

modernos que em Lisboa sem os feiíssimos fios aereos e o deselegante trolley ligando-se com elle.

Ao que apreciámos, o povo de Thomar está impaciente pela sua linha e sem predilecção declara que a quer e applaudirá a empresa que lh'a construir.

Podemos quasi garantir lhe — quanto a garantia de uma vontade tenaz pôde ser dada — que o grupo concessionario receberá esses applausos, porque se trabalha com empenho pera formar a companhia que deve fornecer os capitães.

No dia 18 foi por um dos socios sollicitado já no ministerio das obras publicas que seja lavrado o alvará, e o deposito de garantia está prompto, esperando só o despacho do sr. ministro para dar entrada nos cofres publicos.

Com uma certa surpresa soubemos tambem que o sr. general Piennar pediu uma audiência ao sr. ministro das obras publicas, segundo se diz para insistir pelo seu pedido de concessão d'esta linha.

Francamente não percebemos muito bem como, de pois de saber a situação isto é, que ella está pedida ha muito por tres portuguezes, que os estudos estão feitos e approvados pelo conselho superior d'obras publicas, depois de o terem sido pelo director do respectivo districto, dada a desistencia de opção por parte da companhia real, appoiado e informado favoravelmente o projecto pelo sr. engenheiro director da fiscalização por parte do governo junto da referida companhia — não percebemos como qualquer pessoa possa insistir porque lhe seja dado o que se não de facto consumado pelo menos de direito e justiça, já a outrem pertence.

A resposta do digno ministro foi, como não podia deixar de ser, a mais correcta, declarando ao novo requerente, segundo nos consta, que antes de despachar o seu requerimento consultaria os primitivos requerentes, e só depois da desistencia d'estes outro pedido poderia ser attendido.

Chama se a isto fazer justiça direita e clara.

Ora podemos adeantar, desde já, que os primitivos requerentes não desistem e hoje mais do que nunca tem elementos para construir e explorar a linha, faltando só o despacho ministerial para se dar começo a trabalhos de mais decisivo resultado.

A constituição da empresa, com capital ou parte estrangeira é facto seguro, mas, quem sempre tem insistido pela nacionalização da linha, ainda não perdeu a esperança de a fazer toda com capitalistas portuguezes, e sorri-lhe essa esperança tanto mais quanto novos elementos se tem agremiado, (inesperadamente por vezes) para esse fim.

Contamos que os leitores ainda no corrente terão noticias mais decisivas.

TRASBORDOS NO TEJO

Tem sido sempre nosso proposito fazer aqui o registro de tudo quanto representa um melhoramento para a nossa primeira cidade. Este registro corresponde, num bem entendido principio de justiça, a ess'outro que tambem mantemos, quanto possivel, em dia: o registro de tudo quanto, em Lisboa, exige prompta melhoria.

Hoje, temos a noticiar a pratica de uma louvavel iniciativa, que se refere ao desembarque dos passageiros de todos os grandes vapores que, passando pelo nosso porto, apenas aqui se demoram algumas horas, sem que, até agora, fosse possivel proporcionar aos seus passageiros a facilidade e commodidade de desembar-

que, que lhes permittisse o virem a terra e em terra se demorarem as horas que o vapor estivesse no Tejo.

Finalmente, ao cabo de muita lucta que houve de ser travada com interesses que não tinham a justiça pelo seu lado, se conseguiu estabelecer um serviço de transportes, por meio de barcos a vapor, que permitta o desembarque d'aquelles passageiros, mediante o pagamento de uma quantia diminuta, perfectamente accetavel ainda por aquelles que menos abastados aqui chegam. Esses barcos vão buscar os passageiros a bordo dos grandes vapores, que com tanta frequencia, fazem escala pelo nosso porto, trazem-os para terra, aqui os deixam aproveitar todo o tempo de demora que haja, visitando a cidade, admirando o muito que nella ha para admirar, fazendo as suas compras, estabelecendo e desenvolvendo, emfim, uma corrente de sympathia que ainda se não fez a nosso favor, por parte dos viajantes que tanto a meudo nos passam pela porta. A' hora previamente fixada, e em local indicado, os passageiros tornarão a encontrar o mesmo barco que de novo os transportará para bordo do seu vapor — sem mais discussões de preço, nem mais imposição de absurdas clausulas, que até agora tanto os afastava do desejo de uma visita de algumas horas á cidade de Lisboa.

A esta louvavel iniciativa corresponderam intelligente e entusiasticamente os srs. capitão do porto e director da alfandega, para quem todos os elogios são poucos em tão boa resolução.

NOTAS DE VIAGEM

II

Bienne e Berne

Bienne é uma cidadezinha graciosa, onde se passa bem um dia.

Além das suas ruas espaçosas e jardins bem ensombrados, tem as notaveis gargantas do Taubenloch, onde a Suse se precipita enfurecida formando cascatas espumantes.

Basta ir só até debaixo da ponte do caminho de ferro; o resto do percurso é longo demais para passeio.

Tambem se pôde ver a garganta e toda a parte do valle da Suse tomando-se o ascensor d'Evilard e descendo então até Bienne, mas aconselho de preferencia vêr a parte a que acima me refiro e voltar pelo mesmo caminho.

Depois, uma subida no ascensor de Macolin é muito interessante.

E' este um dos mais longos ascensores de cabo (funiculares) que existem na Suissa, tendo a differença de nivel de 900 metros.

Lá do alto disfructa-se um maravilhoso panorama, alcançando-se vêr a grande cadeia do Jura, onde a linha é construida, e na nossa frente, um pouco á esquerda a Jungfrau com as suas enormes geleiras e á direita muito ao longe, o Monte Branco com as suas agulhas de 4 800 metros.

Em meio d'este vastissimo horizonte os lagos de Bienne, de Neuchatel, o Aar que, vindo de Berne, serpenteia em direcção a Solothurn, fugindo a lançar-se no lago da Bienne porque farto de formar lagos para navegação de vapores está elle, tendo já constituido, com as suas aguas os de Brienz e Thun.

Para ir ao Taubenloch toma-se o tremvia por 20 centimos e paga-se ali 10 centimos apenas de entrada. Para o ascensor do Macolin (ou Magglingen, em allemão) não