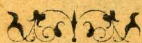




EM DEFEZA DO DESVIO

— DO —

CAMINHO DE FERRO A LOULÉ



LOULÉ-TIP. LOULETANA-1926



EM DEFEZA DO DESVIO

— DO —

CAMINHO DE FERRO A LOULÉ



Passando a linha ferrea do Barreiro a Vila Veal de Santo Antonio a 6 quilometros de Loulé, **quando até hoje** ainda não se demonstrou que ela, tecnicamente, não poderia nem deveria ter passado junto desta Vila, o concelho de Loulé, dos mais populosos do Paiz (cerca de 60.000 habitantes) e, inegavelmente, dos mais ricos com os seus 18.000 contribuintes, sentindo-se ha cerca de 40 anos isolado do resto do Algarve e de Lisboa, á falta de comunicações rapidas, solicitou, com fundamentos bem justificados, o estudo do desvio da mesma linha ferrea, entre Boliqueime e Almancil, de forma a passar junto da sua séde.

Baseou o concelho de Loulé a sua razoavel e justa pretensão em motivos de ordem financeira, economica e moral, afirmando sem receio de contestação séria a sua viabilidade.

E, com efeito:

Sob o ponto de vista financeiro:

Havendo o Sul e Sueste de fazer a substituição dos carris, travessas, e até a modificação, em grande parte, do assentamento da linha, para a tornar apta aos comboios de grande velocidade e peso, o desvio encontra a sua maior oportunidade, porque a nova despeza resume-se apenas á terraplanagem, duas estações e insignificantes obras de arte.

O rendimento da actual estação de Loulé tem passado nos ultimos anos de **mil contos**, apesar da diminuição do movimento originado pelo pessimo estado da estrada que liga á Vila de Loulé. E' do conhecimento geral que o movimento de S. Braz d'Alportel se tem desviado para Faro e Almancil por causa do mau estado das estradas, e que até mesmo Loulé, pelo mesmo motivo, tem concorrido para a estação de Almancil.

A nova estação junto a Loulé, com o desvio pedido, garante ao Sul e Sueste o rendimento de mais de 2.000 contos, receita esta que plenamente justifica a despesa da terraplanagem.

E não ha que duvidar, nem que sofismar os factos.

O Concelho de Loulé exporta anualmente cerca de 15 000 toneladas de frutos secos; é o maior producer de cortiça do Algarve e importa e exporta, depois de manufacturados, alguns milhares de toneladas de palma e esparto (cerca de dez mil); de farinhas e trigos importa, igualmente, milhões de quilos. Todos estes artigos da sua economia agricola e industrial, alem de outros, seriam transportados em caminho de ferro; as industrias existentes desenvolver-se-iam e novas seriam creadas, e as relações commerciaes entre Loulé e todo o Algarve se rebusteceriam a tal ponto, que axiomática é a afirmação do duplo rendimento da nova estação junto a Loulé. Mais; concluida a estrada de serviço de Loulé ao Barranco do Velho, que vae ser em breve uma realidade, o sul do Alemtejo vem coadjuvar, grandemente, o rendimento da referida estação.

Sob o ponto de vista economico:

Para o Estado, o desvio, com o seu aumento de trafego, influe seguramente e favoravelmente no orçamento das estradas, porque estas, reduzidas a um movimento minimo, só de largo em largo necessitariam de concerto. E entre elas estão a de Loulé a Boliqueime

(12 quilómetros); Loulé á estação (6); de Loulé a Faro (16), todas, desgradamente, intransitaveis.

Sob o aspecto moral:

Afirma-se honradamente que, afóra poucas duzias de pessoas, visinhas da actual estação, e de parte do sítio de Vale d'Eguas de Baixo, ninguém é prejudicado de forma a impedir o interesse geral do concelho, da Administração do Sul e Sueste e do proprio Estado.

Boliqueime não fica prejudicada; Quarteira ficará mais distante da C.º de Ferro apenas em cerca de 1.500 metros, e a maior parte da freguesia de Almancil nas mesmas condições em que presentemente se encontra.

Foi nestas circumstancias, cuja verdade, honestamente, ninguém pode desmentir, que Loulé pediu o desvio, cujo estudo foi autorizado depois de ouvidas a Direcção e a Administração do Sul e Sueste, apesar de se fazer correr o contrario.

E, verificadas as conclusões do estudo que está a fazer-se, e em condições de prematuramente poder afirmar-se que o desvio deverá ficar em melhores condições de tracção e exploração do que a via actual, julgamos não haver quem, olhando os interesses da propria Administração do Sul e Sueste, do Estado e de todo o Algarve, se oponha a tão justa pretensão.

Mas, quando Loulé encarava o problema do seu caminho de ferro sob os aspectos financeiro e economico dum modo geral, confiando que das conclusões do respectivo estudo preparatorio resultaria tambem em seu favor a razão tecnica, aparece o concelho de Alportel (que com o referido desvio fica mais proximo do C.º de Ferro em 6 quilómetros) a protestar contra ele, alegando, mas não provando, que com tal facto era tão prejudicado, que não duvidava empenhar-se numa lucta de vida ou de morte contra o Desvio e a

favor do Ramal, saindo da actual estação de Loulé a S. Braz, numa extensão de 23 quilometros.

E, então Alportel com o nervosismo de quem luta contra a razão e os direitos alheios, lança mão de todos os meios, não esquecendo a deformação da verdade, acerca-se de quem em caminhos de ferro tem o seu nome feito, falseia-lhe a «nudez forte da verdade» com o traíçoeiro «manto diafano da fantasia» dos seus hipoteticos receios e prejuizos, e consegue levar para a imprensa o seu protesto que por vezes perde aquela elegância e aquele aprumo que eram de esperar de adversarios leaes.

E Alportel, mais empenhado no ataque do que na defeza, aliás pobre, do seu ramal, que pela propria lei só se fará se Loulé quizer, não apresenta as razões do seu prejuizo. E Alportel, consciente da força que a razão da a Loulé, sabedor de que sem Loulé jámais terá caminho de ferro á porta, porque o Sul e Sueste não lh'o faz por motivos de ordem financeira e economica, declara a guerra e, não tendo armas suas, corre aos concelhos de Sotavento e procura alicia-los, pedindo-lhes que protestem contra o desvio que os prejudica. E, então, alega que esses concelhos passarão a pagar mais 1\$32, \$97 e \$66 por cada bilhete de 1.ª, 2.ª, e 3.ª classes; que a viagem para Lisboa demorará mais 15 minutos; que as mercadorias tambem pagarão mais e outras razões de ordem tecnica que as conclusões do estudo desfarão, e a que o publico dá já hoje o valor que merecem.

Numa palavra: Alportel quer o Ramal e combate o desvio.

Loulé, mantendo o problema na posição em que de principio o colocou,

entende dar ao publico a explicação leal e verdadeira, porque, desinteressando-se do Ramal que só por seus esforços e sem qualquer parcela de auxilio de Alportel foi estudado em 1914, se empenha presentemente pelo Desvio.

Loulé não precisou de Alportel para obter em 1914 o estudo e a aprovação do Ramal e autorisação para levantar na Caixa Geral de Depósitos o empréstimo de 250 contos, nem contratou coisa alguma com o seu visinho, como se vê da propria lei n.º 262 que aprovou o Ramal.

Pelo art.º 7.º da lei 262 ao concelho de Loulé ficou o direito de construir **o seu ramal apenas até á sua séde.**

Ora, se Loulé tem esse direito, como deverá classificar-se a attitude de Alportel? Ou quererá Alportel impôr a Loulé um Ramal que Loulé não quer?

Acaso terá Alportel recursos para construir á sua custa 14 quilometros de caminho de ferro, que tantos são os que distam de Loulé a S. Braz? Por certo que não.

Quererá mesmo fazer todo o Ramal (23 quilómetros) á sua custa, visto que Loulé pelo Ramal **não quer sacrificar um centavo?** Não é crível.

Loulé não quer o Ramal porque entende não poder com a sua construção, nem com as obrigações que a lei 262 lhe impõe. Loulé não quer o Ramal, porque o Ramal é necessariamente deficitario, e Loulé, pela lei citada, é obrigado a saldar todo o deficit que resultar da sua exploração.

O Ramal é necessariamente deficitario, porque nem as mercadorias de Alportel nem as de Loulé destinadas a Faro, e são todas as que são exportadas, teriam conveniencia em aproveitar o C.º de Ferro.

O proprio movimento de passageiros de Alportel, destinados a Faro e

Sotavento do Algarve seria feito directamente por Faro, porque, podendo se fazer o trajecto em camionete, por menos dinheiro e menos tempo, percorrendo 17 quilómetros, ninguém utilisaria o comboio, tendo de percorrer cerca de 40 quilómetros. Quanto a mercadorias succederia o mesmo.

Loulé mesmo não teria conveniencia em mandar para Faro as suas mercadorias pelo Ramal, porque lhe ficariam mais oneradas e sujeitas a demora.

Quanto a passageiros succederia o mesmo quando, com as estradas concertadas, se montassem carreiras de camionetes para Faro—o que seria mais barato e com menos dispendio de tempo.

O serviço normal do Ramal ficaria, pois, reduzido aos poucos passageiros do comboio correio do Alentejo e Lisboa, o que não daria, por certo, nem para o oleo da locomotiva.

E porque o movimento não daria, o serviço de ligações dos comboios do Ramal seria deficientissimo, apenas com ligações aos comboios correios e com demoras enormes, para aproveitar alguma ligação com os tramways do Algarve.

E para isto... teria necessariamente o Sul e Sueste de manter o pessoal de duas estações, guarda-freio, revisor, fogueiro e maquinista, uma ou duas maquinas e carruagens para satisfazer os caprichos de Alportel.

Repetimos: o rendimento do Ramal não daria para oleo.

O Ramal é pois inviavel, e, porque o é, á face da mais absoluta verdade, Loulé não o quer feito nas condições da lei 262, e certo está de que não ha quem o faça construir.

E então Loulé, com serena imparcialidade, em face da manifesta e crua

realidade de não poder ter o seu caminho de ferro—via Ramal, procurou uma nova solução ao maior problema da sua vitalidade, e encontrou-a sem afectar os direitos de ninguém.

E, essa solução que é a única, saiba-o o concelho de Alportel e pela qual Loulé luta e lutará até vencer, porque tem a certeza de vencer, é o Desvio que representa para o Sul e Sueste uma boa operação financeira e vem beneficiar todo o Algarve, incluindo o concelho de Alportel que, depois de Loulé, é o maior beneficiado.

A's razões expostas poderíamos já adicionar motivos de ordem tecnica favoráveis ao Desvio. Aguardaremos, porém, por respeito de nós próprios, as conclusões do estudo, que terão de influir grandemente na solução determinativa do alcance da pretensão de Loulé, não resistindo, porém, á afirmação de que a linha do Desvio ha de ficar em melhores condições tecnicas de tração e exploração do que a linha actual.

E, só então, discutiremos a parte tecnica do Desvio em bases seguras. Se não tivermos razão, não a queremos.

No entretanto, devemos dizer ao concelho de Alportel:

Loulé tem, presentemente, uma aspiração maxima. E' o seu necessario e viavel Desvio; conseguido ele, nova aspiração surge para Loulé que é a sua ligação ferro-viaria com S. Braz, quer essa ligação se dirija a Tavira ou ao Sul do Alentejo. Ao concelho de Loulé convem sobremaneira canalisar para o futuro porto de Faro-Olhão e para o resto do Algarve, passando pela sua séde, todo o movimento de Alportel.

Faro nada perde com a intensificação das relações de Alportel com Loulé, e Alportel lucra mais com o Ramal saído da Vila de Loulé do que da actual estação.

E, tanto foi o cuidado do concelho de Loulé em não esquecer Alportel, que se interessou em que a estação a construir junto da sua séde, ficasse no mesmo lugar e posição em que ficaria se fosse construido o Ramal, para de futuro poder nascer daqui o C.º de Ferro para Alportel.

Loulé não pode colaborar num Ramal de 23 quilometros que não lhe traz compensações, nem Alportel pode suportar metade dos encargos relativos; mas, conseguido o Desvio, Loulé tem interesse em colaborar num Ramal de 14 quilometros, que é a distancia que o separa de S. Braz.

E, ao argumento inevitavel do Sul e Sueste de que o Ramal Vila de Loulé-S. Braz traria deficit certo, responderiam Loulé e Alportel que a nova estação de Loulé só por si compensaria, no todo ou em parte, esse deficit. E, assim, cremos, não seria afectada a economia do Sul e Sueste.

Alportel não vê bem o problema; lançou-se cegamente no caminho ingrato do protesto. Vae mal porque Alportel não pode inverter a sua posição geografica. Alportel não tem o direito de intervir em casa alheia, nem Loulé, que tem por si a justiça que lhe ha de ser reconhecida, lh'o consente.

Loulé—Outubro—1926.

A Comissão de Defeza de Loulé,

Dr. Antonio Maria Fructuoso da Silva

Dr. José Joaquim Soares

Dr. Mauricio Serafim Monteiro

Dr. José Pedro

Artur Gomes Pablos

Joaquim de Sousa Ramos Faisca

Manuel de Sousa Rosal Junior