



Troleicarros da STCP no país dos cazaques

Cidade de Almaty (República do Cazaquistão) comprou 14 veículos simples e nove articulados que estavam armazenados na Areosa

CARLOS SANTOS

A Sociedade de Transportes Colectivos do Porto (STCP) livrou-se (finalmente!) de um pesado fardo, ao conseguir "despachar" 23 troleicarros (14 simples e nove articulados), para a cidade de Almaty, no Cazaquistão. Trata-se dos "éfácéques", atirados para um canto da estação de recolha da Areosa, desde 27 de Dezembro de 1997, data de triste memória para as gentes tripeiras. Ao princípio da noite, um trólei da carreira 49 cumpriu a última viagem, baixando as varas para sempre!

Numa altura em que tanto se fala da protecção do meio ambiente - e a própria STCP dá o exemplo com a entrada em circulação de autocarros a gás -, os portugueses "éfácéques" estão de malas aviadas, rumo a um país da ex-União Soviética, colocando-se, assim, um final em 41 anos de história de troleicarros na Cidade Invicta.

Em bom estado

Os primeiros "éfácéques" chegaram ao Porto em 1984 e muitas das unidades ainda se encontram em bom estado, quase como novas. Apenas circularam de dia e, mesmo assim, foram muitas as paragens ditadas pelas obras, na cidade do Porto e nos seus arredores, o que obrigou à sua substituição por autocarros, na maior parte dos casos por períodos prolongados, um deles a atingir um ano. Aos poucos, e já com os veículos eléctricos encostados na Areosa, a catenária foi desmontada, embora ainda seja visível em muitas ruas do Porto, com a STCP a assumir, publicamente, a retirada definitiva dos tróleis e a sua venda. A República Checa foi um dos destinos anunciados. Gorou-se a hipótese - os checos não gostaram do facto de os articulados apenas terem três portas -, como também se goraram muitas outras, até que surgiram, no passado mês, os cazaques de Almaty, a antiga capital do Cazaquistão, então com o nome de Alma-Ata.

Apesar de praticamente novos, conforme já referimos, os "éfácéques" apresentam diversos problemas: não possuem piso rebaixado, o motor auxiliar a diesel pesa cerca de uma tonelada e o consumo de energia é enorme. Este facto motivou, aliás, algumas cenas caricatas, por exemplo, na subida de S. Caetano. Se um "italiano" subisse a íngreme rampa, logo seguido de um "éfácéque", este tinha de parar. O consumo de energia era de tal ordem que "roubava" corrente ao da frente que, assim, tinha muitas dificuldades em avançar. Nada, no entanto, fez demover os cazaques das suas intenções, desde que, no pretérito dia 4, observaram os tróleis tripeiros e neles viajaram... sem sair da recolha da Areosa!

Duas unidades preservadas

Dos 25 "éfácéques", a STCP conservará dois (um simples e outro articulado), para um futuro museu, no qual também irão marcar presença um "pantufa", o primeiro trólei a circular no Porto, um "pantufa" de três portas e dois "italianos" (um de um piso e outro de dois pisos).

A partir da madrugada de amanhã, os troleicarros começarão a ser enviados para a doca de Leixões, usando o motor auxiliar a diesel, tendo em vista o embarque no navio "Kapitan Yakovlev". Para poupar espaço, as varas foram retiradas e seguem no interior do próprio veículo, que também albergará peças suplentes, incluindo motores.

Mais complicada é a preparação dos articulados, veículos de dois corpos, unidos por um fole. Esses mesmos dois corpos terão de ser soldados, para que, quando a grua os encaminhar para dentro do barco, não se separem.

E até Almaty, cidade que possui uma rede de 70 troleicarros, todos eles produzidos pelos checos da Skoda.

O derradeiro adeus está marcado para o próximo dia 9, data prevista para a chegada do "Kapitan Yakovlev". Fica o caminho aberto para a construção, na Areosa, da estação de apoio ao metro de superfície.

Os portugueses vão conseguir alguma medalha de ouro?

Sim
Não

[outros inquéritos](#)

Registe-se!

e receba diariamente os principais títulos por e-mail



[futebol](#)

[biografias](#)

[televisão](#)

[câmbios](#)

[tempo](#)

[cinemas](#)

[cyber utilidades](#)

[fora de horas](#)

[lazer](#)

[estatísticas](#)



Cronologia

Troleicarros circularam pela cidade durante 40 anos 1959Porto dá início, no primeiro dia do ano, à circulação dos troleicarros, com 20 veículos, fabricados pela BUT (British United Trolley). Ficaram conhecidos pelos "pantufas", dada a forma silenciosa como trabalhavam. Foram para as linhas 33 e 35. A 3 de Maio, são inauguradas mais quatro carreiras (31, 32, 36 e 37), todas para Gaia. 1963Começam a circular, a 12 de Novembro, mais seis "BUT", estes de três portas. 1967Entram ao serviço os "italianos", da Lancia, de um e dois pisos (25 e 50 unidades, respectivamente). A cidade do Porto é a única no mundo a possuir tróleys de dois pisos com duas escadas. 1967Criadas as carreiras 10, 11 e 12. 1968Criadas as carreiras 9 e 29. 1984Chegam os "éfácéques" simples. 1986Chegam os "éfácéques" articulados. 1990É lançado concurso para a compra de mais 35 articulados, cancelado por razões económicas. 1994Criada a carreira 49. 1997Porto acaba com os tróleys, a 27 de Dezembro, numa altura em que apenas existia a amputada linha 49. Ao longo de quase três anos, a estação da Areosa recolheu 25 "éfácéques" (15 simples e dez articulados), à espera de alguém que os comprasse... até q ue surgiu a cidade de Almaty.

Os portugueses vão conseguir alguma medalha de ouro?

Sim
Não

[outros inquéritos](#)

Registe-se!

e receba diariamente os principais títulos por e-mail



[futebol](#)

[biografias](#)

[televisão](#)

[câmbios](#)

[tempo](#)

[cinemas](#)

[cyber utilidades](#)

[fora de horas](#)

[lazer](#)

[estatísticas](#)

Copyright © 2000 Empresa do Jornal de Notícias S.A.
Reservados todos os Direitos.



Troleicarros do Porto já na doca de Leixões

Estrada da Circunvalação serviu de palco a uma longa madrugada. Embarque dos veículos para o Cazaquistão na segunda-feira

CARLOS SANTOS

Os últimos troleicarros da cidade do Porto já estão na doca de Leixões. A madrugada foi longa para 23 "éfácéques", para os motoristas da STCP e para alguns dos "maluquinhos dos tróleys" que, munidos de máquinas fotográficas ou de gravadores de vídeo, fizeram questão de registar as derradeiras imagens de um transporte que marcou, ao longo de quatro décadas, o quotidiano da Cidade Invicta e dos seus arredores.

Eram 22 horas e nove minutos da noite de anteontem, quando as barreiras de protecção da estação de recolha da Areosa foram levantadas, para que o troleicarro simples nº 70 pudesse avançar, fazendo, assim, as honras de um triste desfile - o da despedida.

Os veículos circularam em grupos de três, até à meia-noite, e depois em grupos de quatro. Os primeiros a entrar na Circunvalação foram tróleys simples. Seguiram acompanhados de duas carrinhas da STCP: uma para servir os motoristas, na viagem de regresso; outra com três mecânicos a bordo, não fosse o diabo tecê-las e algum dos troleicarros ousasse reivindicar o legítimo direito a continuar a servir o burgo que o viu nascer.

Sem varas e sem sigla

Sem varas e também (já) sem a sigla da STCP, os "éfácéques" cumpriram o trajecto impulsionados pelo motor auxiliar a diesel bastante acelerado. É que, devido à longa paragem a que os tróleys foram sujeitos, os motores, caso fossem abaixo, teriam poucas hipóteses de voltar a pegar, devido ao mau estado das baterias. Um pormenor: alguns dos "placards" de publicidade, nas paredes laterais exteriores dos veículos, não foram retirados, pelo que os "laranjas" seguirão para o Cazaquistão a fazer reclame a uma marca de "gilletes" e a um vinho da região de Reguengos.

Foi sem grande dificuldade que os 12 quilómetros do percurso foram cumpridos, apesar de os tróleys irem carregados com caixas de material sobressalente e com as varas que, durante anos, os ligaram às catenárias da STCP. Na Rotunda dos Produtos Estrela, os troleicarros viraram à direita, para Via Rápida, não sem antes provocar a estupefacção de alguns automobilistas. Eram 22 horas e 33 minutos quando o 70, sempre na vanguarda, encostou na estrada que ladeia a doca de Leixões, do lado de Matosinhos. Os motoristas regressaram à base, para depois conduzir três articulados.

E assim foi até às três horas da madrugada de ontem, sem grandes sobressaltos, com excepção de uma unidade que fez a viagem apenas com os mínimos acesos - os médios e os máximos recusaram-se a funcionar - e de uma outra que chegou a Leixões com um forte cheiro a borracha queimada, por problemas nos travões. Um total de 23 unidades (14 simples e nove articuladas) ficou perfilado no exterior da doca nº 2, para onde entrou na manhã de ontem. Ultimar os preparativos para o embarque, no "Kapitan Yakovlev", é a tarefa que se segue. A saída do barco está prevista para a próxima segunda-feira, rumo a S. Petesburgo, na Rússia. Alguns milhares quilómetros ainda esperam os troleicarros até Almaty, distância que será vencida de comboio. Os "éfácéques" apenas deverão atingir território dos cazaques em meados do próximo mês.

Caucasiano no negócio

O negócio entre a STCP e aquele país da ex-URSS não foi feito directamente. Os tróleys foram adquiridos por um indivíduo de origem caucasiana, a residir há 30 anos na Alemanha, que os revendeu aos cazaques, assim como comprou, na República Checa, 10 tróleys Skoda, novinhos em folha, também para Almaty. Homem experiente na compra e venda de troleicarros e de autocarros, soube do interesse da STCP em "despachar" os tróleys aquando de uma curta estadia em Moscovo.

A prestação dos portugueses nos Jogos Olímpicos foi:

Boa
Regular
Má

[outros inquéritos](#)

Registe-se!

e receba diariamente os principais títulos por e-mail



[futebol](#)

[biografias](#)

[televisão](#)

[câmbios](#)

[tempo](#)

[cinemas](#)

[cyber utilidades](#)

[fora de horas](#)

[lazer](#)

[estatísticas](#)



Tróleis despedem-se na manhã de terça

"Amur" rende "Kapitan Yakovlev" e chega na segunda. Transporte até Almaty fica por 200 mil contos

CARLOS SANTOS

Os troleicarros do Porto despedem-se na manhã da próxima terça-feira, dia previsto para o embarque no navio "Amur", que chega a Leixões na tarde de depois de amanhã e rende o "Kapitan Yakovlev", ambos a navegar sob bandeira russa.

O transporte até Almaty, cidade do Cazaquistão que adquiriu as 23 unidades (14 simples e nove articuladas), num negócio que envolveu um cidadão alemão (não de origem caucasiana, como, por lapso, informámos na nossa edição de anteontem), ficará por 890 mil dólares, qualquer coisa a rondar os 200 mil contos.

Longe das vistas

Neste momento, todos os "éfácéques" estão estacionados na doca nº 2 de Leixões, nas proximidades da estação ferroviária, para onde foram levados na manhã da pretérita quarta-feira, impulsionados pelo motor auxiliar a diesel. Se o leitor é daqueles que gostam de perpetuar a história da Cidade Invicta, só com uma máquina fotográfica munida de uma poderosa objectiva conseguirá uma boa imagem, uma vez que os troleicarros estão posicionados longe da ponte móvel ou das grades que circundam o espaço portuário, do lado de Matosinhos.

Agora, resta aguardar pela chegada do navio "Amur", de forma a que os 23 "éfácéques" se juntem a uma frota de 450 "irmãos" mais velhos.

Almaty, ex-capital do Cazaquistão, conta 1,6 milhões de almas e possui uma rede de 450 troleicarros, que recolhe em três remises. Em breve, passarão a ser produzidos tróleis da Škoda, pois os checos estão a instalar em terras cazaques uma linha de produção.

Ao lado dos "ZIU"

Os troleicarros de Almaty, de momento, são todos da marca ZIU, de origem russa. A cidade possui, também, 120 carros eléctricos Tatra (fabricados na ex-Tchecoslováquia e provenientes da ex-RDA), assim como alguns autocarros a gás, em vias de extinção. Uma vez que Almaty fica situada num vale, sem ventos que libertem a poluição, os responsáveis pela segunda cidade do Cazaquistão querem ver-se livres de tudo que liberte fumos. Daí que os autocarros a gasolina e a gasóleo há muito tenham sido banidos da circulação. Uma vez embarcados no "Amur", os tripeiros "éfácéques" rumarão a S. Petesburgo, na Rússia, seguindo de comboio até Almaty, onde deverão chegar em meados do próximo mês.

A prestação dos portugueses nos Jogos Olímpicos foi:

Boa
Regular
Má

[outros inquéritos](#)



[futebol](#)

[biografias](#)

[televisão](#)

[câmbios](#)

[tempo](#)

[cinemas](#)

[cyber utilidades](#)

fora de horas

[lazer](#)

[estatísticas](#)





notícia



Tróleys do Porto ao preço da chuva

Custo das 23 unidades (simples e articuladas) adquiridas à STCP foi inferior a 20 mil contos

CARLOS SANTOS
REIS PINTO

Os últimos troleicarros da STCP (14 unidades simples e nove articuladas) foram vendidas ao preço da chuva! Ao que o JN conseguiu apurar, os 23 veículos foram "despachados" num único lote, por uma quantia entre os 19 mil e os 20 mil contos.

Contas feitas, cada "éfácéque" ficou por menos de mil contos, ao alemão que serviu de intermediário à transacção, entre a STCP e os responsáveis pelos transportes da cidade de Almaty, no Cazaquistão, para onde os tróleys serão embarcados na manhã de depois de amanhã.

Negócio da China

Foi um verdadeiro negócio da China (para o comprador, entenda-se), apesar de o alemão ainda ter de pagar o transporte, o qual, conforme o JN ontem noticiou, ronda os 200 mil contos, isto é, cerca de nove mil contos por veículo. No total (custo mais viagem), cada troleicarro ficou, contas rendondas, por dez mil contos. Ora, um veículo novo custa cerca de 30 mil contos e é de qualidade muito inferior aos "éfácéques". Referimo-nos aos chineses "Norincas", comprados pelos argentinos de Córdoba, por aquele preço unitário. Ora, os "éfácéques" não são tróleys novos... mas estão como novos. Com cerca de década e meia de vida, estiveram muitos anos parados, devido às obras no Porto e arredores. E quando circularam apenas o fizeram de dia. Tomemos um exemplo: o trólei nº 67, na partida da Areosa para a doca de Leixões, apresentava uma quilometragem total de 246 mil quilómetros. Pouco, muito pouco, para um pesado de passageiros.

Por outro lado, os "éfácéques", fabricados em Portugal, dispõem de um dos melhores sistemas eléctricos do Mundo, produzido pelos alemães da Kiepe, o mesmo material que equipa os tróleys da cidade de Quito (Equador) e os restaurados eléctricos de Lisboa.

Em suma, alguém pagou por 23 tróleys o que deveria pagar apenas por um!

A prestação dos portugueses nos Jogos Olímpicos foi:

Boa
Regular
Má

[outros inquéritos](#)



[futebol](#)

[biografias](#)

[televisão](#)

[câmbios](#)

[tempo](#)

[cinemas](#)

[cyber utilidades](#)

fora de horas

[lazer](#)

[estatísticas](#)



Copyright © 2000 Empresa do Jornal de Notícias S.A.
Reservados todos os Direitos.