

MAPUTO UMA CIDADE QUE JÁ TEVE ELÉCTRICOS

por S. Vieira (texto) e Carlos Alberto (foto de Arquivo)

N. 25/11/87

Inserimos a seguir um texto, da autoria de S. Vieira, cooperante português em serviço no Ministério dos Transportes, relacionado com a história dos carros eléctricos na nossa cidade. S. Vieira é colecionador de dados relacionados com carros eléctricos. Os carros eléctricos deixaram de circular há 51 anos, na cidade de Maputo, precisamente a 24 de Novembro de 1936.

O sistema de transportes urbanos por meio de «tramways» ou carros eléctricos foi inaugurado em 15 de Fevereiro de 1904 e encerrou em 24 de Novembro de 1936.

Atravessou duas fases:

A primeira, cuja gestão pertenceu a uma companhia com sede em Londres, a Deleog Bay Development Corporation Limited. Esta companhia adquiriu em 1903 por trespasses a concessão dos Transportes Urbanos ini-

nho até ao alto da actual Av. Samora Machel.

A partir daqui um ramo circular seguia para nascente pela actual Patrice Lumumba, passava ao Hotel Cardoso e pela Av. Julius Nyerere até ao cruzamento com a Av. 24 de Julho, descendo por esta até à Av. Karl Marx, por esta até à Av. Josina Machel, regressando por esta ao alto da Av. Samora Machel. Era a linha da Polana.

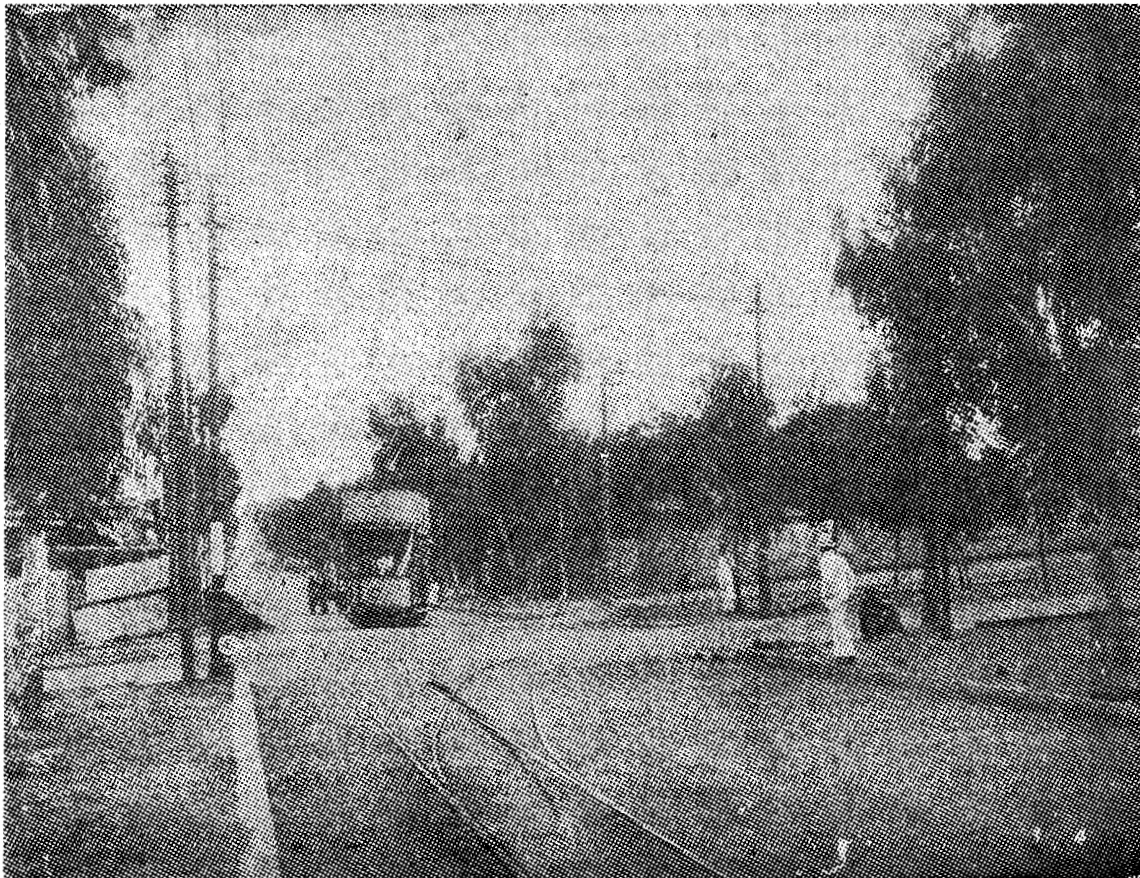
24 de Julho pela Av. Julius Nyerere até ao Hotel Polana.

Foi construída a linha da Praia da Polana que partia da linha geral através da Av. 25 de Setembro e depois contornava a costa e a Ponta Vermelha até junto à praia da Polana (seguindo o leito duma antiga linha de Caminho de Ferro. A extensão da rede agora de 17 km.

No período de 1931 a 1936 circularam todas as linhas menos as do Quar-

no interior dos carros desde que «trajando decentemente vestidos à europeia».

Também como curiosidade se refira que na fase de exploração dos carros eléctricos pela Câmara Municipal (1931-36) e como os prejuízos dessa exploração se estivesse a agravar, a Câmara teve uma ideia salvadora: reunião de emergência no dia 13 de Março de 1935, decidiu diminuir o salário de todos os empregados dos carros eléctricos até conseguir uma redução de 40 contos no défice dos «tramways».



Um dos carros eléctricos em circulação na cidade desde o remoto dia 15 de Fevereiro de 1904. No caso vertente, trata-se do carro de chapa amarela, no cruzamento das Avenidas Josina Machel (ex-5 de Outubro) e Karl Marx (ex-Manuel de Arriaga). Foto do Arquivo de Carlos Alberto

cialmente atribuída a Francisco de Melo Breyner por contrato de 17 de Janeiro de 1902. A Deleog Bay, que também foi concessionária do abastecimento de água à cidade e da electricidade ao Porto e Caminhos de Ferro da então Lourenço Marques, interrompeu o funcionamento do serviço de carros eléctricos em 30 de Abril de 1931, alegando a concorrência desenfreada dos auto-ônibus (autocarros), o que nos termos do contrato lhe acarretou a perda da concessão.

A Câmara Municipal obteve então o exclusivo dos transportes e decidiu reiniciar o serviço de carros eléctricos enquanto não dispusesse de outros veículos.

Nesta segunda fase, gerido directamente pela Câmara Municipal, o serviço de carros eléctricos começou a funcionar em 26 de Novembro de 1931 para terminar definitivamente na já citada data de 24 de Novembro de 1936, sendo substituídos por autocarros.

A via era métrica e as linhas existentes foram as seguintes:

No período de 1904 a 1920:

Uma linha comum da Estação dos Caminhos de Ferro através da Rua Consiglieri Pedroso, Praça 25 de Ju-

Um segundo ramo circular partia do alto da Av. Samora Machel para ponte percorria toda a Av. Josina Machel até ao Quartel do Alto Maé, voltando pela Av. 24 de Julho até à Av. Karl Marx e regresso ao alto da Av. Samora Machel como já descrito.

Uma terceira partida da Capitania e entroncava depois com a linha da Estação seguindo como descrito a Av. Samora Machel, a Av. Josina Machel (início), a Av. Karl Marx toda até à Av. Eduardo Mondlane e curvando à esquerda e entrando nesta para acabar um pouco à frente do Cemitério. Era a linha do Cemitério.

Todas estas linhas eram percorridas nos dois sentidos exigindo cruzamentos para os carros, alguns dos quais ainda hoje são visíveis na Av. 24 de Julho. A extensão da rede era então de 12 km.

No período de 1920 a 1931 houve os seguintes acrescentamentos:

A linha do Cemitério foi prolongada pela Av. Eduardo Mondlane até ao Alto Maé (Av. do Rio Limpopo) passando a ter o seu início na Estação do Caminho de Ferro.

Foi criado um ramal do alto da Av.

tel do Alto Maé e do ramal do Hotel Polana entretanto desactivado.

No auge do seu funcionamento a frota compunha-se de 14 carros motores, três atrelados e três carros para carga. Os carros eram abertos com bancos transversais, tendo uma lotação oficial total de 32 lugares sentados (24 no interior e 4 em cada uma das plataformas) e 5 lugares em pé (na plataforma da rectaguarda).

Foram fornecidos pelas casas Dick, Kerr & Co. e Milne Car Company.

Na sua última fase cada zona custava 2,81 centavos, excepto a do Caminho de Ferro à Praça 25 de Setembro que custava dois centavos.

As crianças das escolas pagavam 2/3 da tarifa em vigor. Houve livros de coupons cujo preço e quantidade variavam ao longo do tempo de exploração da rede.

Inicialmente pretendeu-se impedir «os indígenas e os asiáticos» de circularem no interior dos carros eléctricos; como os segundos protestassem, o regulamento consignou a possibilidade de todos eles transitarem