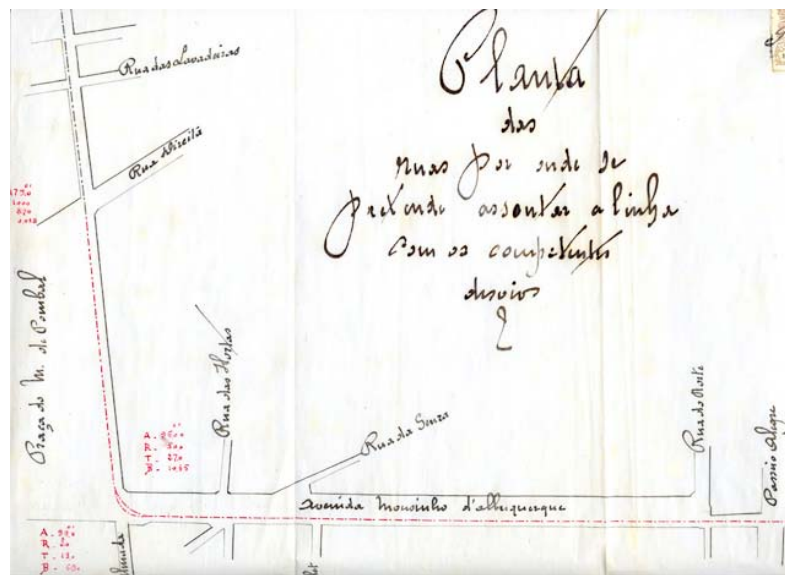


**PLANTA DAS RUAS POR ONDE SE PRETENDE ASSENTAR A LINHA DO AMERICANO
(27 de Janeiro de 1903)**



Em meados do séc. XIX, fala-se pela primeira vez em Carro Americano, peculiar, diferente e inovador para a época. Meio de transporte público que existiu na Póvoa (bem como em alguns outros locais do país), colectivo de passageiros, puxado por uma ou duas parelhas de mulas e que andava sobre carris. Em muito contribuiu para a melhoria dos transportes na Póvoa de Varzim, sendo certo também, que viria a trazer à Póvoa um certo romantismo.

Pertencente à série documental Projectos de Obras Particulares *, o documento que escolhemos para este mês é precisamente a planta das ruas e competentes desvios para assentar a linha por onde viria a passar o carro americano. Uma planta simples de desenho fácil, mas que nos permite perceber claramente que o objectivo era que este transporte percorresse as principais artérias da vila.

A sociedade dos “americanos” foi constituída no Porto, por João Ferreira Dias Guimarães, tendo em vista o assentamento da linha americana. Esta ia desde a

estação dos caminhos-de-ferro de Vila do Conde até à praia da Póvoa, e foi inaugurada a 15 de Outubro de 1874.

Entretanto a concorrência desleal, em dias de feira, de homens que alugavam carros também puxados por muares, a preços mais reduzidos, levou à consequente falência da sociedade. Esta terá então sido vendida a José Branco Soares Galiza que rapidamente, baixando o preço das viagens e reduzindo outros gastos, deu novo alento à companhia.

A Acta da Câmara de 16 de Março de 1896 *, faz referência a um requerimento do novo proprietário da linha-férrea americana desta vila, "...pedindo licença para prolongar [a referida linha do americano] até ao Passeio Alegre, consoante lhe havia sido permitido pela vereação transacta...", demonstração evidente de José Galiza em revitalizar e melhorar o percurso do carro americano.

A 26 de Abril de 1897 (Acta de Câmara) *, o executivo concedeu a licença requerida pelo peticionário para prolongar aquela linha até à Praia dos Banhos. Licença concedida após análise das condições de concessão e respectivo compromisso de sujeição ao fiel cumprimento das mesmas por parte de José Galiza. Das vinte condições de concessão (datadas de 13 de Abril de 1897) *, podemos salientar algumas: a conclusão da linha-férrea teria de acontecer no prazo de 2 meses; o ferro e demais elementos constitutivos da referida linha teriam de ser de boa qualidade e os trabalhos serem executados de modo a oferecer toda a segurança quando fosse aberta ao trânsito público; o concessionário ficava obrigado a receber e transportar gratuitamente os empregados do município; as carruagens teriam de ser dos melhores modelos, resguardadas e suspensas sobre molas, entre outras. Como

caução das condições presentes neste contrato, a Câmara estabeleceu que fosse todo o material fixo e circulante da linha-férrea.

Também na Acta da Câmara de 26 de Julho de 1897 ^{*}, o mesmo requerente surge “...pedindo licença para construir um desvio [da linha do americano] ...”, pretensão que foi deferida pela vereação “...com a condição de ser construído no Largo de São Roque [actual Largo Dr. David Alves]”, uma vez mais é evidente que o objectivo era que o percurso abarcasse, quanto possível, as principais ruas da vila.

Com esta nova planta, que este mês apresentamos como documento escolhido, o proprietário da linha-férrea americana desta vila surge com uma nova pretensão, que a linha seja prolongada pela Avenida Mousinho até à Praça do Almada. O que fazia todo o sentido, uma vez que já era aí o centro cívico da cidade.

Esta proposta, de resto, registada em requerimento de 20 de Julho de 1903 ^{*}, surge na Acta da Câmara de 3 de Agosto de 1903 ^{*}, em que pede “...licença para prolongar [a linha americana] pela Avenida [Mousinho de Albuquerque] e Rua do Almada [actual Rua Paulo Barreto]”, pedido deferido com a condição de ser feita pela parte central da Avenida. Pressupõe-se, mais uma vez, a intenção inequívoca de interligar todas as artérias da vila, e neste caso concreto fazê-la passar pelo centro da mesma. Era, de facto, o que faltava: a linha americana já não fazia apenas a ligação da Póvoa de Varzim e Vila de Conde, tinha também rails assentes por toda a povoação que ligavam a parte alta da cidade à praia, percorrendo ruas e avenidas.

De facto, o percurso do americano contemplava, desde logo, a Avenida Mousinho de Albuquerque, Praça Marquês de Pombal, Rua dos Banhos (actual Avenida dos Banhos) e Passeio Alegre (e convenientes desvios).

José Galiza, terá apresentado um novo requerimento a 7 de Setembro de 1903*, para outro prolongamento da linha, pretensão novamente deferida.

A Postura Municipal de 1903 *, consagrava também alguns artigos aos carros americanos. Determinava, por exemplo, no seu art.º 213º que “os carros americanos, tirados por muares, não poderão, dentro das povoações ter marcha superior ao trote, sob pena de 1\$000 reis de multa que será imposta ao condutor”. Também no seu art.º 215º estabelecia que “os cocheiros dos carros americanos são obrigados a avisar por meio de apitos repetidos e com a indispensável antecipação, os condutores de carros, trens e cavalgadas, para que desembarcasse a linha”. Cláusulas curiosas, no mínimo. Foi, ainda, publicada no Almanaque da Póvoa uma tabela dos preços das viagens para estes meios de transporte, que iam de 20 a 40 reis por pessoa, dependendo do percurso a efectuar.

Já em 1920, com base num requerimento de 17 de Setembro *, sabemos que a “Companhia Portuguesa de Turismo” requereu à Câmara autorização para a livre circulação de tabuletas reclames que havia afixado nos carros americanos que transitavam entre a Póvoa de Varzim e Vila do Conde.

Um meio de transporte curioso e interessante que desapareceu da Póvoa, mas que terá feito as delícias de residentes, turistas e veraneantes que por aqui passaram.

* documentos que integram o espólio do Arquivo Municipal