

ALGUNS APONTAMENTOS PARA A HISTÓRIA DOS "AMERICANOS" E CARROS ELÉCTRICOS NA CIDADE DO PORTO

A história dos transportes públicos no Porto, remonta a 1872, ano em que se estabeleceu uma linha de carros americanos - tracção animal sobre carris - que ligava a Porta Nova (Nobre), Miragaia, com destino à Foz e Matosinhos, pela Marginal, através da concessão feita ao Barão da Trovisqueira em 1870. Foi a primeira linha deste tipo a ser instalada no País.

Por transferência da concessão foi constituída a "Companhia Carril Americano do Porto à Foz e Matosinhos" que explorou ainda o ramal entre o Largo dos Mártires da Liberdade e Massarelos, via Restauração.

Em 1874, foi inaugurada uma linha de tracção animal entre a Praça Carlos Alberto e Cadouços, Foz do Douro, pertencendo esta, à nova Companhia Carris de Ferro do Porto, vulgarmente designada por Companhia de Cima em oposição à outra já existente, designada por Companhia de Baixo.

Em 1878, são as duas Companhias autorizadas a utilizar nos seus veículos a tracção a vapor, o que só foi aproveitado pela Companhia Carris, que estabeleceu uma única linha entre Boavista e a Foz, tendo sido em 1882 prolongada a Matosinhos. Esta linha, designada por "18", terminou a sua exploração em 09 de Novembro de 1914.

Em 1893, fundem-se as duas Companhias, prevalecendo o nome da Companhia Carris de Ferro do Porto que, das duas, era a que detinha maior capital.

Em 1895, mais concretamente em 12 de Setembro, deu-se início à exploração da primeira linha de tracção eléctrica, entre o Carmo e Massarelos, sendo a primeira vez que na Península Ibérica se usou este tipo de tracção. Tal facto é frequentemente esquecido na história da cidade do Porto.

A partir do início da aplicação da tracção eléctrica, deu-se a progressiva substituição das linhas de carros americanos, processo que ficou concluído em 1904.

Nos anos 20 mais carros passaram a circular. Também os atrelados começaram a ser utilizados, beneficiando as carreiras de longo curso.

A energia para garantir o funcionamento dos carros foi produzida na Central da Arrábida até 1915, ano em que cessou a sua actividade para dar lugar à nova Central de Massarelos.

A rede de carros eléctricos, nesse ano, era constituída por 19 linhas.

Até 1950 verificou-se um considerável aumento destas viaturas, embora em 1946 tivesse deixado de existir a Companhia Carris de Ferro do Porto, consequência do resgate pela Câmara Municipal do Porto previsto na concessão dada, por esta mesma Câmara, em 1906.

A frota era, então, constituída por 193 carros eléctricos e ainda de 24 atrelados para uma rede, de cerca de 250 km, com 38 linhas.

Em 1951 construiu-se o último carro eléctrico, o célebre 500, viatura que pretendia lançar um novo projecto, de características avançadas pois dispunha de portas automáticas, accionadas pelo guarda-freio, que conjuntamente com o cobrador exerciam a sua actividade na posição sentada.

Este projecto, que procurou a modernização, não conseguiu impor-se à ascensão do autocarro, situação agravada pelas condições técnicas e económicas exigidas, tendo em conta as dificuldades de circulação devido à exiguidade das ruas e avenidas da cidade do Porto.

Iniciou-se, então, uma redução gradual dos carros eléctricos, chegando-se, aos dias de hoje, apenas com três linhas.

1992.Maio.18



INAUGURAÇÃO DO CAMINHO DE FERRO AMERICANO - Verificou-se ontem a inauguração do caminho de ferro americano do Porto a Matosinhos (...). As 11 horas e meia da manhã, entre o estrondar festivo dos foguetes e os sons alegres da música, partiram os carros em número de 5, conduzindo 4 os convidados, e 1, o dos fumistas e a banda de Infantaria 5. O ponto de partida foi a alfândega nova e não a Rua dos Ingleses (1), como estava destinado, por não se julgarem suficientemente consolidadas as obras de terraplanagem entre aqueles dois pontos. Nos 4 carros que conduziam os convidados iam, além de outros, o sr. ministro das Obras Públicas, Cardoso Avelino, que prestando justa homenagem aos beneméritos esforços da empresa, se dignou vir expressamente assistir à inauguração; empresários Tavares Basto, Melo e Faro e Barão de Trovisqueira; governador civil (...), Câmara Municipal (...) engenheiros Manuel Afonso Esperqueira, Chelwicki, Sousa Brandão (...), cônsul geral do Brasil (...), comandantes dos corpos da guarnição, directores de bancos, secretários da Associação Comercial, membros da imprensa jornalística, etc.

O trajecto até Matosinhos fez-se sem o menor incidente. Na Foz, ao passar o carro em que ia o sr. ministro das Obras Públicas, o castelo salvou, e a banda de Infantaria 5, que ia no carro dos fumistas, tocou o hino de Sua Majestade D. Luis. Ao meio-dia e um quarto chegaram os convidados a Matosinhos, e, apeando-se dirigiram-se, acompanhados por duas bandas (...) para a casa que naquela vila possui o sr. João José dos Reis, na qual lhes estava preparado um bem servido lanche, oferecido pela empresa. A entrada esperavam o empresário, o sr. António Tavares Basto, duas meninas vestidas de branco, cada uma das quais, em nome dos habitantes de Matosinhos e de Leça entregou àquele benemérito cavalheiro, uma coroa entrelaçada de louro e carvalho. Da que foi oferecida em nome dos habitantes de Matosinhos pendiam fitas de seda branca, nas quais se lia: «Ao Ilmo. Sr. António Tavares de Basto, Matosinhos, 15 de Maio de 1872». Da outra pendiam fitas azuis, em que se lia: «Ao Ilmo. Sr. António Tavares Basto, Leça, 15 de Maio de 1872».

Ao lanche fizeram-se diversos e entusiásticos brindes.

... Tendo acabado o lanche às 3 horas, dirigiu-se o sr. ministro das Obras Públicas, acompanhado de quase todos os convidados, à ponte, indo em seguida a Leça. Voltando dali, foi visitar o santuário do Senhor de Matosinhos e percorrer outros sítios da povoação. As bandas, que durante o lanche se tinham revezado a tocar, acompanharam também Sua Excelência nesta excursão, subindo constantemente ao ar grande número de foguetes (...). As 4 horas e meia partiram os convidados para o Porto.

Na Foz, na passagem do carro em que vinha o sr. ministro das Obras Públicas, o castelo salvou como à ida e a música tocou o hino do senhor D. Luis. Dois dos carros, que serviam pela primeira vez, chegaram a descarrilar as rodas dianteiras, porém este contratempo apenas causou uma demora de alguns minutos.

(1) Antiga denominação da Rua do Infante D. Henrique.

n.º 451 | D-EPH/A2
451(a)



MUSEU DO CARRO ELÉCTRICO MASSARELOS/PORTO
18/MAIO/92 DIA INTERNACIONAL DOS MUSEUS

PORTUGAL

65.

1992

Postagem

18/5/1992





nº 451 | D-EPH/A2
451

