

O COMBOIO EM PORTUGAL

<http://ocomboio.net>

054 UM 'AMERICANO' ENTRE VILA DO CONDE E PÓVOA DE VARZIM



EM 14 DE OUTUBRO DE 1874 ERA INAUGURADO COM POMPA E CIRCUNSTÂNCIA O "CAMINHO DE FERRO AMERICANO" 1 ENTRE VILA DO CONDE E PÓVOA DE VARZIM, UM NOVO SISTEMA SOBRE CARRIS, DE TRACÇÃO ANIMAL. COMEÇAVA ENTÃO A HISTÓRIA DE UM TRANSPORTE QUE SE MANTEVE EM ACTIVIDADE 60 ANOS E DE GRANDE IMPORTÂNCIA PARA AS POPULAÇÕES QUE SERVIA.

**TEXTO DE JOÃO COUTINHAS
PUBLICADO ONLINE EM SETEMBRO DE 2008**

UM 'AMERICANO' ENTRE VILA DO CONDE E PÓVOA DE VARZIM

Em 14 de Outubro de 1874 era inaugurado com pompa e circunstância o "caminho de ferro americano" (1) entre Vila do Conde e Póvoa de Varzim, um novo sistema sobre carris, de tracção animal. Começava então a história de um transporte que se manteve em actividade 60 anos e de grande importância para as populações que servia.

A Companhia Carris de Vila do Conde à Póvoa seguia assim o exemplo do que estava a suceder noutros núcleos urbanos do país, como Porto e Lisboa, que tinham inaugurado os seus sistemas "americanos" somente um ou dois anos antes. Esta empresa explorou pouco tempo a concessão, tendo sido vendida em 1882 a José Galliza, um alquilador portuense.

A José Branco Soares Galliza deve-se a evolução do percurso inicial entre os centros das duas vilas para uma rede mais alargada. Requereu uma concessão para o assentamento da linha entre a Estação de Caminho de Ferro de Vila do Conde e a

praia, que foi deferida pela Câmara e registada em escritura pública de 13 de Novembro de 1900. Tinha já sido concedida em 1897 a José Galliza a licença para o prolongamento da linha até à Praia de Banhos da Póvoa de Varzim, e existem actas da mesma altura dando conta de requerimentos para o assentamento de desvios de modo construir uma rede dentro desta vila, mas a planta que acompanha um requerimento de 1903 esquematiza de novo o prolongamento até à Praia de Banhos (2).

José Galliza morre em 1910 e são os seus herdeiros que continuam à frente dos negócios neste período conturbado dos primeiros anos da República, e da I Guerra Mundial. A José Branco Soares Galliza, Herdeiros Lda. anuncia em 1916 na imprensa local a "grande reforma de todo o material" e que "apesar da crise actual, conserva os antigos preços" (3). Mas em 1922 a empresa acaba por ser vendida à Companhia de Viação Americana.

O representante da nova empresa concessionária é Herculano de Carvalho que procurou modernizar a





linha substituindo a tracção animal pela tracção mecânica pela aplicação aos veículos de motores a gasolina. O requerimento que fez à Câmara da Póvoa de Varzim (1926) para efectuar a experiência não foi deferido. Em 1927, a Carvalho & Quintella Lda. faz novo requerimento, desta vez à Câmara de Vila do Conde, tendo sido autorizada a avançar com a alteração. A experiência no interior de Vila do Conde durou cerca de dois anos mas viria a ser abandonada. Para este fracasso terão contribuído alguns acidentes que afastaram o público.

Assim, o Americano manteve a tracção animal até ao seu encerramento. A procura do Americano ia no entanto diminuindo quer por força da concorrência dos trens de aluguer a preços mais baixos quer pelo surgimento de serviços na Póvoa que tornavam desnecessária a deslocação à Vila, nomeadamente a criação da Comarca da Póvoa de Varzim.

Finalmente, as duas Câmaras faziam uma crescente pressão sobre o governo central para que se fizesse a reparação da estrada que unia as duas vilas e se autorizasse

a substituição dos americanos por carreiras de “automóveis pesados, por serem mais compatíveis com as necessidades de tráfego e com a conservação da estrada” (4).

Em Outubro de 1934 encerrava de vez aquele que foi possivelmente o Americano com a história mais longa do país.

João Coutinhas

1 'O Correio do Ave', 15 de Outubro de 1874

2 www.cm-pvarzim.pt/povoa-cultural/arquivo-municipal/servicos-do-arquivo/extensao-cultural/paginas-de-historia-com-estorias

3 'O Vilacondense', 6 de Agosto de 1916

4 'A Renovação', 10 de Fevereiro de 1934.