

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

REVISTA QUINZENAL FUNDADA EM 1888

COMÉRCIO E TRANSPORTES - ECONOMIA E FINANÇAS - ELECTRICIDADE E TELEFONIA - OBRAS PUBLICAS
- NAVEGAÇÃO E AVIAÇÃO - AGRICULTURA E MINAS - ENGENHARIA - INDÚSTRIA E TURISMO

Integrada na «Associação Portuguesa da Imprensa Técnica e Profissional»
e na «Federação Internacional da Imprensa Técnica e Periódica»

PREMIADA NAS EXPOSIÇÕES: GRANDE DIPLOMA DE HONRA: Lisboa, 1898; - MEDALHAS DE PRATA: Bruxelas, 1897; Pôrto
1897; - Liège 1906; - Rio de Janeiro, 1908; Pôrto, 1934; - MEDALHAS DE BRONZE: Antuerpia, 1894
S. Luiz, (Estados Unidos) 1904;

Delegado em Espanha: EUGENIO DEL RINCON, Vicente Blasco Ibanez, 67-3.º—Madrid
Delegado no Pôrto: ALBERTO MOUTINHO, Avenida dos Aliados, 54 — Telefone 893

S U M Á R I O

NA CAPA: Loulé, Ribeiro do Cadoiço. — Alte, Fonte Grande, Algarve. — Ainda a electrificação das linhas suburbanas de Lisboa. — Loulé, a «sempre-linda», por JORGE RAMOS. — Loulé não descure os graves problemas sociais. — O progresso de Loulé. — A praia da Quarteira. — Os de Loulé são assim, por JOAQUIM PEIXOTO MAGALHÃIS. — Em Defesa do Património Ferroviário Português. — Há quarenta anos. — Espectáculos. — Os Caminhos de Ferro da Companhia do Norte de Portugal, pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA. — «Sud-Express». — Vida Ferroviária. — As iniciativas do Ateneu Ferroviário, por A. CUNHA CORRÊA JR. — Ecos & Comentários, por SABEL. — Melhoramentos Ferroviários. — «Gazeta dos Caminhos de Ferro». — Imprensa. — Dr. Armando Narciso. — Viagens e Transportes. — Locomotivas a vapor. — A Câmara Municipal de Abrantes e o seu monumento a D. Nuno Álvares Pereira. — Publicações recebidas

1 9 3 9

ANO 51.º

16 DE AGOSTO

NÚMERO 1240

ARQUIVO



FUNDADOR

L. DE MENDONÇA E COSTA

DIRECTORES

Conselheiro FERNANDO DE SOUSA
ENGENHEIRO

CARLOS D'ORNELLAS
(Editor e Proprietário)

SECRETARIOS DA REDACÇÃO:

OCTÁVIO PEREIRA
ARMANDO FERREIRA
ENGENHEIRO

REDACÇÃO:

Eng.º M. DE MELO SAMPAIO
DR. AUGUSTO D'ESAGUY
JOSÉ DA NATIVIDADE GASPAR
Dr. ALFREDO BROCHADO
ANTÓNIO GUEDES
JOSÉ A. DA COSTA PINA
ALEXANDRE SETTAS

COLABORADORES:

General JOÃO DE ALMEIDA
General RAÚL ESTEVES
Coronel CARLOS ROMA MACHADO
Coronel Eng.ª ALEXANDRE LOPES GALVÃO
Engenheiro CARLOS MANITTO TORRES
Capitão de Eng.ª MÁRIO COSTA
Engenheiro D. GABRIEL URIGUEN
Engenheiro PALMA DE VILHENA
Capitão de Eng.ª JAIME GALO
Coronel de Eng.ª ABEL URBANO
Capitão HUMBERTO CRUZ
Engenheiro AVELAR RUAS
ANTONIO MONTEZ

DELEGAÇÕES

Espanha — EUGENIO DEL RINCON
Pôrto — ALBERTO MOUTINHO

PREÇOS DAS ASSINATURAS E NÚMEROS
AVULSO

PORTUGAL (semestre) . .	30\$00
ESTRANGEIRO (ano) £. .	1.00
FRANÇA (>) fr. ^{os}	100
ÁFRICA (>) . .	72\$00
Empregados ferroviários (tri- mestre)	10\$00
Número avulso.	2\$50
Números atrasados.	5\$00



Ainda a electrificação das linhas suburbanas de Lisboa

A Gazeta de 16 de Março último advogou calorosamente um grande melhoramento que se impõe: a electrificação das linhas suburbanas de Lisboa, para o qual deveria o Estado subministrar capital com muito maior justificação que para a obra de auto-estrada de Cascais e respectivo viaduto sobre o vale de Alcântara.

Esse melhoramento, sobre tudo útil a todos os passageiros que saem de Lisboa ou vem à estação de Lisboa-R, acabaria com o incomodo actualmente inerente à passagem no túnel e permitiria aumentar velocidades.

A sua repercussão sobre o tráfego suburbano seria enorme e daria logar a grande incremento de tráfego e a economia na exploração.

A C. P. está procedendo à útil ampliação da estação de Campolide, modificando a linha de Sintra de modo que deixe de haver cruzamentos de itinerários dentro do túnel.

Essas modificações, juntas à tracção eléctrica, teriam grande influência no movimento para Sintra, Queluz e Belas e dariam grande impulso ao tráfego.

A situação financeira da C. P. não lhe permite empreender essa dispendiosa obra.

Pode porém fazê-lo o Estado, invertendo capital numa linha que pertence ao seu património, assim valorizado.

Estamos certos de que o juro do capital preciso resultaria do aumento de receitas da linha.

O que é preciso é um critério rasgado, que tenha em conta a capital importância de melhoramento de tal ordem, que o aumento de receita ocorrerá aos encargos do capital preciso. E quando alguma deficiência houvesse, pouco pesaria ao Estado, já liberto das garantias de juro de Torres-Figueira-Alfarelos e da Beira Baixa.

Deve-se pois tratar resolutamente desse grande melhoramento, de forma que pudesse estar ultimado até o fim de 1940.

No escrínio maravilhoso do Algarve

Loulé, a “sempre-linda”

é uma pérola de insuperável beleza

— terra que, pelo seu aspecto progressivo, bem merecia ser elevada à categoria de cidade

Impressões do nosso enviado especial, JORGE RAMOS

NESTE grande jardim de lenda e sonho que é o Algarve, onde passa de lá em lá, num acesso de saúde, a grandesa épica do Mar na visão portentosa das Conquistas de África; neste pomar floral que oiriverdesce, entre a cantilena das noras (faladoras ainda de velhas tradições mouriscas) e a sombra acolhedora das alfarrobeiras que dão à paisagem um indisível encanto; neste rincão paradisíaco onde a luz recita, na liturgia solene do branco imaculado, talvez versículos bizarros de Ben-Suh-el-Ader; neste delicioso cenário onde as amendoeiras virginais tecem o mistério do eterno perfume da poesia; neste milenário Al-Gharb que dir-se-ia manter ainda imaculado o esplendor do pitoresco árabe na graça alada dos moinhos, na expressão típica das açoteias, na traça elegante dos azulejos; neste Algarve maravilhoso, de panoramas de inenarrável beleza, Loulé, a «sempre-linda» é um dulcíssimo sorriso de amor, uma formosa canção de primavera...

A alma algarvia, o carácter e o rosto da província, estão aqui definidos como em nenhuma outra terra do Algarve: sente-se, respira-se, palpa-se tudo o que o Algarve resume no seu deslumbramento. Surpreende-nos a serenidade desta luz branca, intensa na sua

claridade, e ao mesmo tempo doce, inefável, cariciosa, como que produzida por insuspeitadas magias; o sol não morde as coisas com o oiro labaredante do seu clarão: antes as afaga suavíssimo, num milagre onde a luz tem sortilégios.

Esta brancura imaterial, esta lírica alvinitência, esta luz argêntea, dão a Loulé, flor vistosa, uma cor própria. Branqueja aqui e ali o muro caiado, as casas alvas como farinha, as graciosas chaminés curiosíssimas na sua feição árabe — duma elegância de ornatos e duma aristocracia de desenho que prendem a atenção.

A riqueza de pinturesco desta lindíssima terra, mostra-se a cada passo na arquitectura das velhas casas onde há inapagáveis reminiscências do domínio mouro — nas arcarias das escadas e dos pátios, nas grades dos portais, nas cisternas e nos poços que aguardam a aparição de Sulamite, e até nas ermidas brancacentas, que noutros tempos foram mesquitas, nos templos cristãos donde outrora no alto das suas «almadenas» se chamaram os fieis à adoração de Alah...

Nos dias animados de mercado, estuantes de movimento, esplêndidos de cor local, vêm das cercanias, montadas em melancólicos gericos, mulheres que sobre o lenço trazem



LOULÉ — Praça da República

chapeus de homem, de feltro, — postos com uma esquisita graça que lhes dá ao rosto um ar de velada sobranceira. Espectáculo gratíssimo ao nosso embevecimento, o do vai-vem constante que, então, agita a vila, movimentando-a, dando-lhe uma animação extraordinária, feita de singularidades, de pequenas coisas — grandes na sua inconfundível fisionomia típica.

Fala-nos muito de «ontem» esta terra encantadora que também vive muito para «amanhã», imperturbável no cuidado de manter imutáveis suas tradições, e inquieta nas aspirações de tornar cada vez maior e melhor o seu progresso. Dêsse passado, eloqüente é a fala das ruínas do Mosteiro de Santo António, no extremo da vila. Um pouco mais adiante a ermida da Senhora da Piedade, sob um céu de prodigioso, de fantástico azul, é outra evocação. Palpita muito da ambiência e tradição mouriscas nas casas características das duas freguesias — S. Clemente e S. Sebastião; e à entrada de Loulé, a formosa queda de água do Cadoiço desfia as rimas opulentas e doiradas dum poema saúdoso dalguma princesa moura que deixou — quem sabe? — a ternura do veludoso olhar nos lindos olhos escuros das moças de Loulé...

Não importa saber ao jornalista maravilhado, se Loulé, a «sempre-linda» — como êle quer batisá-la numa justíssima homenagem — é de origem fenícia ou talvez cartaginesa como rezam velhas crónicas. Sabemos que em 715 era já burgo importante, e que aos moiros a tomámos em 1249, ano em que D. Afonso III lhe deu fôral, renovado em 1504 por D. Manuel. O que apraz deixar aqui anotado é que, a par da sua inconfundível beleza, Loulé (a doze quilómetros do sítio ainda conhecido pelo nome de *Loulé Velho*, possivelmente uma das Carteias dos antigos geográficos, e considerada pela sua posição topográfica o coração do Algarve) envaidece-se também, e com poderosas razões, de mostrar que acompanha, com um entusiasmo dinâmico, o ritmo do progresso: nas suas ruas bem traçadas, airozas, de excelente piso, algumas delas muito amplas, enfileiram-se edifícios de aparência, gosto e feição absolutamente modernos, o que empresta à vila traços soberbos de cidade. E Loulé, a «sempre-linda» — título que lhe faz o retrato — bem digna e merecedora é de ser elevada a essa categoria...

ALGUMAS NOTAS DE REPORTAGEM

As boas-vindas de Loulé

A «Gazeta dos Caminhos de Ferro», encontrou em Loulé um ambiente de tão acentuada, espontânea e sincera simpatia, que a todos os que trabalham nesta casa desvanece. Honra-nos sobremaneira o magnífico acolhimento que Loulé dispensou ao nosso enviado especial para o qual teve inequívocas provas de grandes atenções, difíceis de esquecer, testemunhos insuspeitos duma carinhosa recepção impossível de

olvidar. O nome do nosso director e o desta revista têm merecido de Loulé homenagens que nos distinguem: o prestígio da modesta obra que, por tão linda terra temos realizado, enraíza-se, desta forma, na boa amizade que os louletanos nos consagram. E todos nós, — inútil seria confessá-lo mais uma vez, — pagamos essa gratidão com uma amizade inalterável que a cada dia que passa mais se robustece. E sentimo-la com orgulho — aquele orgulho sadio de quem sabe bem estimar quem bem merece tal estima.

A população de Loulé, irmanada nesse sentimento, ofertou-nos uma hospitalidade — que, sem exagero, consideramos como formidável demonstração do muito apreço em que têm esta revista. Para ela vai, neste momento, a expressão cordealíssima dos nossos melhores agradecimentos. Todas as entidades oficiais foram para connosco dum requinte de amabilidade que nos é grato, também, registar.

A vila-museu...

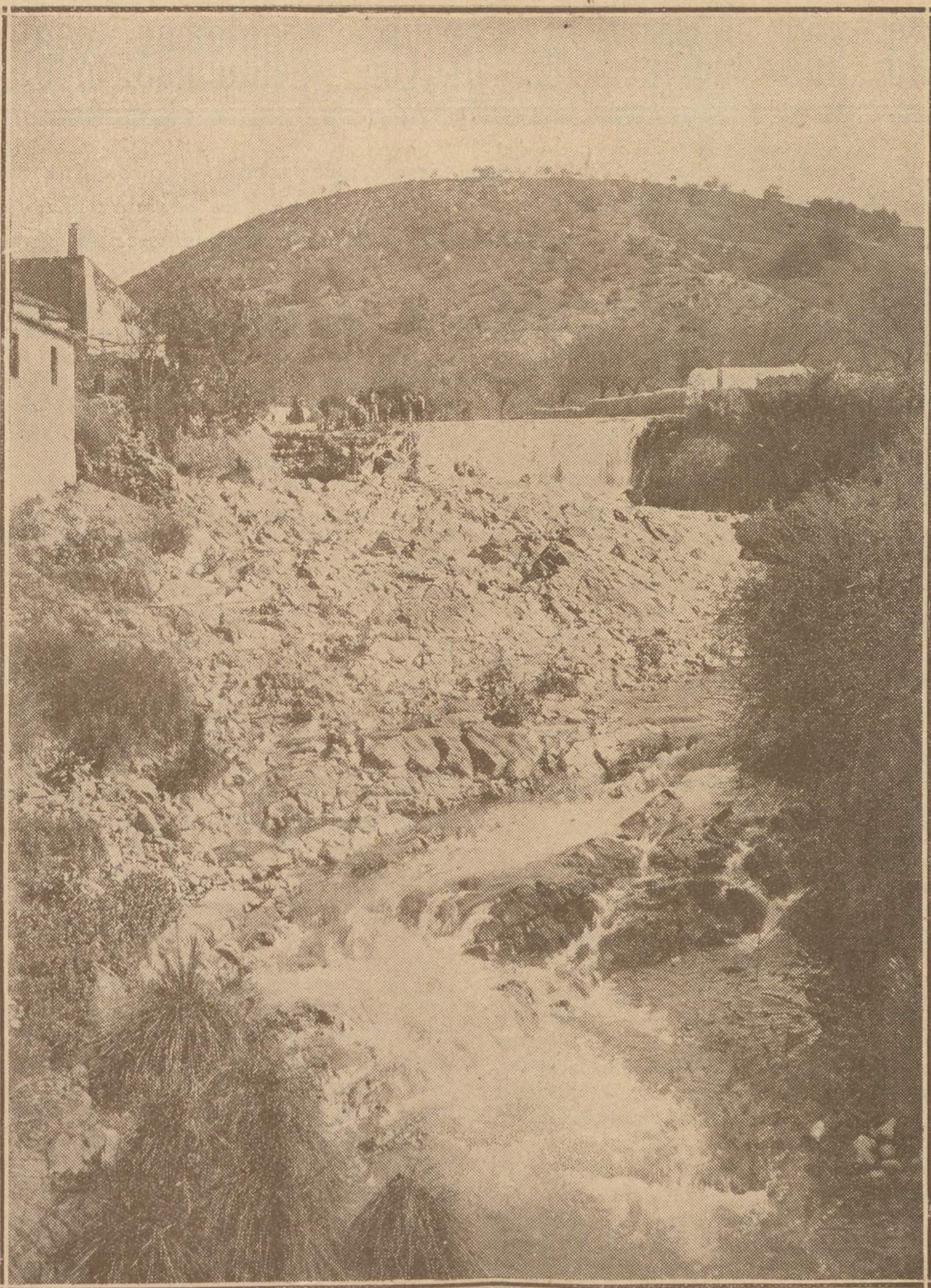
Tantas são as relíquias histórico-arqueológicas de Loulé, que bem podemos considerá-la, sob este aspecto (que é um precioso documentário da riqueza monumental e tradicional do Algarve) uma vila museu. Na igreja matriz, de três naves com esteios e colunas de pedra avultam curiosos arcos de alvenaria madeirada. Interessantíssimas as capelas abóbadas. E também notável a capela de N. S.^a da Consolação, a primeira que se encontra à direita, e tão antiga como a Igreja. Data de 1400 a igreja da Misericórdia com seu elegante pórtico considerado monumento nacional e um cruzeiro antiqüíssimo. Dignos de admirar-se os quatro grandes quadros que lhe ornem as paredes. O pórtico da Graça é suntuoso, de linhas belíssimas; está, igualmente, considerado monumento nacional. Constantemente surgem, talhados na pedra, evocados em ricos azulejos, descritos na linguagem das lápidas, das rosáceas, dos monumentos, pedaços do passado que nos retêm em recolhida contemplação.

Perspectivas, horizontes...

A paisagem que circunda a vila tem muitos encantamentos. Santa Luzia, Cabeça Gorda, Cabeça de Mestre, Cabeça de Câmara — o cêrro maior — são gigantescos mirantes donde se avistam panoramas indescritíveis. Nas noites deliciosas, tépidas e arejadas por uma brisa agradável que desce das serranias ou por uma aragem mais forte que vem de longe, do Mar, descortina-se o pestanejo longínquo do farol do Cabo Carvoeiro. A Serra e o Mar dão a Loulé uma privilegiada situação de instância de turismo — com uma posição geográfica invejável, a dois passos da capital da província e das suas vilas e cidades mais importantantes, e com a melhor praia algarvia a curta distância: a Quarteira, joia da Costa de Oiro, maravilha e milagre da natureza numa hora feliz de inspiração e de génio...

Um camarada, — um amigo...

Quando um jornalista encontra um jornalista, estabelece-se logo (virtude admirável da profissão...) entre os dois irmãos de ofício, um entendimento e uma comunhão que alicerceiam sempre o melhor pacto de amizade: as mãos que se estreitam são sempre as dum amigo. E a nossa revista encontrou um belíssimo exemplo de óptima camara-



ALTE — Queda da Levada — ALGARVE

dagem em Anastácio Guerreiro Dourado, director do «Louletano», profissional de Imprensa há mais de vinte cinco anos, e que na orientação daquele jornal tem revelado as melhores qualidades como técnico proficiente, e condutor dum órgão de opinião que honra a imprensa regional. A «Gazeta

dos Caminhos de Ferro», onde trabalham profissionais que há largos anos servem com paixão e desinterêsse o jornalismo, abraça este rapaz de 61 anos, activo, sempre moço, cativante e gentil, espírito de simpática vivacidade — que encontrará sempre a porta desta casa aberta de par em par.

Loulé não descure os graves problemas sociais:

promove uma acção de larga amplitude socorrendo os indigentes e hospitalizando os enfermos pobres, para o que possui um modelar Asilo de velhinhos e um grande Hospital que é dos melhores da provincia.

A assistência em Loulé está perfeitamente organizada. Dela se pode dizer que representa uma obra bem coordenada de grande amplitude no campo social. Sob qualquer aspecto que a encarêmos encontramos uma acção inteligente para a qual se conciliam a boa-vontade, o espírito de sacrifício e de empreendimento, e a desinteressada abnegação e carinho que a problemas desta magnitude e natureza, homens de coração e de iniciativa têm votado. Em tão simpática missão dois ilustres louletanos empenham seus bons esforços com invulgar dedicação: o sr. dr. José Bernardo Lopes, director clínico do modelar Hospital da Misericórdia, e o sr. dr. Manuel Guerreiro Pereira, provedor da Santa Casa da Misericórdia. É com este último que o jornalista troca, em rápida palestra, algumas impressões ouvindo com interesse curiosas declarações:

— O Asilo da Misericórdia foi primitivamente um albergue. Era, então, bem outra a sua missão. Em 1921 foi transformado. Para essa remodelação efectuaram-se importantes obras.

— Quantos asilados alberga?

— 25, entre homens e mulheres. Fornece-se aos asilados, além da alimentação vestuário, tabaco, assistência médica.

— Dispõe a Santa Casa de recursos suficientes para manter essa obra humanitária?

— Infelizmente, apenas temos um subsídio de dez contos anuais para fazer face às despesas... que orçam sempre por sessenta contos.

Recorremos, para remover dificuldades, a festas de beneficência. Contamos também com donativos de amigos, benfeitores do Hospital, as quotas dos Irmãos, aluguer de cadeiras, etc.

O nosso entrevistado convida-nos a visitar as dependências do asilo, anexo ao Hospital — que tem o nome de Hospital de Nossa Senhora dos pobres. Recolhemos uma agradabilíssima impressão. Em tudo se evidencia o mais escrupuloso asseio, ordem, um método de «arranjo» e uma rigorosa higiene.

— De preferência damos lugar aos velhinhos — diz-nos o sr. provedor. E de facto a velhice tem aqui o seu lar; aqui arruma num conforto saboroso o resto da sua vida. Não anda a pedir esmola pelas ruas. Tem aqui o seu pão. Vê-la por todos um carinho que enternece. Linda obra esta que dignifica Loulé e é bem o orgulho dos louletanos!

O Hospital concorre com importante quota parte para o Asilo. O sr. dr. José Bernardo Lopes médico do município desde 1910 dirige com a sua brilhantíssima proficiência de clínico dos mais distintos especializado em radiologia, e com a generosidade magnífica da sua alma, o esplêndido estabelecimento hospitalar. Bem merece a denominação que os louletanos lhe atribuíram numa hora feliz: é o «pai dos pobres».

O Hospital de nossa Senhora dos Pobres está também sob a protecção deste médico distintíssimo — este homem de bem ao qual prestamos apenas justiça, considerando-o o mais benfeitor de Loulé. É um hospital de tipo moderno, com instalações de primeira ordem, pessoal competentíssimo, e sobretudo surpreendente material. Por subscrição dos louletanos residentes na América conseguiu dotar-se o hospital com o mais perfeito aparelho de Raios-X que há em Portugal. Custou 53 contos e está hoje imensamente valorizado pelos benefícios que lhe introduziram. As radiografias conseguidas com este aparelho são tão perfeitas que tais trabalhos têm merecido os mais rasgados louvores das entidades competentes no assunto, e são bem conhecidos, pelo esmero de execução no Hospital de S. José, na capital. De todas as regiões do Algarve e do Baixo Alentejo vêm tirar-se radiografias ao Hospital de Loulé.

Pelo expostos se verifica o que são, e o que valem — e torna-se evidente a forma impecável como se trabalha num dos nossos melhores estabelecimentos hospitalares. É com a receita destes trabalhos que o Asilo respira um pouco na preocupação das suas dificuldades... A Câmara concorre com um subsídio de 300 escudos mensais, água energia eléctrica auxiliando assim a obra do sr. dr. José Bernardo Lopes — que a seu lado conta com a prestimosa colaboração de três médicos distintos: dr. Reais Pinto, dr. Alexandro Bolóinha e dr. António Frade, todos trabalhando gratuita e desinteressadamente.

O Hospital de Nossa Senhora dos Pobres não é só um título de glória, um padrão de orgulho legítimo, para os louletanos. Todos os algarvios, todos os portugueses, podem envaidecer-se de afirmar que no nosso país a assistência deixou de ser uma palavra vã. Só no ano transacto fizeram-se naquele hospital — setenta operações de alta cirurgia.

Depois disto, não é preciso dizer mais nada.

O progresso de Loulé

deve-se, em muito, à obra notável
que a Câmara tem realizado,
sob a orientação do seu presidente
:--: sr. José da Costa Guerreiro :--:

Importantes melhoramentos demonstram o que tem sido
a inteligente e patriótica acção do município em prol
:--: da mais linda vila algarvia :--: :--: :--:



LOULÉ — Pórtico do Convento da Graça

SE Loulé é a mais progressiva vila do Algarve, justo é pôr em destaque o quanto para isso tem contribuído o esforço inteligente e a decidida boa vontade que orienta a obra do seu município. Loulé mostra um incessante desenvolvimento, — um crescente progresso marca a sua âncora de modernização, de actividade renovadora. A Câmara de Loulé tem vincado de forma notável a utilidade e os benefícios da sua larga e importante acção. Nenhum louletano deixa de prestar justiça a esta obra, porque todos são seus incansáveis cooperadores, porque todos sabem desdobrar infinitamente as suas qualidades de trabalho em prol dum concelho sem igual pela actividade.

Onze horas da manhã. A amabilidade do sr. José da Costa Guerreiro, presidente da Câmara, recebe-nos no seu gabinete, com as maiores gentilezas. As suas primeiras palavras são para nos testemunhar o muito apreço que lhe tem merecido a campanha em que a «Gazeta dos Caminhos de Ferro» se empenhou — em prol do desvio do caminho de ferro para Loulé.

— Apraz-me receber nesta Câmara que é a Casa dos Louletanos — começou por dizer-nos — a visita do representante da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», revista que há muito conquistou os nossos corações pela forma brilhante e carinhosa com que tem defendido a mais importante e justa aspiração da nossa terra. Só podemos atribuir a defesa dessa pretensão à justiça da nossa causa. Em meu nome, no do Município e ainda em nome de toda

a população de Loulé, os nossos melhores agradecimentos.

Depois da nossa revista ter agradecido estas palavras que, com o maior prazer, registámos, o sr. presidente do município a uma pergunta nossa, redarguiu:

— Esse importante melhoramento que imensos benefícios viria trazer a Loulé tem sido brilhantemente defendido por dois ilustres conterrâneos: o sr. engenheiro Nobre dos Santos e o sr. dr. João Barros dos Santos. Ambos têm demonstrado, com argumentos irrefutáveis, as conseqüências económicas e os resultados de ordem turística que adviriam para Loulé da realização de tão grande melhoramento, e ainda a fonte de receita que êle constituiria para os cofres do Estado. A Câmara está de alma e coração com êste movimento e crê que todos os louletanos formam, com fé inquebrantável, um só bloco, uma só vontade para que se realize a sua aspiração. Há 50 anos, resistindo às mais fortes contrariedades, com uma pertinácia admirável, os louletanos vêm lutando pela consecução desta obra que teve como primeiro paladino o par do reino, dr. Marçal Pacheco cujo bairrismo teve grande projecção nas gerações que lhe sucederam. O jornalista passa a anotar outras declarações:

— Tomei posse em Outubro de 1935. Entre as nossas primeiras realizações destacarei importantes melhoramentos escolares no concelho, dos quais serve de exemplo, ter-se construído no sítio de Campina uma escola com três salas, dotada do

melhor material didáctico. Depois modificámos por completo o abastecimento de água à vila, fazendo-se nova captação, construindo um reservatório e instalando-se novas máquinas. Completou-se a rede, assentaram-se tubagens em tôdas as ruas e construíram-se marcos fontenários em mármore com tipos criados especialmente para Loulé. Para que possa avaliar o que representou para a vila êste melhoramento devo dizer-lhe que se gastaram 443 contos. Sob um plano novo do País fornecido pela Direcção Geral dos Serviços Hidráulicos construímos uma nova rede de esgotos, obras que nos importaram em 888 contos. Adquirimos também todo o material necessário para ampliação da central eléctrica. Dentro de dois meses deve estar concluída a transformação da rede de corrente contínua de 110 para alterna de 220, obras estas em que dispendemos 400 contos.

— Quanto ao embelezamento da vila...

— Tem-nos merecido a melhor atenção. Rasgámos uma ampla avenida, a que demos o nome de General Carmona, que fica no prolongamento da Avenida Marçal Pacheco. Abriram-se também artérias transversais à Avenida José da Costa Mealha que foram pavimentadas a paralelepípedos. Pavimentaram-se e transformaram-se a praça Manuel de Arriaga e a rua da Corredoura.

— Têm-se feito algumas obras de vulto em edifícios públicos?

— Adaptámos uma casa da vila a repartição de Finanças e fizemos obras no edifício do Tribunal adaptando-o o melhor possível às funções a que se destina.

— Sobre o aspecto social e de hygiene...

— Criámos o Centro de Saúde, de colaboração com o Estado.

— Êsse importante melhoramento destina-se...

— A tratamentos de tuberculosos, sífilíticos, enaludados, grávidas e crianças até à idade de 7 anos.

— De que maneira funciona?

— Sob a orientação do sub-delegado de saúde, auxiliado por outro clínico e uma visitadora sanitária.

Abordámos agora os meios de comunicação.

— Alguma coisa se tem feito — diz-nos com modestia o nosso ilustre entrevistado. Construiu-se a ligação da rua da Corredoura à Estrada Nacional 111-2.^a. Foram também construídas estradas de acesso à povoação de Querença e ao cemitério desta vila. Concluiu-se uma estrada que liga o sítio do Vale Rodrigo à sede da freguesia de Boliqueime, numa extensão de 2.300 metros; prolonga-se a avenida marginal da praia da Quarteira numa extensão de 600 metros; pavimentaram-se as estradas da Tôr à Corte Garcia e de Alte a Santa Margarida, ambas na extensão de seis quilómetros.

— Quais as obras efectuadas nas freguesias?

— Fez-se a abertura duma fonte coberta e a insta-

lação da respectiva bomba para abastecimento público em Almancil. Instalou-se a escola de S. João de Venda em edifício moderno, criaram-se cinco postos de ensino, construiu-se em Alte, na povoação de Benafim, um edifício escolar, canalizaram-se águas para aquela povoação, subsidiaram-se reparações de várias ruas, pôs-se a funcionar uma escola no lugar de Esteval dos Mouros e criaram-se nove postes de ensino; procedeu-se à ampliação do cemitério de Boliqueime, reparou-se o edifício escolar e criaram-se seis postos de ensino. Foram também criados oito postos de ensino em Ameixial onde se fizeram grandes reparações nas ruas e na Quarteira criaram-se três postos de ensino. Procedeu-se à regularização da entrada da povoação de Querença onde se criaram quatro postos de ensino. Creámos um partido médico em Salir e oito postos de ensino.

— Acerca da assistência...

— Subsidiámos com carácter permanente o hospital e fornecemos gratuitamente tôda a energia eléctrica e água que consomem. Subsidiámos várias associações de caracter particular: a Associação da Senhora de Caridade, Florinhas de Loulé, Patronato de Nossa Senhora de Fátima. Subsidiámos igualmente as mãis de prole numerosa e as solteiras com verba para custear a amamentação dos filhos e anualmente custeamos o casamento de dois legionários, dois filiados dos sindicatos e dois bombeiros.

O Centro de Saúde e um grandioso Estádio Municipal

— Presentemente — inquirimos — quais as maiores obras que a Câmara tem em projecto?

— Vamos construir um edifício para o Centro de Saúde, cujo tipo corresponde a um dos melhores da Europa, idêntico ao edificado recentemente na Hungria. Aguardamos a respectiva participação do Estado para a construção do Estádio Municipal, e que terá todos os requisitos necessários para o fim a que se destina, como: campo de football, court de tennis, pista de ciclismo, campo de basketball, piscina, pista hípica, etc.. Queremos dotar Loulé dum grande parque-jardim municipal ao fundo da Avenida General Carmona. Temos em estudo dois projectos: um para a construção dum matadouro, outro para a estrada de acesso ao santuário de Nossa Senhora da Piedade.

E a fechar a entrevista:

— O progresso de Loulé deve-se, também, em parte à iniciativa particular e à boa administração das comissões administrativas trasactas. O Estado não o ignora.

* * *

Do município fazem parte o sr. Raul Rafael Pinto, secretário, um homem culto e activo, precioso auxiliar em todas as iniciativas da Câmara; e os vogais srs. António Canhoto Arez, Anibal Dias da Silva, Francisco Mateus Barros e José Ribeiro Ramos.

A DOIS PASSOS DE LOULÉ .

A praia da Quarteira

é uma das melhores do país e pode considerar-se um privilegiado **CENTRO DE TURISMO**

Não podíamos deixar de ouvir o ilustre presidente da Junta de Turismo da formosa praia da Quarteira, sr. Francisco Mateus de Barros. Do valor turístico da Quarteira fala-nos com o entusiasmo de quem o melhor do seu esforço tem dado para que aquela praia continue progredindo.

— A situação da Quarteira é privilegiada. Nenhuma

destinados à cobertura dum vale de drenagem e à construção dum parque florestal.

— Tem a Junta algumas obras em projecto?

— Desejamos fazer o prolongamento da estrada marginal até Faro e construir um quebra-mar com a respectiva explanada. Está em estudo a construção dum Casino que deve ser inaugurado em 1940. E



LOULÉ — Praia da Quarteira

outra praia do Algarve se pode envaidecer da posição que disfruta esta linda praia, apenas a doze quilómetros de Loulé. As populações de Faro, Olhão, S. Braz de Aljostel, e especialmente Loulé, bem como ainda as de todo o Baixo Alentejo convergem para ali durante a época balnear. É portanto das mais frequentadas praias do país.

— Têm-se realizado alguns melhoramentos?

— Nos últimos dois anos procedeu-se à abertura de amplos arruamentos, realizaram-se importantes trabalhos de saneamento, dotou-se a praia com iluminação eléctrica.

— O Estado tem auxiliado a Junta de Turismo?

— Foi já votada a comparticipação de 150 contos

derivando para a modernização e embelezamento da praia:

— Já se construíram na Quarteira esplêndidas «vilas», moradias elegantes, de linhas modernas. O Estado começa a interessar-se pelo notável desenvolvimento desta praia que é a mais concorrida, a mais central e económica do Algarve, devidamente saneada e ligada a toda a província e ao Alentejo por magníficos auto-carros. Assim, a estrada chamada «Das Quatro Estradas» foi classificada recentemente como estrada de turismo e vai ser dotada pelo Governo com uma verba que permitirá realizar importantes trabalhos como seja, por exemplo, o seu alcatroamento.

Os de Loulé são assim

Por JOAQUIM PEIXOTO MAGALHÃIS

NADA nos impede de alargar ao campo da psicologia o sentido do provérbio: «cada terra com seu uso; cada roca com seu fuso». Tanto mais que, na realidade, as diferenças regionais da maneira de ser, de conviver e de produzir estabelecem, de província para província, e até dentro da mesma, de terra para terra, evidentes variações, do carácter, dos costumes e hábitos das populações. E, se quisermos observar melhor e mais minuciosamente, notaremos que, de bairro para bairro, nas cidades, de freguesia para freguesia ou de lugar para lugar, no campo, ainda há diferenças sensíveis.

Convém, portanto, sempre que se chega a uma terra que não é a nossa, estudar as características psicológicas das pessoas com quem vamos conviver, para melhor as compreender e explicar atitudes e gestos que possam parecer estranhos nos primeiros tempos.

Ora, da experiência pessoal de muitos indivíduos de outras províncias que têm vivido no Algarve, se pode concluir que, de todos os portugueses não são certamente os algarvios o grupo psicologicamente menos diferenciado.

É indiscutível, com efeito, o seu feitio individualista, independente, avesso, por estrutura mental e hábitos tradicionais, às virtudes sociais de cooperação e associação. Muito senhor de si, o algarvio sente-se à vontade na conversação seja com quem fôr e permite-se usar — de resto, com invejável oportunidade — um muito agudo sentido humorístico, revelado, por exemplo, na felicidade com que caricatura, em geral magistralmente, num apelido, qualquer pessoa que lhe dá no goto.

Aí se baseia também, segundo creio, a aparente ausência de cortesia nas expressões banais da vida de relação.

E ainda manifestação dêsse fundamento psicológico, a um tempo independente e cheio de humor, o gosto incontestável pela crítica em grupo dos actos e acções dos outros, com aquela natural ampliação imaginífica própria de tôdas as regiões de intensa luminosidade solar. E já agora, não será ainda proveniente da mesma origem o facto de a rivalidade entre terras próximas e vizinhas se manifestar mais vulgarmente no sentido depreciativo das glórias e façanhas alheias do que no valorativo de demonstração afirmativa das próprias obras e palavras?

Ora, muito embora excelentes algarvios, os de Loulé não são bem assim.

O bairrismo dos louletanos não se preocupa precisamente em desfazer nos progressos de outras vilas e cidades, — como o das populações nortenhas, um bairrismo construtivo.

Esquecida ou atenuada a velha rivalidade político-musical das duas freguesias da vila, o louletano de hoje tem o legítimo orgulho da sua terra e afirma-o sem ferir ninguém.

O louletano sabe que a sua avenida é uma excelente avenida em qualquer parte. Pulmão bem arejado e robusto da vila para lá vai gozar o fresco noturno dêstes calmosos dias de verão e por lá sobe alegremente para os sadios campos da Campina. Pode, além disso, orgulhar-se de uma obra de saneamento que é do melhor do género. Não lhe falta água nem a gostosa satisfação de a gastar, quando há cidades importantes onde só existe o desejo frustrado da segunda.

Na realidade são bairristas os algarvios de Loulé e têm boas razões para o serem.

Possuem um bom teatro, como quasi todos os do país a funcionar como cinema. O seu Hospital aumenta e melhora continuamente, pela dedicação dos que o dirigem técnica e administrativamente e que têm sabido aproveitar, com êxito crescente, nos últimos dois anos, as festas do Carnaval. Para isto tem contribuído a posição da vila no coração da província e no seu mais importante cruzamento de estradas.

Este progresso constante e conscienciosamente dirigido justifica cada vez melhor o bairrismo dos louletanos.

Loulé — não é novidade para ninguém — estende as suas fronteiras de maior concelho do Algarve desde a serra até o mar. E ninguém pode contestar que lhe pertence, na praia de Quarteira, a Caparica da província. O entusiasmo dos seus habitantes por esta sua extensa e doirada beira-mar é o mais característico sinal de louletanismo cem por cento. Não digo que a consideram a mais bela da região ou do país, mas não lhe preferem certamente qualquer outra do mundo.

Pondo de lado o objecto a causa dêste interesse devo frisar que esta qualidade é susceptível de uma elasticidade única na província. Na verdade por esta capacidade de entusiasmo os louletanos não parecem algarvios.

Ora os algarvios de Loulé entusiasma-se igualmente pelos mais diferentes objectivos. A sua bitola valorativa não distingue entre o seu grupo de futebol e ciclistas seus conhecidos que andam na volta a Portugal. Mas é justa quando a dedicam a visitantes ilustres, ou ao mestre de clínicos, o incansável benemérito e estudioso louletano adoptivo, dr. B. Lopes, e justificada quando aclamam delirantemente a Mãe Soberana na mais importante e concorrida das romarias do Algarve.

São assim os de Loulé.



LOULÉ — Largo Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro

Em Defesa do Património Ferroviário Português

A «GAZETA» ENTREVISTA O SR. PEDRO DE FREITAS

ENTRE os louletanos mais entusiastas pelo desvio conta-se o nosso velho amigo e camarada das Festas anuais do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro, sr. Pedro de Freitas.

Espírito empreendedor e dinâmico, foi êle um dos iniciadores desta nova fase da velha campanha em que Loulé anda empenhada há tanto tempo.

Grande amigo de sua terra, conseguiu êle que a Festa de Confraternização do «Sempre Fixe» fôsse no ano de 1938 em Loulé, onde tivemos um acolhimento que nos perdurará na memória. A nossa visita é hoje evocada: pelo nome dado a um dos largos da vila — «Largo do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro», e, num requinte da mais subida gentileza por parte da Câmara, pelo filme que mandou fazer, percorrendo êste já quasi todos os cinemas do país.

Várias vezes temos ouvido Pedro de Freitas referir-nos os antecedentes da questão, bastante interessantes, o que nos levou a entrevistá-lo.

De início mostra-se hesitante em aceder aos nossos desejos — apontando motivos que realçam a sua modéstia — mas acaba por ceder fazendo-nos uma exposição de factos históricos assaz elucidativos. E principiámos por perguntar-lhe:

— Ora diga-nos, Pedro de Freitas, o que se lhe

afigura apontar acêrca do desvio da linha do Sul a passar pela sua terra?

— Pouco mais poderei adiantar ao já dito pelos meus presados conterrâneos, srs. dr. João Barros Santos, e o tenente de engenharia Alexandre Nobre Santos nas suas convincentes entrevistas que a «Gazeta» já inseriu. Mas, como conheço alguns pormenores que ainda não foram publicados, acho conveniente referir-me a êles, e, abusando da vossa benevolência, principiarei pela história, em primeiro lugar.

Tenho 45 anos de idade e desde criança sempre ouvi falar no caminho de ferro. Meus pais já nele falavam e justificavam o seu afastamento da vila por questões políticas adversas, pois Loulé foi outrora a chave política do Algarve.

No século passado e precisamente a quando da construção da linha até Faro, era um grande vulto da política de então, uma nobre figura de louletano, o dr. Marçal Pacheco. Como todos os outros, teve os seus adeptos, os seus adversários. A sua grande influência política desde sempre se pronunciou pelo caminho de ferro dentro da vila; mas a adversidade tem os seus fortes tentáculos nos mistérios da engrenagem política, e, enquanto o dr. Marçal Pacheco fazia por que o caminho de ferro saísse obra perfeita, os seus inimigos apro-



Dr. MARÇAL PACHECO
Antigo Deputado e Par do Reino vitalício

veitando-se de todas as fases do decaimento partidário onde militava, emperravam a sua acção. Mas fôsse como fôsse: o caso é que no dia 1 de Julho de 1889 fez-se a inauguração à exploração do trôço da linha férrea de Amoreiras a Faro, e os louletanos começam por sentir bem amarguradamente os efeitos da política que colocou a sua estação de caminho de ferro a cinco quilómetros e meio de distância. Apesar desta adversidade, a grande figura do dr. Marçal Pacheco que era ao tempo deputado e Par do Reino dos mais prestigiosos, continua pugnando por que a linha férrea tocasse na vila, mas, quando as coisas iam a caminho dos bons resultados, a fatalidade contrariando também Loulé, arrebatada, em Abril de 1896, do número dos vivos, êsse muito estimado vulto louletano. E de contrariedade em contrariedade—que até hoje se tem refletido—a minha terra continua privada dêsse nervo de aço, fonte de progresso e comodidade, que a pena ilustre do dr. Francisco Xavier de Ataíde Oliveira, na sua Monografia do Concelho de Loulé, edição de 1905, a páginas 232, melhor relata:

«Dizem que há por aí quem não duvida macular a memória do benemérito filho desta terra, informando ao ouvido de quem pela primeira vez visita Loulé, que Marçal Pacheco nada fizera em benefício do seu concelho, consentindo até que a Estação da via férrea ficasse a mais de quatro quilómetros da Vila.

«É uma calúnia infame ditada por uma consciência refalsada, pois que no tempo em que a Estação foi decretada era Marçal Pacheco uma criança. Ardentemente trabalhou êle em que a Estação ficasse quâsi dentro da Vila. Às suas diligências, recomendações e pedidos mandou o Governo fazer os estudos de um traçado, e por êste ficaria a Estação no Largo do Chafariz. Foi estudado pelo engenheiro Pinheiro Borges, fazendo os trabalhos do campo o sr. Rafael Pinto, e os trabalhos de secretaria, em Faro, o sr. António Francisco de Brito. Ainda foi estudado outro traçado no Largo das Portas do Ceu.

«Não cessava o nosso amigo de recomendar urgência nestes trabalhos, e foram as suas apreensões de que tais trabalhos estivessem propositadamente demorados em alguma parte, a principal

razão que motivou a sua visita a Loulé, na ocasião em que foi acometido da grave doença, que o levou à sepultura.»

É bastante elucidativa esta descrição que o dr. Ataíde de Oliveira faz acêrca do dr. Marçal Pacheco na parte referente ao caminho de ferro passar por Loulé; pois a alguns velhos louletanos tenho ouvido que, à doença que acometeu mortalmente aquela figura, não é estranha a adversidade política da época precisamente quando o caminho de ferro iria ter a sua acção dentro da vila. E muitos traçados e estudos se têm feito: êsses dois apontados pelo dr. Ataíde; em 1914 os da lei 262; e em 1926 outro, que é o que Loulé pede para ser posto em execução. Mas de prático: *Nada!*

Como vê, o caso não é de hoje. É velho, e jâmais os louletanos se calarão enquanto não virem satisfeitos os seus ambicionados desejos.

—Mas diga-me: há alguma relação de paren-

tesco entre essa figura do falecido dr. Marçal Pacheco e o sr. engenheiro Duarte Pacheco, actual ministro das Obras Públicas?

—Já me esquecia dêsse pormenor: era tio.

—Mas agora com o sr. ministro das Obras Públicas de Loulé e sobrinho do falecido Par do Reino...

—Tudo pode ser. E se aos louletanos fôsse dado agora a realização da sua mais velha aspiração, o sr. engenheiro Duarte Pacheco, honrando as tradições de seu saúdoso tio, apenas consumaria um acto que traduz uma reparação justa. E convem frisar: não seria um censurável favor especial de S. Ex.^a, em obediência a ser à sua terra que o faria, pois às pretensões de Loulé, que tão justas são, já na vigência da actual situação política dois ilustres ministros deram assentimento favorável. A maior satisfação de todos os louletanos, porém, seria que o sobrinho de tão ilustre

vulto que foi o dr. Marçal Pacheco, pudesse dar realização prática a tão velha aspiração.

—É sensato o seu modo de ver e claramente se infere que só a razão impera em tão justa pretensão, quer ela seja atendida por um louletano ou não.

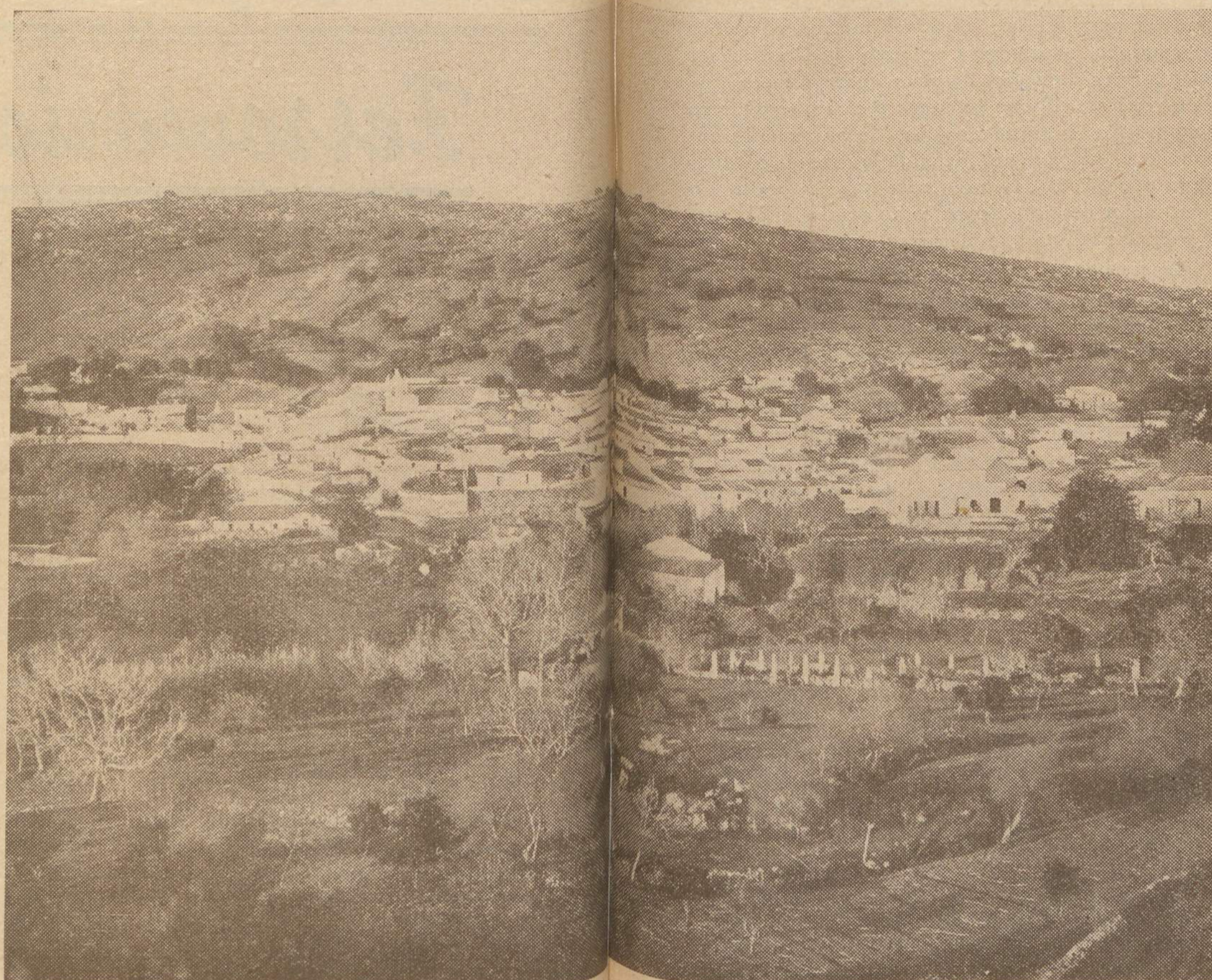
Mas diga-nos: Loulé sente muito a falta do caminho de ferro?

—Sem dúvida, porque a camionagem não resolve completamente o problema dos transportes, comodidade e economia dos louletanos. Há os que gostam de viajar nas camionetas; mas os que precisam do combóio acessível e de segurança para as grandes distâncias são felizmente em maior número. E agora uns números a justificar o prejuízo da distância a que está o caminho de ferro da vila e a fuga de passageiros e de receitas que tal estado de coisas origina. Como Tavira, Olhão, Portimão e Silves, Loulé tem uma série de estudantes que não utiliza os combóios. É sabido que o caminho de ferro faz 50% de redução no preço de assinaturas para os que estudam. Como assim, uma assinatura de Olhão a Faro e Portimão a Silves—anual—fica a menos de 1\$00 por dia, podendo fazer-se as viagens que se desejar. É uma comodidade e uma economia que aos louletanos não é dado usufruir pelo simples facto de não terem caminho de ferro à porta. E em contra-partida é ainda um grande prejuízo para os caminhos de ferro. Ora vejamos. Uma assinatura anual de 3.^a classe de Tavira para Faro custa 485\$00; de Olhão a Faro 252\$50. Trinta estudanses viajam diariamente de Tavira para Faro, e 70 de Olhão. São um rendimento anual de 32.225\$00, que esta classe de passageiros dá ao caminho de ferro, desprezando as camionetas que têm à mão. De Portimão para Silves 60 estudantes dão um rendimento, com as suas assinaturas anuais, de 19.200\$00; Loulé nenhum rendimento dá neste ponto citado, quando é certo que os seus prováveis 50 estudantes poderiam dar de rendimento anual 18.750\$00—à razão de cada assinatura anual de Loulé vila para Faro—375\$00.

Eis uma modalidade onde se faz sentir bastante o afastamento da linha férrea de Loulé, tanto para os seus habitantes como para os cofres dos caminhos de ferro. E pelo lado geral de passageiros, convem dizer que antigamente o seu movimento



ENGENHEIRO DUARTE PACHECO
Actual Ministro das Obras Públicas e Comunicações



ALGARVE — AL Vista Geral



LOULÉ — 1938. O sr. Presidente da Câmara, lendo a acta que concede o Largo da Matriz ao «Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro»

anual era de 40.000, e hoje está reduzido a 17.000.

Há uma fuga de 23.000 que tornarão a voltar ao comboio se êste passar dentro da Vila.

Outro ponto importante pelo qual há necessidade absoluta do caminho de ferro tocar o mais possível nas localidades: Sabe-se que a camioneta é um veículo de grande velocidade mas de fragilidade muitíssimo maior que o comboio. A via que percorre é comum a todos, cheia de obstáculos, e predisposta a constantes e gravíssimos desastres. Há pessoas que por esta razão não gostam de viajar nelas, procurando o comboio onde encontram melhor conforto e segurança. E nos tempos que vão correndo é necessário haver transportes ao paladar de tôda a gente. E a propósito:

Sou funcionário dos caminhos de ferro há 28 anos; há 26 que ando nos comboios e, que me lembre, só registo um acidente grave a que não assisti sequer: o célebre descarrilamento da Figueirinha provocado por mãos criminosas — não foi pois casual. Na estrada, os acidentes contam-se, infelizmente, por milhares em cada ano, nos quais há muitos feridos e mortos a lamentar. No ano de 1937 dá-nos a estatística 8.205 acidentes, dos quais resultaram 5.810 feridos e 367 mortos. Como se vê, o caminho de ferro oferece uma segurança nunca igualada pela camionagem, porque tem via própria e possui outros meios de actuação onde a regulamentação, sinalização e disciplina garantem ao público um melhor serviço, tanto mais quando em breve se tornar num facto a feliz afirmação do sr. engenheiro Vasconcelos Correia de que na «luta gigantesca entre o carril e a estrada — a velocidade — o comboio há-de vencer o automóvel».

E por todo êste exposto e ainda para maior acessibilidade às suas festas e feiras, Loulé precisa de ter dentro de si o caminho de ferro. Como está, é uma pena! Assim o diz tôda a gente que conhece Loulé.

E a terminar:

Dentro de direitos iguais aos das outras terras importantes, nós, louletanos, desejamos prosperar em todos os ramos de actividade — o que é natural —, e por isso pedimos aos dirigentes do País, que nos dêem o caminho de ferro, que é o que nos falta.

A razão económica, fomento e riqueza de Loulé, dependem, em grande parte, do facto do caminho de ferro passar dentro da vila — *Obra que até a actual crise ferroviária aconselha.*

A camionagem tem a sua função importante e melhor ainda a terá quando a sua acção estiver definida e sem afrontar os interesses do carril, e, inversamente; mas os caminhos de ferro são — no campo dos transportes — além da maior razão económica do povo, segurança e comodidade, os melhores meios de defesa e estratégia militar, pois tenho em vista o que vi em França a quando da Grande Guerra: muitos e muitos caminhos de ferro de carácter permanente; muitos e muitos comboios de camions, automóveis, «motos», «sid-cars», mas muitíssimos caminhos de ferro sobresalentes ainda se fizeram. Numa palavra: o caminho de ferro constitue uma grande riqueza do património nacional, e, valorisá-lo, defendê-lo, salvá-lo tanto quanto possível da grave crise que o atingiu, é o meu maior desejo e dever: como profissional, português, e patriota que me prezo de ser.

Apercebo-me porém que novas linhas férreas não se farão; mas o que Loulé pretende diz respeito apenas a uma *variante na linha geral do Sul* (não confundir com qualquer condenado ramal), que sendo uma reparação ao que «nasceu mal», é para todos os efeitos uma grande melhoria para a economia nacional e um cómodo serviço sobretudo para os passageiros de longo e pequeno curso.

Loulé, pela sua posição geográfica, importância populacional, riqueza agrícola, indústria e mais necessidades de interesse vital, nunca poderá dispensar a cooperação dos caminhos de ferro, e para isso, eu, e mais outros louletanos, aqui estamos



LOULÉ — Largo e Jardim do Batalhão de Sapadores de Caminhos de Ferro

pugnando por uma causa que nos legaram incompleta, e nós desejamos entregar aos vindouros realizada e pronta como é de justiça.

Oxalá o nosso humilde esforço corroborando uma petição que se arrasta há meio século, tenha agora a finalidade almejada pelos louletanos, a Bem da Unidade Nacional.

E aqui tem o meu digno amigo o que se me oferece dizer-lhe como subsídios para a história do desvio da linha férrea a passar pela minha importante Vila de Loulé.

OUVINDO PIRES GUERREIRO

Fala Pires Guerreiro, redactor desportivo de «O Século»:— É o nosso entrevistado um desportista moço, inérgico, cheio de vida, a quem o desporto em Portugal muito deve.

— Diga-nos, Pires Guerreiro:— Como louletano, e dos melhores, tem acompanhado êste movimento em prol do desvio do caminho de ferro?

— Sim, senhor, e muito me satisfaz saber que um grupo de conterrâneos meus, e, dentre êles amigos de infância, lutam sem descanso pela realização dêsse grande melhoramento.

— E acha que a causa desportiva em Loulé tem também que lucrar com o caminho de ferro?

— Parecendo, à primeira vista, que não, tem no entanto uma importância capital; senão vejamos: Como sabe, pensa-se, em Loulé, e isso deve ser realidade sem grande demora, na construção dum magnífico estádio municipal. Seria para lamentar até que retardassem a realização dêste melhoramento, importantíssimo, quer sob o aspecto turístico quer económico.

O desporto hoje é o grande factor de propaganda de qualquer região e até de qualquer país.

Sendo Loulé uma das mais importantes vilas de Portugal, a organização de amiudadas provas arrastaria alí milhares de forasteiros que, seriam não só os melhores propagandistas da vila, como contribuiriam economicamente para o desenvolvimento da terra, movimentando hotéis, cafés, cervejarias, adquirindo lembranças da visita, etc.;



LOULÉ — Hospital da Misericórdia

pequenos nada que assumem grandes proporções. Como será possível deslocar milhares de pessoas para assistirem a uma competição de categoria desde que se possa contar apenas com o serviço de camionagem? Êste, poderá ser perfeito e regular para o movimento normal de viajantes, mas não deixa de ser deficiente desde que se verifique uma afluência extraordinária e momentânea.

Loulé, centro do Algarve, como disse, desde que disponha do seu Estádio e de vias de comunicação, está naturalmente indicada para os desafios de finais que despertam sempre vivo interesse; sendo êsses jogos disputados lá, não lhe parece ser para lamentar que um estádio amplo — como espero, há-de ficar o louletano — não chegue a encher-se em virtude da dificuldade de transportes? Mas eu estou optimista e espero que a minha terra será dotada com estes melhoramentos que se impõem ao seu progresso.

Em 1933 consegui levar a jogar em Loulé o *Boa Vista* do Pôrto; e o senhor nem calcula as dificuldades que se me depararam para transportar o grande número de pessoas que de tôdas as terras do Algarve lá quis ir. Se a estação de caminho de ferro fôsse na vila ter-se-iam organizado tantos combóios especiais quantos os necessários e essas dificuldades teriam sido vencidas facilmente.

É possível que eu encare tudo isto com um pouco de optimismo, apanágio talvez dos desportistas, e por isso alimento esperanças de que o desvio da linha férrea pela minha terra há-de ser um facto. Espero que, sem grande demora, possa organizar, no futuro Estádio, algumas competições de vulto, até mesmo com equipas de Lisboa, desde que o êxito financeiro esteja assegurado por um serviço regular e acessível de comunicações. Poderão até ser restaurados os famosos concursos hípicas que tanto nome alcançaram em Loulé há uma dúzia de anos.

Agradecemos a Pires Guerreiro as suas palavras e retirámo-nos satisfeitos, visto que todos os louletanos abordados para se pronunciarem acêrca da variante da linha férrea o têm feito com entusiasmo e muito interesse.



LOULÉ — Vista geral tomada da Ermida da S.ª da Piedade

Colégio Infante D. Henrique

Professora-Directora — ARLINDA DA NATIVIDADE SANTOS REIS

ENSINO SECUNDÁRIO (1.º ciclo) — SALAS DE ESTUDO de harmonia com os planos e programas oficiais

MATERIAL ESCOLAR E DIDÁCTICO COMPLETÍSSIMO

ALUNOS DE AMBOS OS SEXOS

PROFESSORES DIPLOMADOS, COM LONGA PRÁTICA DE ENSINO PARTICULAR

Aprovado pelo Ministério da Educação Nacional

AVENIDA JOSÉ DA COSTA MEALHA — LOULÉ

O único Colégio de Ensino Secundário que não teve uma reprovação

Os seus alunos obtiveram nos exames de passagem e de ciclo as melhores classificações — cem por cento de aprovações como se prova com os documentos oficiais e todos aprovados nos exames de admissão aos Liceus

As matrículas no Colégio estão abertas durante o mês de Setembro

<div>Telefone N.º 45</div> <div>José Pedro Algarvio & Filho</div> <div>DEPÓSITO DE PALMA E ESPARTO</div> <div>EM RAMA E OBRA</div> <div>EXPORTADORES DE FRUTOS DO ALGARVE</div> <div>EXPORTAÇÃO PARA O ESTRANGEIRO</div> <div>COMISSÕES E CONSIGNAÇÕES</div> <div>Rua Nova da Piedade, 112, 114 e 116</div> <div>LOULÉ</div> <div>(Portugal)</div>	<div>TELE { FONE N.º 22</div> <div>GRAMAS UMAL</div> <div>União de Mercearias do Algarve, L.ª</div> <div>IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO</div> <div>ARMAZEM DE MERCEARIAS E FRUCTOS DO ALGARVE</div> <div>TORREFACÇÃO E MOAGEM MECANICA DE CAFÉS</div> <div>CEREAES E LEGUMES</div> <div>FÁBRICA DE CONFEITARIA, PASTELARIA,</div> <div>LICORES E XAROPES</div> <div>ARMAZENS DE RETEM: SÉDE EM LOULÉ:</div> <div>R. Serpa Pinto e R. 1.º de Dezembro Largo Gago Coutinho</div>
<div>TELEF. 36</div> <div>RÁDIO — ELECTROTÉCNICA</div> <div>MANUEL FRANCISCO GUERREIRO</div> <div>RÁDIO: Agências PHILIPS e PILOT—Reparações</div> <div>Material Eléctrico e Instalações de LUZ E FORÇA MOTRIZ</div> <div>ACESSÓRIOS para Automóveis</div> <div>Grupos Electrogéneos Aero-Dínamos e Montagem de Luz</div> <div>em CASAS DE CAMPO</div> <div>Productos ROBBIALAC</div> <div>Gazolinas: SHELL—VACUUM—ATLANTIC</div> <div>Oleos: SHELL—VACUUM—ATLANTIC—CASTROL</div> <div>Largo Gago Coutinho</div> <div>LOULÉ</div>	<div>TELE { FONE 28</div> <div>GRAMAS PINTOS-LOULÉ</div> <div>V.ª DE JOSÉ MIGUEL PINTO, L.ª</div> <div>LOULÉ</div> <div>OBRAS DE PALMA E ESPARTO</div> <div>FRUCTOS SÊCOS DO ALGARVE</div> <div>PREPARAÇÃO CUIDADA DE FIGOS EM CAIXAS</div> <div>E EMBALAGENS DE FANTASIA</div> <div>MARCA REGISTADA</div> <div>PINTOS</div>

TELEFONE 26

FÁBRICA DE TECIDOS DE JUTA, ALGODÃO E LINHO

DE

Manuel de Sousa Inês

Rua Camilo Castelo Branco, 1 a 19

LOULÉ

José de Brito Viegas

VINHOS DAS MELHORES PROCEDÊNCIAS

Aguardentes de figo, medronheira e de bagaço

Campina de Cima**LOULÉ****ALEXANDRE PINTO CONTREIRAS**Mercearias, Farinhas, Cereais, Sêneas, Alpargatas,
Vinhos, Tabacos, Aguardentes, Azeites, Loiça
de Sacavem, etc.**Largo Doutor Oliveira Salazar****LOULÉ****ANGEL DELGADO**

ESTABELECIMENTO DE FAZENDAS

As melhores qualidades a preços muito acessíveis

Rua 5 de Outubro, 58**LOULÉ****Tecidos e Sacaria de Loulé, L.^{da}**Fábrica de Tecidos Algodões, Linhos e Cintas
Grossarias em Linho e Juta Sacaria em todos
os tamanhos e qualidadesTele | gramas - TECIDOS
| fone N.º 44**LOULÉ****BENTO CORREIA**

Bicicletas de Aluguer — Concertos e Acessórios

PINTURAS A PISTOLA E A PINCEL

Largo Doutor Oliveira Salazar, 31 e 31-A - LOULÉ**Moagem Senhora da Conceição**

MOAGEM DE FARINHAS EM RAMA

LOULÉ**BRITO E LAGINHA**

Frutos secos e especialidades do Algarve—Cereais, Vinhos, etc.

TELEFONE 24

Avenida José da Costa Mealha**LOULÉ****SAPATARIA DO POVO**

DE Domingos Gonçalves Elias

FABRICO MANUAL—Calçado de superior qualidade para homem,
senhora e criança — PREÇOS MÓDICOS**Praça da República****LOULÉ****José Emídio da Costa**

FRUTOS SÊCOS—CEREAIS DO ALGARVE

Avenida José da Costa Mealha**LOULÉ****Francisco Mateus de Barros**Grossarias em Linho e Juta—Sacaria em todos os tamanhos
e qualidades—Tecidos de Algodão e Linho—CintasTele | gramas: GROSSARIA
| fone N.º 18**LOULÉ****Sapataria de FILIPE DOS SANTOS**Todo o género de calçado para homens,
senhoras e crianças a preços de combate**66, Rua 5 de Outubro, 68****LOULÉ****CASA BRANCA**

DE JOSÉ DE SOUSA INÊS

Estabelecimento de: FAZENDAS, MODAS E RETROZEIRO

5, Largo Dr. José Bernardo Lopes, 6**LOULÉ****CASA ROSAL**

DE José de Sousa Vitorino

FAZENDAS E RETROZEIRO

Rua 5 de Outubro, 55 a 57**LOULÉ****OURIVESARIA de ALVARO ALEXANDRE DOS RAMOS**Objectos de prata próprios para brindes—RELOJOARIA
CONCERTOS—A Unica CASA que vende relógios ao
preço do custo—A CASA QUE NO ALGARVE
MELHOR PAGA O OURO**Rua 5 de Outubro, 69-71****LOULÉ****António Pedro**Importação e Exportação de Palma e Esparto em Rama e Obra,
Vassouras de Cabo de Madeira, Sistema Americano e de Cabo
de Tamisa—VENDAS POR GROSSO E A RETALHO**Rua da Piedade, 64 a 70****LOULÉ****Armando José Mendes de Sousa Coelho**

Fabricante e fornecedor de calçado

Rua de Portugal**LOULÉ**

VENTURA CORREIA

OFICINA DE FERREIRO E SERRALHEIRO CIVIL

Constructor de engenhos de todos os sistemas

Ferragens para carros, eixos torneados, etc.

Rua Serpa Pinto, 50—LOULÉ

Sapataria Modernade
JOSÉ DA LUZ BARROSCalçado em todas as qualidades para homens, senhoras e crianças
Preços limitados

Oficinas de calçado manual em todas as qualidades

32, Praça da República, 34—Loulé**FABRICA DE MOAGEM**

de

Manuel da Costa Júnior

FARINHAS EM RAMA

1, Rua Nova da Piedade, 11—LOULÉ

ALFAIATARIA

DE

FRANCISCO CANDIDO DE FREITAS

veste com bom gosto e elegância quem for cliente dela

Avenida Marçal Pacheco—LOULÉ**Manuel Pedro Pereira**Depósito de palma e esparto em rama e obra
Fabrico de vassouras de todos os sistemas

VENDAS POR GROSSO E A RETALHO

FRUTOS SECOS DO ALGARVE

Rua Nova da Piedade, 61 e 63 — LOULÉ — (Portugal)

Francisco Dionísio CorreiaDepositário de } Cerveja — Petróleo
Gasolina «Atlantic»**Largo Gago Coutinho—LOULÉ****MANUEL MESTRE**

Farinhas — Cereais — Mercarias

Vinhos e Aguardentes

RUA DE PORTUGAL—LOULÉ**DROGARIA LIZ**

DE

José Lopes Rodrigues

Drogas, Tintas, Produtos Químicos e Perfumarias

AVENIDA MARÇAL PACHECO—LOULÉ**MANUEL FERNANDES SERRA**Armazem de mercearias por atacado, Sêneas, Cereais,
Sabão, Conservas, Licores, Tabacos e outros artigosRua Miguel Bombarda, N.ºs 2 a 12—Rua de Portugal, N.º 1
(Frente para o Largo Dr. Bernardo Lopes)Tele { gramas — **SERRA**
fone N.º 32**LOULÉ****António J. C. Arez, Limitada**

Armazem de Mercarias

DEPOSITÁRIOS DE FÓSFOROS, PÓLVORAS E ALPARGATAS

VENDAS POR GROSSO E A RETALHO

TELEFONE — 43

LOULÉ**Mavaneza Bouletana**

DE

JOSÉ ESTEVENS

Doces regionais

Café, Vinhos, Licores e Tabacos

Largo Gago Coutinho—LOULÉ**Alfaiataria Elegante**

de

João Martins Rodrigues

EXECUTA TODOS OS TRABALHOS COM A MÁXIMA PERFEIÇÃO E BREVIDADE

AVENIDA MARÇAL PACHECO—LOULÉ**Francisco António Patinha****SOLAS—CABEDAIS**

VENDAS A RETALHO E POR ATACADO

Praça da República—LOULÉ**FOTO—AVENIDA**Trabalhos Artísticos em todos os géneros
Ampliações a preços reduzidos**RETRATOS-PASSES tirados e feitos em meia hora****Avenida José da Costa Mealha—LOULÉ****Salão Central**

Cabeleireiro de senhoras

Permanentes com os melhores
aparelhos

Preços sem competência

LARGO GAGO COUTINHO**LOULÉ****Perfumaria da Moda**

Produtos nacionais e estrangeiros

Grande sortido
Artigos de toilette**Praça da República****LOULÉ****VERISSIMO DE JESUS**

FÁBRICA DE TELHA TIPO REGIONAL

LADRILHOS—TIJOLOS**Campina de Cima****LOULÉ**

Telef. 19
End. Telegr.: MOAGEM

Moagem Louletana, L.^{da}
Moagem de cereais pelo sistema austro-húngaro

LOULÉ

TELEFONE 12
GRAMAS «UMAL»

Armazens de Vinhos, L.^{da}
EXPORTADORES DA AFAMADA AGUARDENTE
MEDRONHEIRA DO ALGARVE
IMPORTAÇÃOEXPORTAÇÃO

LOULÉ

ORÇAMENTOS GRATIS

J. F. Guerreiro, Sucessores, L.^{da}
CORRESPONDENTES BANCÁRIOS

Praça da RepúblicaLOULÉ

António Francisco Contreiras
CONSTRUTOR CIVIL

Depósito de madeiras, Materiais de construção,
Ferragens, Vidraça e Drogas

Avenida Marçal PachecoLOULÉ

MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO
Gêssos, Cimentos, Tijolos, Ferro
Instalações completas
de casas de banho.
Artigos de menage:
Loiças, fogões, etc.

Manuel Martins Ferrajota Júnior
CEREAIS E FRUTOS SÊCOS
— MERCEARIAS —

Rua Nova da PiedadeLOULÉ

JOÃO DE OLIVEIRA
CONSTRUTOR CIVIL

Encarrega-se de todos os trabalhos concernentes à sua
arte, a preços sem competência

Avenida Marçal PachecoLOULÉ

TELEF. N.º 53 LOULÉ
N.º 3 PORTIMÃO

Manuel Pedro Madeira
OBRA DE PALMA E ESPARTO
Fabricante de vassouras (sistema americano e manual)

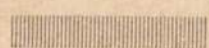
Rua Nova da PiedadeLOULÉ

Francisco Guerreiro Pereira
Casa fundada em 1902
Depósito de Farinhas, Cereais, Sêmeas, Sabão, Adubos, etc.
Sucursal em PORTIMÃO

LOULÉ

HÁ QUARENTA ANOS

Da Gazeta dos Caminhos de Ferro de 16 de Agosto de 1899



O sello nos bilhetes

Está verberado o golpe, não ha que evital-o. Mas a lagrima é livre e se bem que a lamentação tardia é inutil, ella significa um protesto quando é continuação de aviso feito a tempo — muito a tempo — à approximação do desastre.

A nova lei do sello está em vigor, e lá vem as novas verbas aggravando, ao duplo, ao triplo, o imposto sobre bilhetes de passageiros, por proposta do Sr. Alvaro de Castellões, singular proposta feita por um engenheiro da fiscalisação do governo que por isso devia medir-lhe melhor o alcance.

Dissémol-o aqui ha muitos annos, quando se iratou da lei de 4 de maio de 1896 — mau é começar.

Mais de uma vez, nem sabemos quantas, temos combatido este imposto; chamámos a attenção dos interessados para a inesperada proposta; tudo foi inutil.

O teimoso inventor d'esta nova incidencia do imposto ganhou a partida; os caminhos de ferro perderam-na, victimados por um pesado encargo que, na maioria dos casos, é de 10 %.

E curioso é que, ao mesmo tempo que, por meio de tarifas baixas, de reduções importantes, de concessões de todo o genero, as companhias estão promovendo o augmento do seu trafego de passageiros, os governos, uns atraz outros, porque vão sendo todos que se revezam no poder, estejam augmentando os preços por meio de impostos.

Dir-nos-hão que ninguem deixa de ir ao Porto por pagar mais 30 réis.

D'accordo; mas o que vemos é que a corrente começou e vae engrossando, e amanhã nova reforma da lei aggravará o imposto até desgostar o publico que viaja.

Depois, não vemos razão porque, se 30 réis não influem no preço do bilhete, as linhas ferreas não ponham tambem, de sua parte, um imposto igual, bem justificado para as resarcir dos enormes encargos de differenças de cambio que pagam no carvão e nos materiaes que são forçadas a importar por-

que a industria nacional não os produz ou só os produz caros e maus.

Assim, governo augmentando por um lado, as direcções pelo outro, chegar-se-hia, pela inversa, á historia do cabaz de cerejas ao qual uma não fazia falta, theoria que tão repetidas vezes foi empregada que o cabaz ficou vazio.

No caso sujeito o que ficaria vasio seriam os bolsos dos viajantes, ou melhor as carruagens dos comboios, porque se teria estragado o gosto pela viagem.

Depois, se 30 réis não influem no bilhete de 6\$000 réis, sobrecarregam o de 400 réis, e 10 réis sobrecarregam então muito o de 100 réis.

Quando em 1894 a França diminuiu os seus impostos sobre passageiros, muitos casos houve em que a redução não atingiu 10 por cento. E não obstante a França viu rapidamente crescerem o movimento e as receitas em todas as linhas, e sentiu a benefica influencia da redução de preços, vendo diminuir os encargos da subvenção ás companhias.

Quando, ainda ha pouco, a companhia real reduziu as suas tarifas de arredores de Lisboa, viu o mesmo resultado produzir-se, apesar de que n'essa redução muitos casos havia de 10, de 20 e de 30 réis.

Como estas pequenas differenças influem no publico chega a ser inexplicavel, mas é um facto provado.

A applicação do novo imposto acha-se suspensa até a publicação do novo regulamento, situação esta puramente transitoria, e por bem poucos dias, que nada influe para modificar as considerações que fazemos acima.

ESPECTACULOS

CARTAZ DE HOJE

TEATROS

AVENIDA — 21,45 — «Faustino, Limitada».
 APOLO — 21 e 23 — «O mar também tem amantes...».
 VARIEDADES — 20,45 e 23 — «Ribatejo».
 MARIA VITÓRIA — 20,45 e 23 — «Na ponta da unha».

CINEMAS

EDEN — 21,30 — Filmes variados e Complementos vivos.
 OLIMPIA — 15 e 21 — «Gente tenebrosa».

JARDIM ZOOLOGICO — Exposição de animais.

Se visitar LOULÉ não deixe de procurar a

PENSÃO SEZINANDO

Onde encontrará um óptimo e esmerado serviço de mesa, Betos e higiênicos quartos de cama mobilados com todo o conforto.

QUARTO DE BANHO

NUMA PALAVRA: Asseio, comodidade e limpeza a preços económicos e fóra de concorrência.

Explêndido e moderno prédio numa das ruas mais importantes de Loulé

DIÁRIAS DESDE 18\$00

59, Rua 5 de Outubro e Rua do Chafariz, 15, 17, 19 e 21 — LOULÉ

DEPÓSITO GERAL DAS FÁBRICAS DE VIDROS
 DA MARINHA GRANDE

VIDROS, CRISTAIS, GARRAFÕES, VIDRAÇAS, CHAMINÉS, Etc.

SIMÕES & CRISTINA, L.^{DA}

LOUÇAS DE SACAVEM E ARTIGOS PARA BRINDES

82, Praça da República, 84

LOULÉ

Telef. 8 (Cabine Pública)

CAFÉ LOULETANO

Cervejas — Licores — Tabacos nacionais e estrangeiros

AMBIENTE MODERNO — O melhor frequentado

Praça da República

LOULÉ

IMPORTAÇÃO
 EXPORTAÇÃO

Enderêço Telegráfico
 JOSÉ PERES

José Rodrigues Peres & Filhos, L.^{da}

PALMA, ESPARTO E OBRAS

Praça da República, 57

LOULÉ

TELEFONE 42

JOÃO CAETANO DE SOUSA LEAL, L.^{DA}

MERCEARIAS, QUINQUILHERIAS, TABACOS, LOIÇAS E VIDROS
 E GRANDE NOVIDADE EM ARTIGOS PARA BRINDES

VENDAS A RETALHO E POR GROSSO

73, Rua 5 de Outubro, 79

LOULÉ

Os Caminhos de Ferro da Companhia do Norte de Portugal

Pelo Eng.º J. FERNANDO DE SOUZA

Relatório de 1938

II

Dei conta, no artigo anterior, das variações de receitas e do tráfego das linhas concedidas à Companhia do Norte e mostrei que teriam sido muito maiores se até fins de 1934 se tivesse providenciado para a rápida conclusão do troço da Boa Vista à Trindade até uma estação provisória.

Vejamos agora o resultado da exploração na linha arrendada:

LINHA DO TAMEGA

Como é sabido, essa linha foi aberta por troços sucessivos: em 1909, 13 quilómetros da Livração a Amarante; mais tarde, 6 de Amarante ao Gato e 4 de Gato a Chapa; em 1932, 14 de Chapa a Celorico, atingindo o total de 36.

As receitas da exploração, que em 1928 foram de 320,2 contos, desceram a 216,5 em 1938. Em 1937 tinham sido 239,1.

As despesas desceram no mesmo período de 510,8, contos em 1928 a 480,6 em 1938 e o «deficit» anual subiu de 250,6 contos a 264,1.

Os «deficits» nos 11 anos decorridos desde o contrato de arrendamento, somam 3.024,8 contos, que vieram desfalar os recursos da Companhia sem que lhe devessem ser com justiça imputados, e só por imperfeição do contrato.

Um erro de visão levou à celebração de um contrato lesivo, pois a linha do Tâmega, modesto afluente incompleto da do Douro, não podia deixar de ter «deficit» na receita líquida própria. Prestou a Companhia ao Estado o relevante serviço de reduzir consideravelmente as despesas de exploração, cujo coeficiente passou de 400 à média de 200 %.

Com uma interpretação larga do contrato podia o Estado assumir, como era justo e equitativo, ao menos 70 % dos «deficits», o que representaria 2.116 contos de encargos a menos.

Vejamos a evolução do tráfego:

Anos	Quilómetros explorados	Passageiros (mil)		Total	Receita em cont
		1.ª classe	2.ª classe		
1928	22	8,9	55,9	64,9	128,4
1929	22	8,7	61,2	70,0	136,5
1930	22	8,0	64,2	72,2	138,4
1931	23	6,4	56,6	63,0	117,7
1932	36	5,7	62,4	68,2	151,8
1933	36	5,2	53,8	59,0	131,9
1934	36	4,6	57,6	62,2	143,6
1935	36	3,7	59,4	63,1	138,0
1936	36	3,2	58,1	61,3	124,2
1937	36	2,7	59,9	62,6	133,4
1938	36	1,3	38,0	39,3	98,6

O número de passageiros de 1.ª classe desceu de 8.900 a 1.300, apesar de ter subido a extensão explorada de 22 a 36 quilómetros.

É sobretudo desde 1933 que a diminuição se acentuou de 5.200 a 1.300.

Na 3.ª classe o movimento tem variado pouco, pois subiu de 55.900 em 1928 e 59.900 em 1937, tendo atingido 64.200 em 1930.

É em 1938 que ocorre uma baixa enorme pois o número de passageiros desceu a 38.000, menos 21.900 que em 1937.

No total das duas classes, que em 1928 era de 64.900 passageiros, desceu-se a 62.600 em 1937 e a 39.300 em 1938 ou menos 23.300 de um para outro ano, apesar de ter subido a extensão da linha desde 1932 de 22 a 36 quilómetros.

Como se explica esta queda tão grande, acentuada sobretudo em 1938? Crise económica da região? Concorrência crescente do automóvel? Restrição de percurso de comboios? Para essa queda deve ter contribuído o adicional.

O número de quilómetros percorridos pelos comboios, que fôra de 31.187 em 1928, volta a êsse número, pois foi de 32.262 em 1938, tendo sido desde a abertura até Celorico superior a 50.000 anuais e ainda em 1937 de 51.606.

Foi decerto essa enorme redução a menos de 2/3 que fez diminuir consideravelmente a afluência de passageiros.

É certo que a receita do trem quilómetro subiu de 4\$63 em 1937 a 6\$71 em 1938, mas a despesa subiu de 11\$02 a 14\$89.

Deve-se notar que estas receitas e despesas por trem quilómetro abrangem o conjunto de passageiros e mercadorias.

Vejamos, pois, os resultados dêsses últimos transportes:

Grande velocidade

Anos	Toneladas	Receitas em contos
1928	604	23,3
1929	650	23,9
1930	686	22,7
1931	591	21,8
1932	513	23,3
1933	439	21,4
1934	377	18,7
1935	393	19,7
1936	300	16,3
1937	276	16,0
1938	262	15,0

A tonelagem, que até 1932 tivera alternativas sem grande quebra, desceu, de 1937 a 1938, a menos de metade, tendo sido sempre pouco importante tanto na tonelagem como na receita.

Analisemos agora a pequena velocidade:

Pequena velocidade

Anos	Mil toneladas	Receitas em contos
1928	12,7	167,6
1929	11,5	137,6
1930	10,2	127,9
1931	8,8	123,1
1932	7,5	145,2
1933	11,6	180,1
1934	10,8	167,0
1935	9,0	153,6
1936	6,1	109,3
1937	4,9	88,5
1938	7,8	101,8

De 1928 para 1938 houve a quebra de 4.900 toneladas, que só começou a acentuar-se desde 1933, pois de 12.700 em 1928 desceu apenas a 11.600 nesse ano.

As receitas, que haviam descido de 167 contos em 1928 a 145 em 1932, subiram a 180 em 1933, mas começou logo a rápida diminuição até 88 contos em 1937 e a tonelagem subiu em 1938 a 7.800 em vez de 4.900 de 1937 e a receita a 102 contos em vez de 88.

Deve-se notar que está em construção adiantada o trôço de linha de Celorico ao Arco de Baulhe, ponto de confluência de estradas que vêm de Ribeira de Pena, da região de Barroso de Cabeceiras, o que deve ter influência no tráfego dos 36 quilómetros em exploração.

Acha-se, pois, a linha na crítica situação que resulta, além das causas depressivas do tráfego, da sua curta extensão actual, do character naturalmente deficitário como afluente da linha do Douro que leva o seu tributo e por isso a esta cumpria cobrir o «deficit».

Que remédio propõe o relatório ao cabo de seis anos de administração do Estado?

Até agora o que lhe ocorreu não foi pedir que o «deficit» saísse do fundo especial ou que ao menos o Estado contribuisse com os 70 % previstos no contrato. A única providência tomada foi reduzir desde Março de 1938 o percurso dos combóios... e alvitrar a suspensão completa do serviço!

Eis os termos em que êsse alvitre é formulado:

Êste «deficit», de mais ãe 250 contos é absolutamente incomportável para a situação financeira da Companhia.

Por outro lado, os serviços ferroviários estão reduzidos ao mínimo e não há possibilidade de assegurar êste mínimo de serviços fazendo maiores compressões de despesas.

O remédio para esta situação só poderá pois resultar ou dum aumento de tráfego ou da supressão completa dos serviços ferroviários nesta linha, como se tem feito em muitos outros países.

A região atravessada pela linha é relativamente pobre e por isso um aumento de tráfego acentuado só poderia provir dos transportes do minério de ferro das minas do Marão, quando os jazigos estejam suficientemente reconhecidos e sejam susceptíveis de entrar em lavra activa.

Mas mesmo para isso torna-se indispensável a instalação dum cabo aéreo, para o transporte do minério desde as minas até à estação de Codeços, com a extensão de 13 quilómetros, o qual não custará menos de 4.000 contos.

Admitindo a melhor das hipóteses e que a empresa concessionária das minas obtenha disponibilidades para esta instalação, o facto é que nunca antes de 3 ou 4 anos as minas poderão entrar em regime de lavra intensiva.

Convirá prolongar, com grave dano da situação financeira da Companhia, o actual estado de coisas por mais êste período?

Ou não será preferível suspender completamente os serviços ferroviários, até que a interrogação posta sobre a exploração mineira do Marão tenha sido resolvida satisfatoriamente?

Os votos da Comissão Administrativa são neste sentido, mas como solução transitória, enquanto se não demonstre cabalmente a viabilidade da exploração dos jazigos mineiros do Marão, não poderia o serviço na linha do Vale do Tâmega ficar restrito ao correio, por meio duma viatura a gasolina e às mercadorias de P. V. uma ou duas vezes por semana? Só ao Governo compete resolver nesta matéria, tendo em consideração os superiores interesses do país.

Nem ao menos se quiz esperar pela abertura do novo trôço até o Arco de Baulhe.

Assim se encaram de ânimo leve os interesses da região em cuja linha circulam 65.000 passageiros e 8.000 toneladas de mercadorias.

Suponha-se que depois de construída a rede de estradas da região de Basto se reconhecia que era diminuta a circulação. Ousaria alguém propôr que se abandonasse e se suspendesse a conservação para evitar despesas não compensadas?

Não se trata, num caso e noutro, de serviços públicos de utilidade geral e regional, apesar do encargo dêles resultante para o Estado?

É sempre o êrro fundamental do critério acanhado e exclusivo, que encara o caminho de ferro como empresa meramente industrial, condenada desde que o capital não é remunerado e menospreza o seu character de serviço público necessário.

* * *

Vai longo êste artigo, fastidioso para quem não se interessa particularmente pelas linhas estudadas.

Deixarei para outro algumas reflexões acerca da parte do Relatório, que se refere à situação financeira da Companhia.



“Sud-Express”

Começou no dia 1 do corrente a circular entre Lisboa e Paris

Conforme fôra anunciado, restabeleceram-se de novo as carreiras ferroviárias do «Sud-Express» entre Lisboa e Paris, interrompidas há três anos por motivo da revolução espanhola. Assim, no dia 1 do corrente mês, foi inaugurado o serviço com o combóio n.º 53, o qual deixou a Estação do Rocio às 13,55, constituído por máquina, forção e três carruagens, uma das quais restaurante e a outra do serviço combinado para o Estoril.

Partiu repleto de passageiros, e à sua largada assistiram numerosos funcionários ferroviários, entre êles, os srs. eng.ºs Pereira Barata, Chefe de Divisão da Exploração da C. P.; Inspector, sr. Gregório Marcelino; Azevedo Nazaré, Chefe dos Serviços de Movimento; sub-inspector, Graça; e o fiscal do Governo, Alfredo Luz, bem como, o Chefe da Estação do Rocio, sr. Carvalho.

* * *

De acôrdo com o contrato estabelecido entre a Compagnie Internationale des Wagons-Lits e a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, ficou assente o seguinte horário para o serviço di-

recto duma carruagem do combóio «Sud-Express» desde e até o Estoril:

801	{ Alcântara-Mar, partida . . .	19,15
Rápido de luxo	{ Estoril, chegada . . .	19,41

A ligação internacional a êste combóio procede de Campolide por desdobramento do combóio 54 «Sud-Express» da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

802	{ Estoril, partida . . .	12,39
Rápido de luxo	{ Alcântara-Mar, chegada . . .	13,03

Êste combóio liga, por Campolide e Lisboa-R., ao combóio 53 «Sud-Express» da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

São admitidos passageiros de 1.ª e 2.ª classes para Cais do Sodré, em Cascais, Monte Estoril, Estoril e S. João do Estoril, onde as horas de partida são, respectivamente: 12,25—12,28—12,39—12,42 e sendo a chegada a Cais do Sodré às 13,08.

Em Alcântara-Mar êstes combóios não fazem serviço de passageiros.

* * *

Nos últimos dias o «Sud» tem chegado à capital com o atraso de uma hora e às vezes mais, demora motivada nas fronteiras da França e Espanha.

Vida Ferroviária

Uma homenagem, em Sintra, ao sr. José Geraldo Lopes, fundador do Grupo Instrutivo Ferroviário de "Campolide"

Um grupo de perto de cinquenta alunos da Escola Profissional «António de Vasconcelos Correia», do Grupo Instrutivo Ferroviário de «Campolide», reuniu-se no dia 3 do corrente em Sintra, num jantar de homenagem ao sr. José Geraldo Lopes, que há quinze anos, depois da fundação desta agremiação desenvolveu uma actividade enorme, até mesmo com prejuízo da sua saúde, conseguindo assim obter os mais rasgados elogios dos seus superiores bem como de S. Ex.^a o sr. Ministro da Educação Nacional, para quem a «Escola» é considerada um exemplo de disciplina e boa orientação no ensino.

Iniciou-se o banquete no Restaurante «Café Elite», às 20 horas, presidindo o nosso director sr. Carlos d'Ornellas que dava a direita ao homenageado e a esquerda ao sr. João Duarte Victório. Sentaram-se ainda na mesa de honra os srs. dr. Ivo Xavier Fernandes e António Ferreira.

O banquete decorreu na melhor harmonia tendo no final usado da palavra em primeiro lugar o professor sr. dr. Ivo Fernandes que num improvisado feliz, recordou os bons momentos passados nas duas últimas excursões em Tomar e Caldas da Rainha. Seguidamente o nosso director saudou a comissão organizadora da homenagem, agradecendo o convite que lhe foi feito, e depois de também saudar os alunos e professores lê um pequeno discurso de elogio ao homenageado, sr. José Geraldo Lopes, do qual transcrevemos alguns períodos:

«Já velho nas lides da Imprensa, habituei-me a conhecer os Homens e a distingui-los, pelos seus defeitos e qualidades.»

«José Prego publicou um livro que se intitula «Na Hora dos Covardes» e no qual põe pelas ruas da amargura todos os que nos abraçam, nos tecem elogios mas, pela frente, mas que pelas costas nos atraçoam com frases ou gestos. Esses não são homens. Tem razão, José Prego. Homens são aqueles cujas qualidades de character se impõem ao respeito e, Homens são estes alunos que, nobremente, se manifestaram, organizando um banquete de homenagem ao Presidente da sua Caixa Escolar, pessoa de superior honestidade, um character, enfim, um Homem, na acepção da palavra.»

«O reconhecimento patenteado por estes alunos, que, abandonando o seu passeio turístico anual e aproveitando os fundos que existiam na sua Caixa Escolar, resolveram levar a efeito esta adorável e sentimental homenagem, demonstra bem o seu sentimento de gratidão, muito pouco vulgar nos tempos que vão correndo. Isto é um grupo de rapazes formados em nobresa de alma, formados em character, formados em sentimento e formados em espirito desempoeirado. É com estes que me quero, é com estes trabalhadores de dia e estudantes à noite, que quero acamaradar e com eles desejo viver. Honra aos professores da Escola que tão nobres discípulos conseguem ter.»

Dirigindo-se ao homenageado termina assim o seu discurso:

«Não é possível inumerar os seus grandiosos serviços dentro do Grupo Instrutivo Ferroviário de Campolide. São 8 anos de labuta constante e superior direcção educativa, a que não falta sequer o exemplo. Falando algumas vezes com o sr. eng.^o Vasconcelos Correia e

com o sr. genera Raúl Esteves, ouvi rasgados elogios à sua obra e até os ouvi também, de S. Ex.^a o sr. Ministro da Educação Nacional. Nem uma censura ao seu criterioso trabalho ou procedimento.»

Falou a seguir o homenageado que principiou por agradecer a homenagem que lhe prestavam—a qual acha injusta—saudando também a mesa e a comissão organizadora. Diz ter dedicado o melhor do seu trabalho à Escola «António de Vasconcelos Correia», lamentando que procurem afastá-lo por meios pouco honestos do convívio dos alunos a quem tanta amizade dedica. Estas frases de Geraldo Lopes são coroadas de uma salva de palmas que a assistência prolonga por bastante tempo. O orador terminou por mais uma vez agradecer tantas provas de estima e consideração, tanto dos alunos da Caixa Escolar como das pessoas que assistiram a esta festa.

Seguidamente levantou-se para ler uma mensagem ao homenageado o sr. António Ferreira, presidente da Comissão. Eis o texto da referida saudação a José Geraldo Lopes:

Ex.^{ma} Senhor José Geraldo Lopes: Os alunos da Escola Profissional de «António de Vasconcelos Correia», que V. Ex.^a fundou e dirigiu durante 14 anos, hoje reunidos, cumprimentam e saúdam V. Ex.^a patenteando o nosso reconhecimento e profunda estima.

O vosso afastamento do nosso convívio não será longo, pois a razão assiste-vos; a moral, a delicadeza e a bondade são a base dessa razão.

Nós fazemo-vos justiça; e assim, senhor José Geraldo Lopes, com esta humilde mas sincera homenagem, queremos dar-vos uma prova do nosso maior apreço, amizade e agradecimento por tudo quanto fizestes em prol da nossa Escola e da nossa educação.

Eis a expressão da nossa admiração, do nosso sentir, que temos a honra de depôr nas vossas mãos.

Sintra, 3 de Agosto de 1939.

(aa) Maria Eulália Mendes de Sousa, Silvina Duarte Pereira, Maria do Céu Rosa Madeira, Maria Rosini Martins Jorge, Dulce Amaral Abrantes, Ilda da Conceição Lucas, Julieta da Silva Dias, Maria Amélia Paula Farinha, Maria de Lourdes Faria, Maria Fernanda Tormenta, António Ferreira, Álvaro António Maia, Daniel Lourenço Granjo, António da Silva, Fernando Pires Coelho, Victor Almeida, Alfredo da Silva Belém de Oliveira, Lázaro Alberto João, Fernando Ricardo, João Esteves Dias, Alberto Cardoso, António de Figueiredo Ramos, Júlio de Carvalho Felipe, Fernando dos Santos Ribeiro, António Martins Azevedo, Domingos Eugénio dos Santos, Alexandre da Conceição, Carlos Paula Farinha, José Gonçalves Faria Júnior, Fernando Manuel da Silva Lopes, Augusto Cardoso Pereira, João Marques Pereira, José Martins Pinto e Anibal Antunes Pires.

Assistiram também os srs. José Parreira Alves e Mário Parreira Alves.

* * *

A Comissão Organizadora do banquete era composta dos srs.: António Ferreira, António Martins Azevedo, Alberto Cardoso, António Maia e João Marques Pereira.

As iniciativas do Ateneu Ferroviário

Um passeio à Barra e ao Montijo

P o r A . C U N H A C O R R Ê A J R .

Domingo de verão. Às primeiras horas da manhã o alfacinha começa a procurar no campo ou nas praias um pouco do ar fresco e saudável que lhe falta na cidade. Já na véspera, no sábado, pudéramos assistir à debandada... Gente alegre e ruidosa que vai retemperar o espírito e o corpo na ginástica salutar de um banho marítimo ou na contemplação das coisas lhanas do campo. O Ateneu Ferroviário vai também. E, à hora marcada, o vapor «Trás-os-Montes» desatraca, cheio de gente e de alegria, a caminho da Barra. Com as primeiras voltas da hélice, começam os primeiros rodopios da dança. Gargantas vibrantes de raparigas sãdias enchem os ares e os corações de melodias portuguesas. Da proa à ré, o «Trás-os-Montes» transforma-se rapidamente num movimentado salão de baile. E assim, rio abaixo, enquanto as águas beijam a quilha do vapor, num movimento de justificada inveja e de alucinada ância, os pares esquecem o materialismo das coisas e guidam-se à espiritualidade da vida, do amor e da música.

As imagens fugitivas da granítica e marmórea Lisboa vão ficando para trás, no confuso massiço da casaria e no denso nevoeiro que, aos poucos, galgando as ribas, estende uma longa cortina entre nós e a margem. As docas, os cais e as praias distinguem-se apenas através de um manto escuro do nevoeiro teimoso e irritante. O piloto do vapor é de uma gentileza inegalável. A sua mão de mestre vai-nos conduzindo a todas as enseadas e a todos os recantos pitorescos da margem, como se compreendesse que o nosso desejo era ver tudo e tudo apreciar. Mas que pena! O tempo está tão escuro que mal se distinguem as banhistas por essas praias... Dáfuno, Pedrouços, Caxias mal se percebem.

A bordo, a animação é constante e contrasta flagrantemente com o estado do tempo. A Barra está muito próxima. E os pares estão mais chegados... na completa abstracção da música. E quantos não desejariam seguir Barra fora, sempre em frente, sem jamais parar, na rota do incerto e do absoluto, na plenitude e na grandeza do Atlântico. O «Trás-os-Montes» pára repentinamente. E muitos lançam para o oceano um olhar de esperança, de sonho e de amor. Lá, muito longe, numa ilha deserta e imaginária, talvez se encon-

trasse a ventura de um amor ideal, numa vida semelhante à do Tarzan dos filmes. Uma volta rápida do leme interrompe este cogitar da gente moça que vai a bordo, embalada suavemente pelo rio e pelos sonhos, e dirige o vapor para a margem oposta do Tejo. Aqui, o nevoeiro já desapareceu. Observamos perfeitamente toda a beleza da margem sul. O Bugio já ficou para trás, na sua solidão e na sua poesia. E o «Trás-os-Montes», bailando pachorrento com as ondas, como que acompanhando o ritmo da música, dirige-se para o Montijo. E o longo formigueiro dos excursionistas toma, de uma ponta à outra, o não menos longo cais daquela interessante vila. Depois, os mesmos pares de bordo, no mesmo sonho, dispersam-se por terra dentro em busca de imagens e de emoções. A vila movimenta-se e anima-se. E o gargalhar espontâneo da gente nova da excursão enche de harmonias a placidez daquele recanto belo. A Banda do Ateneu faz ouvir-se num magistral concêrto, que põe fim ao programa da excursão. E pelo declinar da tarde a população do Montijo acorre ao cais para saudar, na despedida, este grupo gentil de lindas raparigas e de alegres rapazes, que foram procurar, naquele dia quente de verão, noutros ares, refrigério para o corpo e calor para a alma. Lisboa, por fim, acolhe-nos sorridente e nada despeitada.

E deste passeio ficarão certamente para sempre recordações encantadoras, que o amor e a saudade nimbarão de um brilho estranho, mas eterno e vivificador.

Dando à estampa as nossas apagadas impressões, nada mais temos em vista do que felicitar a Direcção do Ateneu, pelo resultado brilhante do seu passeio, e agradecer-lhe a subida gentileza do convite.



≡ ÉSTE NÚMERO FOI VISADO ≡

≡ PELA COMISSÃO DE CENSURA ≡

Ecas & Comentários

P o r S A B E L

Elogio de escritores portugueses

REALIZOU-SE o mês passado em Bandol, pequena cidade próximo de Marselha, o Congresso da Associação dos Homens de Letras da Provença, a que um enviado especial do Diário de Lisboa deu uma coluna de prosa.

Durante o Congresso foi elogiada a obra do ilustre jornalista e nosso presado amigo dr. Joaquim Manso, na presença de perto de um cento de escritores franceses, alguns dos quais com cadeira na Academia.

Ressalta da notícia uma figura cujo nome nos fere a não ser que não seja o bicharôco que em tempos que já lá vão escreveu e fez aparecer no mercado um pestilento livro político e cheio de maldade com o título de «A Mornaça». Este livro foi escrito por Ferro Alves, homem que durante a guerra de Espanha tinha na fronteira próxima a Ciudad Rodrigo a fotografia como sendo um espião ao serviço de Madrid — então na mão dos comunistas — e fugiu a tempo para França, pois já havia sido condenado à morte por um tribunal que funcionava próximo de Salamanca.

Ainda mais.

O livro «A Mornaça», feito durante o tempo que esse cavalheiro esteve deportado nos Açores, diz tudo quanto há de peor dos açorianos a quem classifica de indolentes, estúpidos e morrinheiros.

Aos intelectuais dos Açores chama esse imbecil selvagens e hipócritas.

Será por acaso este Ferro Alves o mesmo que cita o nosso presado colega Diário de Lisboa, que, no Congresso, onde foi elogiada a obra de Salazar, deitou prosa de «relêvo»?

Profetas e profecias

REALMENTE, há razão em afirmar que existem mais doidos à solta do que encerrados em edifícios próprios. Ora, justificando este princípio, apareceu agora uma nova, dando a conhecer que a formosa e bela Marlène Dietrich, aquela diva do cinema de pernas elegantes e atitudes provocantes, lê nos astros o futuro dos homens. Assim, a um jornalista que a entrevistou nesse sentido, declarou, em atitudes plásticas alusivas que:

— Estudei a astrologia porque estou convencida de que o Mundo e os homens estão submetidos à influência dos astros. E ainda mais posso predizer que no dia 15 de Agosto próximo conheceremos uma forte tensão internacional, pesada de ameaças para a paz dos povos, mas não posso afirmar se a guerra reventará. É de temer que Hitler, sabendo de astrologia, não aproveite este dia 15 de Agosto para regular definitivamente a questão de Dantzig.

Chama-se a isto descaramento. Contudo, também cá na Redacção, somos actores dos astros. Falámos com a Lua, e ela disse-nos que tem uma grande influência sobre a Marlène Dietrich. Senão veja-se...

Pássaros e passarões

UMA ilha da Oceânia, a Nova Caledónia, pertença da França desde 1853 e outrora presídio de políticos e condenados a trabalhos forçados, vai tornar-se numa colónia de estudo sobre aves.

O Museu de Nova York envia e subsidia os sábios encarregados desse estudo, os quais se comprometem a reunir as mais variadas e ricas espécies aviárias.

Com facilidade Portugal conseguiria obter mais variadas e numerosas espécies, instalando idênticos serviços no Governo Civil, Limoeiro & C.^a.

Era cada passarão...

Balanço da guerra de Espanha

PUBLICAM-SE as estatísticas das perdas de oficiais do corpo de Marrocos, incluindo os feridos. Nos três corpos que compõem estas tropas as perdas são: Legião (16 bandeiras): 14 comandantes, 24 capitães, 104 tenentes e 140 alferes. Regulares (grupos de Tetuão, Melilha, Ceuta e Larache): 1 tenente coronel, 13 comandantes, 70 capitães, 130 tenentes, 146 alferes, 40 oficiais indígenas mortos e 920 feridos. «Mehallas» (corpo de polícia indígena): 6 capitães, 15 tenentes, 17 alferes, 12 oficiais indígenas mortos e 120 feridos. Na infantaria dos regimentos de África contam-se 11 comandantes, 5 capitães, 10 tenentes, 90 alferes mortos e 310 feridos. Estas cifras dizem apenas respeito a infantaria. As baixas na artilharia, aviação, intendência e serviços sanitários são de 300 oficiais.

Um...

CONSTA que nos serviços de autobuses da Gare do Norte de Paris, existe um condutor duma amabilidade extrema. Se surge algum provinciano ou estrangeiro faz-se logo «cicerone» e vá de explicar dos mínimos aos maiores pormenores da vida parisiense.

Embora seja um, faz-nos inveja, pois nem autobuses temos quanto mais condutores delicados... Só se for na Carris de Ferro de Lisboa. Esta porém somente possui carros eléctricos...

Casamentos em série

NO Canadá, celebraram-se há dias 106 casamentos simultâneos, iniciativa da Associação Católica desse País. Este terrível acto foi realizado ao ar livre, o que nos leva a crer que o nobre exemplo da França, abolindo as «execuções capitais» em público, não foi devidamente tomado em conta pelo Canadá...

Escôva que largou cabelo

A «United Press», de Roma, transmitiu para Nova York e esta para Lisboa, um telegrama em que noticia «de fonte particular, que merece crédito» que Mussolini sofreu um ataque cardíaco, «em virtude de uma complicação proveniente de úlcera no estômago, pelo que foi levado de Bolonha, em avião, para Roma».

Diz ainda o telegrama que «salienta-se que Mussolini não assistiu às grandes manobras militares do Pó e que o não deixaria de fazer se o seu estado não fôsse sério». «Na sua residência encontram-se alguns médicos, etc., etc.».

Afinal de contas o Duce assistiu na noite de 9 à representação da opera «Carmen», espectáculo em benefício dos campos de verão para crianças.

Pois está provado que esta forjada notícia não é nada mais nem nada menos que uma grandíssima «escôva» que resultou o seguinte telegrama transmitido pela Havas:

ROMA, 10 — Ekins, correspondente, em Roma, da agência americana «United Press», foi expulso de Itália, por ordem pessoalmente dada por Mussolini. Ekins obteve um prazo de algumas horas para abandonar o território italiano. Esta decisão seria motivada pelo facto de Ekins ter dado a entender em certas informações que Mussolini estava gravemente doente. Os escritórios da «United Press» em Roma foram encerrados.

Aquela agência não poderá eventualmente retomar a sua actividade, senão no caso de lhe ser concedida autorização especial pelo governo italiano.

MELHORAMENTOS

Ferroviários

Inauguração do apeadeiro do Calhabé

Com um lúcido programa de festejos, teve lugar no dia 6 do corrente a inauguração do apeadeiro do Calhabé, melhoramento este que deu motivo a numerosas manifestações de regosio dos habitantes do bairro, agora servido pelo novo apeadeiro.

Procedente da Estação Nova chegou o primeiro comboio, o qual era tripulado pelo sr. eng.º Anibal Soares Ribeiro.

A máquina vinha engalanada com bandeiras e flores e as carruagens, transportavam numeroso povo do bairro de Calhabé.

À chegada do comboio, foram soltados vivas e queimaram-se inúmeras girândolas de foguetes, enquanto a Tuna do Clube Operário local executava uma marcha. Depois, o sr. eng.º Anibal Ribeiro descerrou a placa indicativa do apeadeiro, acto este que originou novas manifestações populosas.

Mais tarde, houve uma sessão solene no Clube Recreativo do Calhabé, presidida pelo sr. dr. António da Costa Rodrigues, representando o sr. Governador Civil, e ladeado pelos srs.: Vilaça da Fonseca, pela Junta Provincial da Beira Litoral; Abílio Lagôas, pela Associação Comercial; António de Moraes, pela Sociedade de Defesa e Propaganda de Coimbra; engenheiro Soares Ribeiro, representante de Via e Obras da C. P., e José Pedro da Silva, chefe da Circunscrição.

Falaram os srs.: Humberto Cruz, José Bento da Silva, Eduardo Severino de Oliveira, João de Deus Cunha, Vilaça da Fonseca e por último, o sr. dr. Costa Rodrigues, que fez a história do antigo bairro do Calhabé, endereçou palavras finais de homenagem à Comissão Promotora e ao sr. Humberto Cruz — principal iniciador do movimento a favor do apeadeiro.

Todos os oradores foram aplaudidos de forma calorosa.

Em seguida, num dos gabinetes do Clube foi servido um «Pôrto de Honra», à Imprensa e aos empregados da C. P. que tripulavam o comboio de inauguração.

Um baile de gala encerrou os festejos.

“Gazeta dos Caminhos de Ferro”

OFERTA AOS ASSINANTES

Com a apresentação dos recibos do 3.º trimestre ou do ano, oferecemos aos nossos assinantes alguns livros com assuntos ferroviários de interesse para quem se dedica e coleciona notas que muito beneficiam os estudos ferroviários.

Dirigir-se à nossa redacção, Rua da Horta Sêca, 7-1.º, Telefones 20158 ou 27520.

Para os assinantes da província basta que nos enviem os portes de correio na importância de um escudo.

IMPRENSA

«JORNAL DA TARDE»

Sob a direcção do nosso presado amigo dr. Jorge de Faria, apareceu em circulação o *Jornal da Tarde* do qual fazem parte elementos conhecidos e bem experimentados nas lides da imprensa profissional, como Mário Pires, Pinto Monteiro, Mário Quintela e Costa Júnior.

O primeiro número — porque não havemos de confessar — surpreendeu-nos, pois apresentou-se deselegante e falto de interesse. Recentemente tem melhorado e estamos certos que será de futuro um bom jornal da tarde.

Sinceramente desejamos-lhe longa vida.

DR. BEIRÃO DA VEIGA

Abandonou o cargo, que exercia há muitos anos no *Diário de Notícias*, o sr. dr. Caetano Beirão da Veiga.

Dr. Armando Narciso

De regresso a Portugal, chegou no dia 6 do corrente, a bordo do «Boschfontein», o nosso prezado amigo e médico da *Gazeta*, sr. dr. Armando Narciso, que em missão oficial assistiu «aos dias médicos luso-brasileiros», realizados na Alemanha.

O sr. dr. Armando Narciso, durante a sua permanência na Alemanha, visitou algumas estâncias climáticas, o mesmo fazendo, na Itália e Sul da França.

Viagens e Transportes

Caminhos de Ferro do Vale de Vouga

Entrou em vigor no dia 1 do corrente, o 1.º aditamento ao cartaz horário de 25 de Julho de 1938, relativo aos combóios n.ºs 42 e 107. Assim:

COMBÓIO N.º 42

ESTAÇÕES		HORAS
Viseu	Partida	13 07
Abravezes.	»	(a) 13 13
Campo.	»	13 19
Mozelos	»	(a) 13 23
Travanca de Bodiosa	»	13 27
Bodiosa	»	13 35
S. Mamede do Mato.	»	(a) 13 41
Mossâmedes	»	13 47
Real.	»	(a) 13 53
Fataunços.	»	(a) 14 02
S. Pedro do Sul	»	14 20
Termas	»	14 30
Vouzela	»	14 44
Ferreiros	»	(a) 14 54
S. Vicente.	»	15 00
Oliveira de Frades	»	15 11
Pinheiro de Lafões	»	15 23
Vila Chã	»	(a) 15 33
Quintela	»	(a) 15 39
Arcozelo das Maias	»	15 45
Ribeiradio	»	16 01
Barreiros	»	(b) 16 04
Cedrim	»	16 10
Paradela	»	16 20
Poço de S. Tiago	»	(a) 16 25
Carvoeiro	»	16 36
Sernada	Chegada	16 41

COMBÓIO N.º 107

ESTAÇÕES		HORAS
Sernada	Partida	16 49
Macinhata.	»	16 54
Valongo	»	17 00
Aguieira	»	(a) 17 07
Mourisca	»	17 10
Águeda	»	17 20
Casal d'Álvaro	»	17 27
Cabanões	»	17 30
Travassô	»	17 34
Eirol	»	17 38
S. João de Loure	»	17 41
Eixo	»	17 45
Aveiro	Chegada	17 56

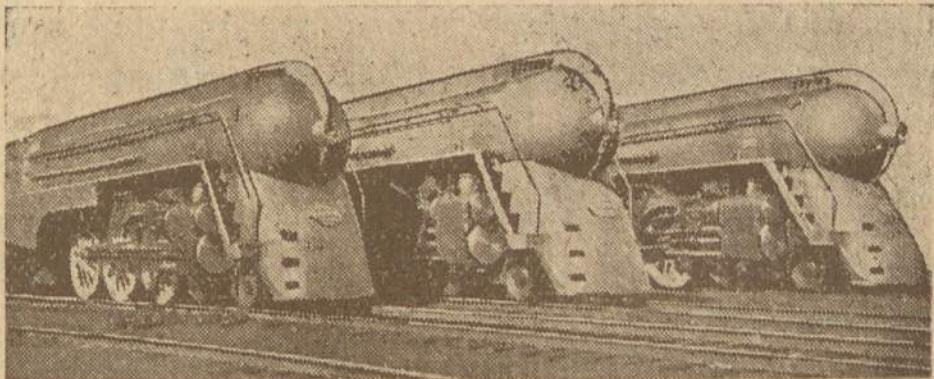
(a)—Meio minuto de paragem quando houver passageiros a embarcar ou desembarcar.
(b)—Meio minuto de paragem no dia 8 de cada mês.

LOCOMOTIVAS A VAPOR

A velocidade, luxo e economia
dos novos tipos "Torpedo"

As velocidades atingidas por certos combóios em determinadas linhas é o resultado duma verdadeira epopeia vivida pelas empresas ferroviárias. Os técnicos têm-se entregado a uma labuta constante para a determinação das razões que possam influir nesse aumento brusco da velocidade, contrastando com a diminuição do dispêndio material. Criaram o lema "de máximo rendimento com o mínimo de gasto". E é nesse sentido, que se resume a actividade da engenharia nos caminhos de ferro.

O peso dos combóios modernos, chega a ser quasi metade dos antigos, daí advindo um aumento de ve-



Três locomotivas do tipo «Torpedo»

locidade, economia de combustível e do material rolante. Também no capítulo comodidade, o aperfeiçoamento dos engates tem permitido reduzir, de forma sensível, a trepidação tão incomodativa para o passageiro. As linhas são hoje objecto dum estudo que permita uma redução de curvas, originárias da moderação da velocidade, factor característico do século XX.

Após a aparição das locomotoras, surgem agora as locomotivas a vapor dispostas a roubar a primazia àquelas, através da economia de combustível.

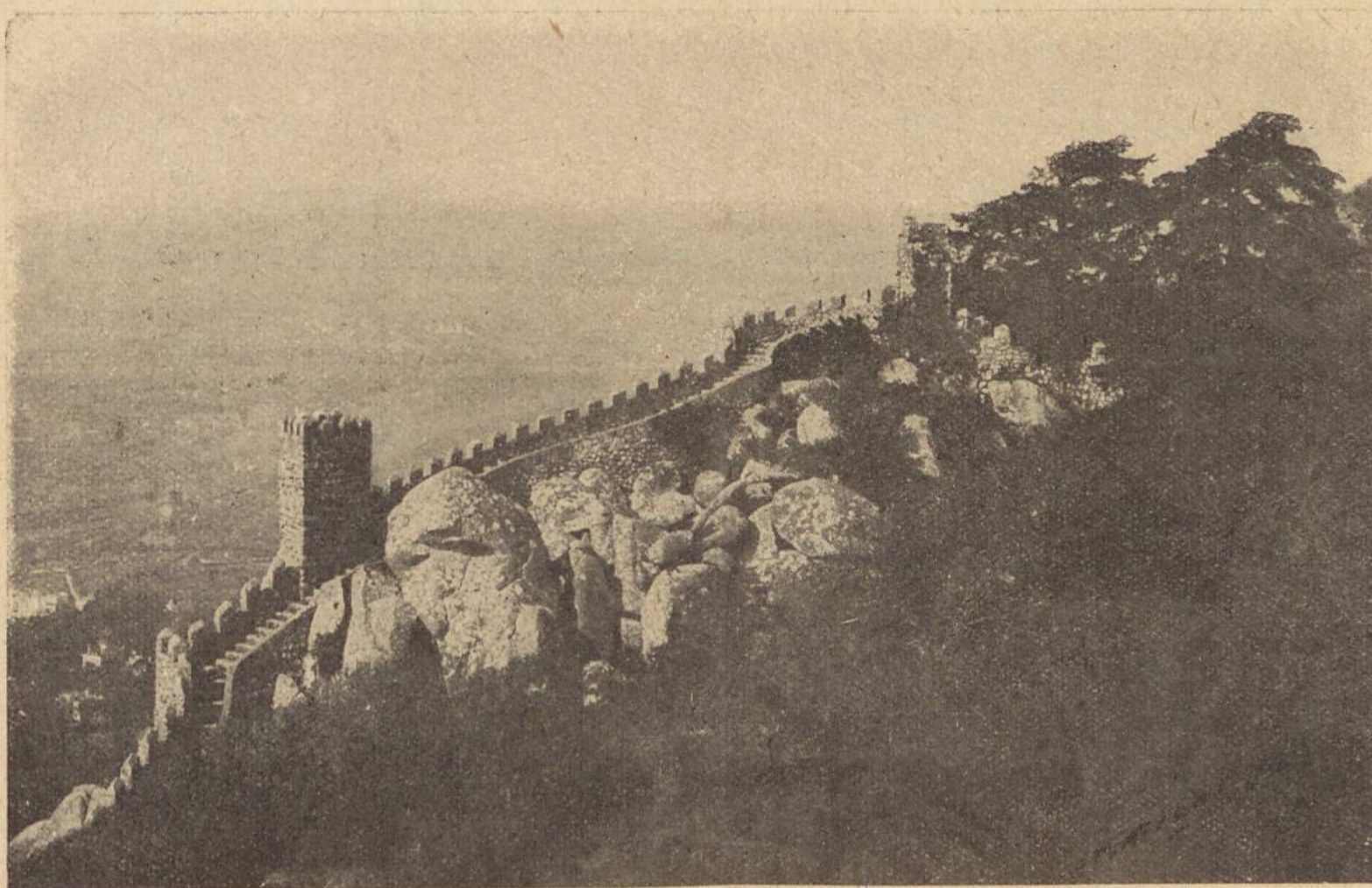
São as do tipo "Torpedo", máquinas a vapor, para combóios rápidos de passageiros, desenvolvendo uma potência de 4.700 H. P. A aparência destas locomotivas é qualquer coisa de gigante e os seus interiores têm um cunho de luxo requintado. Predominam as côres, dourado pálido, rosa e azul celeste vendo-se geralmente a téca da Birmânia, a madeira zebrada da África do Sul e o ébano de Macassar. Para a solução do incomodativo fumo as carruagens são herméticamente fechadas e o ar que nelas se respira é filtrado e lavado é — segundo o clima — aquecido ou refrescado por meios automáticos e mecânicos.

A traços largos eis assim as características das novas locomotivas a vapor "Torpedo", obra de renovação da engenharia moderna.

A Câmara Municipal de Abrantes e o seu monumento a D. Nuno Álvares Pereira

Por iniciativa da Câmara Municipal de Abrantes, estuda-se a construção do monumento a D. Nuno Alvares Pereira, a erigir no Outeiro de S. Pedro, local onde o heroi-santo reuniu os seus homens de armas. Esta manifestação terá um cunho patriótico, e será auxiliada por todas as actividades nacionais.

No dia 27 reúne-se em Abrantes a Imprensa, a convite da Câmara Municipal, onde será exposto o vasto programa desta patriótica acção.



SINTRA — Castelo dos Mouros