré; Corpo Santo e Praça do Comércio.

### III. – INVESTIMENTOS RECENTES

13. – O último grande investimento feito na carreira 18, foi a renovação, entre Junho e novembro de 1996, de toda a linha aérea, com o objectivo de mudar o sistema de captação de energia eléctrica dos carros eléctricos: o pantógrafo substituiu o típico “trolley” (vara e roda) nesta linha, com as vantagens de recuperar energia nas travagens (15%), diminuir as perdas de energia por dissipação e de “não saltar” nos cruzamentos e curvas.

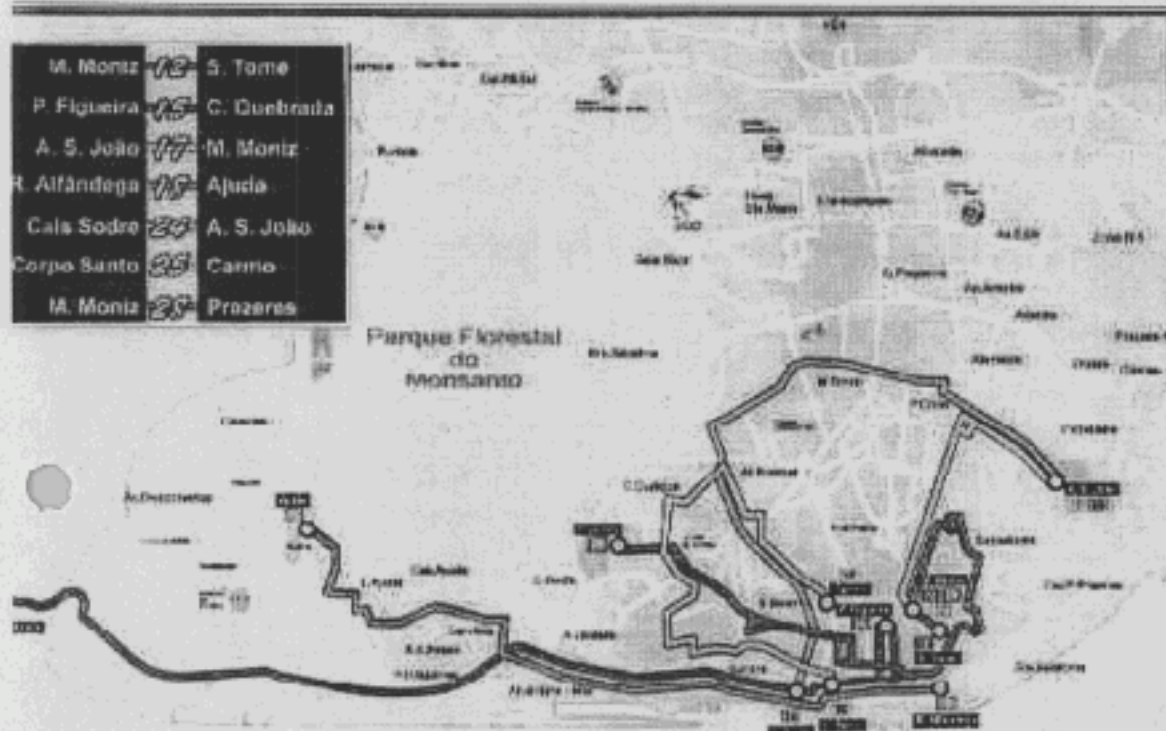
14. Foram, igualmente, efectuados importantes trabalhos na via férrea (substituição de carris, agulhas, etc.) em diversas ruas, sendo de referir a Calçada da Tapada, Rua João de Barros, Rua Aliança Operária e Rua das Açucenas.

15. A linha 18 é efectuada desde 1995 com recurso aos modernos eléctricos remodelados.



16. Em Junho de 1995 é publicado um documento pela CCFL onde se apresenta a rede de eléctricos remodelados <sup>1</sup> com o objectivo de “investir na remodelação dos veículos necessários para assegurar a rede que se justifica manter em funcionamento. Permitirá dispor de uma frota com melhor “performance” técnica e mais fiável resultando uma maior velocidade comercial e oferecendo aos passageiros melhores condições de transportes e de conforto e evitando os actuais custos elevados de manutenção de uma frota com uma idade média de 60 anos. Os eléctricos de Lisboa para além de constituírem um modo de transporte, são um património histórico/cultural da cidade que, desta forma, vê garantida a sua presença no mínimo, por mais algumas décadas” (Excertos do Texto do documento publicado pela CCFL – “Remodelação de Eléctricos Tradicionais”, Junho de 1995).

<sup>1</sup> Rede de eléctricos remodelados apresentada pela Carris em Junho de 1995, documento publicado pela CCFL.



#### IV. PARECER

A Petição n.º 20/VIII/4.<sup>a</sup>, reúne as condições constitucionais e legais, pelo que está em condições de subir a Plenário nos termos da alínea b) do n.º 1 do art.º 20.º do Regime do Exercício do Direito de Petição, aprovado pela Lei n.º 43/90, de 10 de Agosto, com as alterações introduzidas pela Lei n.º 6/93, de 1 de Março.

S. Bento, 3 de Julho de 2000-07-03

O Presidente da Comissão,  
*em exercício,*



Artur Jorge Pereira

O Deputado Relator

