

# "1899 - DEVERÁ O COMBOIO CHEGAR A VILA REAL DE STO. ANTÓNIO?"



*Palestra proferida  
pelo Prof. Hugo Cavaco*



CÂMARA MUNICIPAL DE VILA REAL DE SANTO ANTÓNIO

MCMXCIV

# "1899 - DEVERÁ O COMBOIO CHEGAR A VILA REAL DE STO. ANTÓNIO?"

"Jornadas Europeias  
do Património"

Razões de uma palestra

Primeira razão:

*Palestra proferida  
pelo Prof. Hugo Cavaco*



CÂMARA MUNICIPAL DE VILA REAL DE SANTO ANTÓNIO

MCMXCIV

**Título:**

«1899 - Deverá o comboio chegar a Vila Real de Santo António?»

**Autor:**

Prof. Hugo Cavaco

**Editor:**

Câmara Municipal de Vila Real de Santo António

**Composição e fotolitos:**

Viprensa - Soc. Editora do Algarve, Ld.ª - Vila Real de Santo António

**Impressão e acabamentos:**

Litográfica do Sul, S.A. - Vila Real de Santo António

**Tiragem:**

1500 exemplares

**Data da Impressão:**

Setembro/1994

**Depósito legal**

n.º: 79461/94

## «Jornadas Europeias do Património»

### Razões de uma palestra

#### Primeira razão:

Procurando a Câmara Municipal de Vila Real de Santo António assinalar as Jornadas Europeias do Património adentro da dignidade que uma tal efeméride contempla, e, simultaneamente alertar a população para a preservação da «memória colectiva» que a todos nós responsabiliza, entendeu a edilidade promover este acto, simbólico por certo, mas que não desmerecesse de uma linha de acção que vem mobilizando os povos cultos e educados - **a conservação do que nos foi legado pelas gerações anteriores.**

Uma conservação que, atente-se, não poderá ser sinónima de imobilismos estéreis e absurdos, mas antes a dinamizadora de áreas que se pretendem cosmopolitas, onde o «diferente» saiba estar presente, enquadrando-se no mundo actual.

Tomemos como exemplo os Centros Históricos, os quais não podem, hipocritamente, continuar a ser «recuperados» apenas no âmbito urbanístico-arquitectónico. Os poderes instituídos têm a obrigação de devolver às populações retalhos de História que foram deixando

morrer. Se preservar o Património é somente recuperar um edifício, dar-lhe o nome pomposo de «Casa da Cultura» (para que poucos frequentem), actuando em casos pontuais onde o desleixo é mais gritante e a intervenção pertinente, se é esta preservação mutilada que as Jornadas de hoje pretendem homenagear, a elas não aderimos.

As populações jovens de nossos dias, os potenciais «não mutiladores» de amanhã, terão de viver e sentir como **seu** o espaço histórico em que se inserem.

Para tal, é absolutamente necessário que a preservação patrimonial seja alargada até eles. «Casas de Cultura», obviamente que sim, mas onde o qualificativo CULTURA tenha uma dimensão alargada, sem fronteiras estanques e onde se permita uma aculturação, ao fim e ao cabo a função última que aquele termo encerra.

As Jornadas que hoje aqui celebramos, projectadas à dimensão continental, não pretenderão certamente no seu horizonte a manutenção de estatutos enfermos para que tudo depois delas continue igual, como até agora.

Esta terá sido a **primeira razão** que hoje aqui nos trouxe.

## **Segunda razão:**

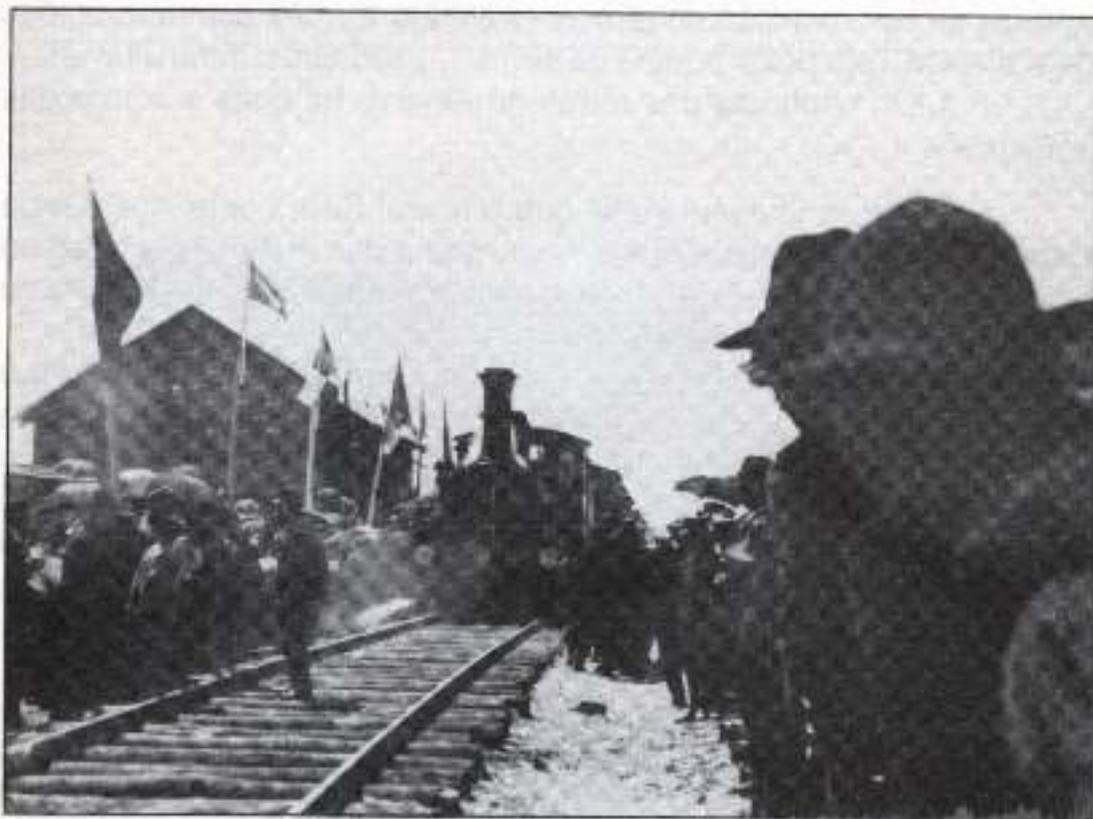
A razão segunda surge, muito naturalmente, como corolário da primeira.

Múltiplas vezes tem sido analisado o tema da fundação-edificação pombalina da Vila Real. Deixemo-lo, por agora, em descanso. Há muitos outros capítulos da história breve de 220 anos desta urbe que estão ainda por desvendar. E seria bom que a população, mormente a estudantil, e mesmo os munícipes em geral, tomassem contacto com períodos e acontecimentos que têm vindo a construir a História recente da nossa jovem Cidade.

Aspectos interessantíssimos estão para vir a lume, e bem o mereciam. Concretamente, que sabemos da vivência de nossos avós ao tempo da sua juventude? Muito pouco, certamente. E pensarmos nós que é sobretudo este desconhecimento que leva ao «choque de gerações»!

Por tal motivo, resolvemos abordar hoje, nesta provinciana «palestra ao serão», um documento que julgámos desconhecido da maioria dos naturais vila-realenses e que, cremos, poderá aduzir alguma luz sobre Vila Real dos finais do século XIX/princípios do século XX.

Trata-se de um Inquérito (que publicamos em apêndice respei-



**14.4.1906 - Chegada do Comboio a Vila Real de Santo António.**  
*(Foto gentilmente cedida pelo nosso amigo Lúcio Madeira Alves.  
Uma verdadeira relíquia!)*

tando a ortografia da época), no qual uma Comissão indigitada «ad-hoc» procura indagar da exequibilidade de implementação da rede ferroviária até Vila Real de Santo António. Corria o ano de 1899.

Enquadremo-nos na época, ou melhor, recuemos mesmo um pouco, por volta de meados de Oitocentos. Escrevia o lacobrigense João Baptista da Silva Lopes (1781/1850) na sua «Corografia»:

«(...) As estradas no Algarve são menos más na beira mar, no barrocal porém peiores, e na serra pessimas. Algumas das povoações apenas se communicão entre si por veredas. (...) As communicações com o Além Tejo pelos pontos da serra (...) são quasi intransitaveis.

(...) Em nenhuma das terras do Algarve ha boas e commoda estalagens. (...)»

Foi esta a imagem viária que o liberal Silva Lopes nos deixou retratada em 1841. Imagem muito idêntica à das restantes regiões do País, e que só a «lufada de ar fresco» carreada por Fontes Pereira de Melo (1819/1887) algo modificaria.

A ligação entre Vila Real e Castro Marim facilitara-se, com a construção da Ponte das Lezírias, em 1902, perdendo importância a «Barquinha» de transporte que, através dos esteiros, promovia o traço de união entre as duas povoações.

Uma pequena artéria unia Monte Gordo com a actual E.N. 125 (antiga Estrada Real), a qual ligava também Vila Nova de Cacela à Vila Pombalina. Eis, para além de um ou outro ramal para os lados da Serra, a estrutura viária do Concelho.

Assim sendo, a mais fácil comunicação processava-se, logicamente, por via fluvial e/ou marítima. Barcos e barcaças à vela (posteriormente substituídos pelo barco a gasolina - o vulgarmente conhecido por «Gasolina de Mértola»), subiam e desciam o Guadiana com o auxílio das marés, mitigando as necessidades das populações ribeirinhas, os chamados «montes do Rio».

Por sua vez, barcos de maior tonelagem, nomeadamente ingleses e alemães, uniam a Vila Real com outros portos estrangeiros, enquanto os veleiros, transportando pessoas e cargas, subiam a costa até ao Norte do País. Os cargueiros da CUF só em 1907 iniciariam a rota do Guadiana.

É neste quadro que teremos de entender a «Inquirição» levada a cabo pelos órgãos dirigentes do Caminho de Ferro, a fim de concretizar um eventual prolongamento da via férrea até Vila Real de Santo António.

Pela pena do seu Presidente de então, o comerciante Jacinto José

...a primeira estação ferroviária de V.R.S.A. em 1872, substituída por este edifício em 1908. O edifício original era de madeira e tinha um telhado de telhas. Este edifício é de alvenaria e tem um telhado de telhas. O edifício original era de madeira e tinha um telhado de telhas. Este edifício é de alvenaria e tem um telhado de telhas.



*Edifício substituto da primitiva Estação da C.P. em V.R.S.A.*

...a primeira estação ferroviária de V.R.S.A. em 1872, substituída por este edifício em 1908. O edifício original era de madeira e tinha um telhado de telhas. Este edifício é de alvenaria e tem um telhado de telhas. O edifício original era de madeira e tinha um telhado de telhas. Este edifício é de alvenaria e tem um telhado de telhas.

d'Andrade, serão respondidos os quesitos, em número de 11, que são uma perfeita ilustração do estágio sócio-económico ao tempo atingido pelo Concelho e do patamar a que aspirava.

A primeira questão focaliza-se em redor dos principais produtos agrícolas produzidos no Concelho. Em resposta anotam-se, para além da «triade mediterrânica» (figo, amêndoa e alfarroba), o vinho, o azeite, os citrinos e leguminosas. Os férteis terrenos da freguesia de Cacela e o Sítio das Hortas - então assim conhecido na sua verdadeira acepção - eram o palco dessas culturas.

De seguida inquires-se os quantitativos dessa produção. Subdividida a pergunta em duas (para fora do Concelho e exportação propriamente dita), constata-se existir uma grande produtividade vinícola, sem bem que alguma dela possa ser oriunda de circunscrições limítrofes. A diversidade de acidez, cor e grau alcoólico fazem-nos pensar assim. Os conhecimentos científicos subjacentes aos produtores não eram, porém, os melhores, segundo o Presidente, o que ainda assim não impedia de exportar para as principais cidades do País um valor médio anual de 40.000\$000.

Os frutos secos complementavam essa exportação, remetendo-se sobretudo para Itália, Inglaterra, Bélgica e Holanda. Perfaziam, mais ou menos, 60.000\$000 anuais.

Já então se apelava para uma maior atenção relativamente à barra do Guadiana e, no entender de Jacinto José d'Andrade, «(...) uma draga que mantivesse o calado e directriz da barra, hoje tão variável sob a influencia das dunas que a formam, permitiria que a navegação se fizesse constantemente e a toda a carga dos navios que a demandam, o que hoje infelizmente não succede, ocasionando pesados gravames ao commercio (...)». Estávamos, repete-se, em Março de 1899!

O cais acostável (a **muralha**, como ainda hoje é conhecida, e que só viria a ser construída durante a década de 30 do nosso século) era outra das exigências para um melhor serviço de cargas e descargas. E sugeria-se: - Uma pequena taxa sobre a tonelagem dos navios que demandavam o porto seria o suficiente para não se sobrecarregar o Tesouro Público e efectivar-se aquela construção.

Aborda-se, depois, uma questão relativa à Indústria, ela também dividida em grande e pequena. À frente, muito naturalmente, vinham as conservas de peixe em azeite, seguindo-se a litografia em folha de Flandres e os tecidos.

Recordemos que a Fábrica Santa Maria, construída em 1879 pelos italianos Parodi e Migoni, constituiu a primeira concentração



*Casas-dormitório dos funcionários dos Caminhos de Ferro,  
construídas a norte de V.R.S.A., junto da primitiva Estação.*

vertical do ramo em Vila Real e no País, nela se laborando desde a entrada do peixe fresco até à embalagem da conserva e sua posterior exportação para os mercados nacionais e estrangeiros.

Destilarias de vinho corrente, adegas, salgas, fabrico de guano (farinha de peixe) e serralharia mecânica ocupavam os empregados da pequena indústria.

Não era totalmente aproveitado o guano na adubação das terras e tal era atribuído à incipiente fabricação a que o mesmo era submetido.

Mas o movimento portuário, pese toda a gama de circunstâncias adversas já referida, elevava a cifra de exportação ao montante de 1.120.000\$000, graças ao minério cuprífero extraído das Minas de S. Domingos, donde os ingleses o extraíam, carregando-o depois no porto fluvial do Pomarão e transportando-o pelo Guadiana até à foz.

É evidente que toda esta mercadoria até agora arrolada, faltando a viação acelerada, só podia ser basicamente não deteriorável. Até Faro onde o Caminho de Ferro chegara em 1889, eram transportadas as mercadorias em **carrinhas**, enquanto os passageiros viajavam nas **diligências**.

A emigração sazonal para Espanha, em épocas de ceifa e de trabalho nas fábricas, utilizava preferentemente a via marítima (e até a deslocação a pé), distribuindo-se pelas províncias de Andaluzia. E no entanto, já em 15 de Março de 1880 fora inaugurada a linha Sevilha-Huelva, e, em 1890, circulara pela primeira vez um comboio expresso entre Sevilha e Cádiz, depois de uma ligação entre a cidade da Giralda e a capital Madrid, em 1878. Contudo, o tramo entre Gibraleón e Ayamonte só entraria em funcionamento no dia 22 de Agosto de 1936, e apenas para fins militares.

Mesmo assim, o movimento comercial com a Espanha era transaccionado mais rapidamente, em termos de produtos de fácil deterioração, do que aquele que tinha Lisboa como destino, nomeadamente os ovos, que na capital poderiam atingir um preço mais elevado, se aí fossem vendidos.

Solicitava o Presidente, por tal razão, que fossem alargadas as comunicações ferroviárias a Vila Real de Santo António, bem como a necessidade de se promover ao melhoramento dos caminhos viários em direcção ao Nordeste algarvio, num movimento global consertado de forma a produzir o desbloqueamento de atrasos seculares.

Por fim, questionava a Comissão se queria a edilidade vila-realense contribuir para a construção da parte da rede ferroviária que interessava à economia do concelho, ao que, categoricamente, respon-



4.9.1945 - Inauguração da nova Estação dos Caminhos de Ferro em V.R.S.A.

Segunda

derá Jacinto José d'Andrade: «Não pode esta Camara contribuir para a construção, por não o permittir a exiguidade dos seus recursos».

Alguns anos se passaram, não sem querelas pelo meio, a exemplificada pela reclamação levantada por habitantes da freguesia de Cacela, os quais, em 28 de Abril de 1905 protestavam junto do Governador Civil, «contra a inutilisação d'um caminho vicinal da mesma freguesia, occasionado pella construcção do caminho de ferro».

Mas o bom senso acabou por prevalecer, e, em **14 de Abril de 1906, num Sábado de Aleluia, chegava o primeiro comboio a V. Real de Santo António!**

Uma estação provisória (construída em madeira) o recebeu porque não fora entretanto decidido o local definitivo para a sua edificação. As «leis zenonianas», ditadas pelas «forças vivas» do tempo opor-se-iam a uma localização mais central, como chegou a ser alvitado e, só em 4 de Setembro de 1945 se inauguraria uma das mais formosas estações ferroviárias da Linha do Sul do Tejo, em local mais periférico.

O apeadeiro do Guadiana, por sua vez, somente assistiria à chegada da primeira composição em 28 de Maio de 1957. Num «dia condizer», em termos de inaugurações!

*Hugo Cavaco*  
*V.R.S.A., Setembro/1994*

## DOCUMENTO

### Respostas ao questionário da rede ferro-viaria do Sul do Tejo.

**Concelho de Villa Real de Santo Antonio**  
(Enviada em 1 de Março de 1899 em officio n.º 46)

#### Primeiro.

*Quaes são os principaes productos agricolas d'esse Concelho?*

Resposta = Vinho, azeite, figo, amendoa, alfarroba, laranja, leguminosas  
(não transportáveis em consequencia da falta de viacção accelerada).

#### Segundo.

*Que quantidades, approximadamente, d'esses productos expedem para  
consumo em outras partes do paiz e quaes as que exportam?*

Resposta = Tem este quesito duas partes:

Primeiro = Expedição para fora do Concelho, mas dentro do Paiz.

Segundo = Exportação propriamente dita.

Com relação á primeira temos como principal elemento o vinho que se pode computar n'uma media de 40:000,000 reis sendo principaes mercados consumidores Lisbôa e Porto.

Faz-se sentir n'esta região a falta de organização d'um syndicato agricola que dêsse a este producto a homogeneidade tão necessaria para o tornar credor do valor intrinzeco que em si encerra. A diversidade de côr, força alcoolica, acidez, etc. quasi que se torna palpavel de pipa para pipa. Nota-se tambem a falta de educação scientifica nos nossos lagareiros que mal conhecem os principios mais rudimentares d'esta industria.

Com relação á exportação temos amendôa, figo, alfarroba, laranja, podendo calcular-se n'um computo anual medio de 60.000\$000. Principaes mercados importadores d'estes productos são correspondentemente Italia, Hollanda, Belgica, Inglaterra. As condições d'este porto contribuem para tornar relativamente facil o commercio d'exportação e pena é que os nossos Governos não lhe prestem um pouco mais de atenção, pois que é inegavelmente o primeiro da provincia do Algarve e podia e devia ser um dos mais importantes de Portugal. Uma draga que mantivesse o calado e directriz da barra, hoje tão variavel sob a influencia das dunas que a formam, permittiria que a navegação se fizesse constantemente e a toda a carga dos navios que a demandam, o que hoje infelizmente não succede, occasionando pesados gravames ao commercio.

Um pequeno muro-caes acostavel para o serviço de carga e descarga dos navios, seria de enormissima vantagem para o commercio d'esta Villa, tão importante para a sua desenvolvida industria, sem encargos para o thesouro, lançando-se um pequeno imposto sobre a tonelagem dos navios que demandam o porto. Calculando em 274.664 tonelladas o movimento medio, visto ter sido o de 1898, segundo as informações da Alfandega e Capitania do Porto, vê-se que basta uma pequena taxa sobre tonelada para que os encargos que a obra demandasse fossem rapida e facilmente cobertos.

### Terceiro

*Quaes são as principaes industrias que se exploram n'esse Concelho?  
(Na resposta a este quesito devem designar-se a grande industria e a*

*exercida por operarios não assalariados).*

Resposta = Conservas de peixe em azeite, lithographia em folha de flandres, tecidos de linho, algodão, jutas e alvas de malha. Destillações de vinho de corrente continua, grande numero de adegas, salgas de peixe e serralheiros mechanicos e fabrico de guano de peixe.

## Quarto

*Que quantidades, approximadamente, dos productos d'essas industrias expedem para consumo em outras partes do paiz e quaes as que exportam?*

Resposta = A expedição para o consumo do paiz recahe principalmente sobre tecidos de algodão, linho, jutas e alvas de malha, na importancia approximada de 40:000\$000; distillação de vinho para o Porto, na importancia de 22:000\$000; peixe salgado no valor approximado de 70:000\$000 reis e guanos de peixe que por não irem devidamente preparados teem pequeno valor, que em breve será muito maior, attento o grande consumo que os adubos estão tendo no nosso paiz e a grande riqueza que principalmente em azoto e phosphoro contem este guano mal aproveitado hoje pelo seu rudimentar systema de fabricação.

As exportações d'este Concelho são importantissimas elevando-se a proximamente 500 contos, como poderia verificar-se na nota juncta que a Camara mandou extrahir dos registos alfandegarios e que juncto á exportação de minerios, que embora extranhos a este Concelho veem procurar o nosso porto para sahida; elevam o movimento d'esta delegação á importante cifra de 1:120:000\$000. E seja-nos licito n'esta occasião lembrar á distinctissima commissão cujo voto tão grande pezo i influencia ha de ter juncto do Governo que mais importante seria a nossa exportação e maior desafogo alcançaria uma das principaes industrias d'este Concelho (conserva de peixe) se o Governo que tantas e tão acertadas medidas tem decretado, apressasse os trabalhos de encerramento dos tratados de commercio com a Italia e Alemanha, principaes mercados consumidores. Antes de ser denunciado o antigo tratado com a Italia cada 100 kilogr. de conserva de atum pagava n'aquelle mercado o imposto de 10 liras, imposto que presentemente se eleva a 34 liras contando com o agio, visto que é caluado (sic) em ouro. E em Hamburgo para onde é exportada a maior parte da nossa sardinha tambem o imposto é extraordinariamente pesado. Para se avaliar a importancia

que esta industria tem no nosso Concelho, sem considerar o resto da provincia banhada por uma costa fertilissima, basta dizer que a importancia do peixe vendido em fresco no nosso mercado foi de 350:239\$200 reis durante o anno findo de 1898.

## Quinto

*A expedição dos productos quer agricolas quer das industrias extractivas, fabris ou piscatoria que, porventura, explorem, é feita pela via maritima ou terrestre?*

Resposta = Está respondido em outro quisito.

## Sexto

*De que meios de transporte se servem, e quanto lhes custa a conducção de um passageiro e de um pezo de 15 kilogrammas, por carga completa, d'esde a séde d'esse Concelho até à estação de caminho de ferro ao porto d'embarque?*

Resposta = Os meios de transporte para a estação de caminho de ferro mais proxima (Faro) são para passageiros as deligencias que fazem carreiras quotidianas entre: Faro, Olhão, Tavira e esta Villa. O preço de transporte é n'estes vehiculos de 17 reis por cada passageiro-kilometro ou 900 reis entre Faro e esta Villa.

As mercadorias são transportadas em **carrinhas** (denominação dada n'esta região a uns carros de capacidade inferior aos alemtejanos, mas do mesmo formato.) Para carga completa o preço de transporte por Kilometro correspondente a 15 kilogrammas é de 50 reis. Como a densidade da população no Algarve é bastante crescida e a propriedade muito dividida, succede que em certas epochas do anno grande numero de individuos das classes menos abastadas emigram temporariamente para Hespanha quer em procura de trabalhos agricolas, como succede por occasião das ceifas, quer destinados a trabalhos piscatorios ou mineiros. Calcula-se em 40.000 o numero de passageiros que de todo o Algarve concorrem durante o anno a esta Villa para, aproveitando-se dos meios de transporte que o porto lhes proporciona, se dirigirem ás provincias de **Andalusia**.

Estes passageiros para maior economia aproveitam as carrinhas desti-

nadas ao transporte de mercadorias. Sendo certamente o movimento de mercadorias a principal fonte de riqueza do caminho de ferro cujo debauché natural é este porto, reconhece-se todavia que o movimento de passageiros contribuirá também com não pequena quota, não só pela densidade da população que n'esta região é bastante elevada (111 habitantes por kilometro quadrado - censo de 1890), mas pelos habitantes emigratorios que deixamos apontados.

## Setimo

*Quaes são os principaes productos que importam?*

*A resposta a este quisito deverá comprehender os productos para consumo directo dos habitantes d'esse e de outros concelhos ou povoações que se vão abastecer a algum centro commercial d'esse Concelho, os materiaes de construcção, adubos e materias primas ou subsidiarias das industrias que exploram.*

Resposta = A nota official junta, d'esta Alfandega, satisfaz este quisito com os seus dados circunstanciados.

## Oitavo

*Quaes são as estações de caminho de ferro ao porto de embarque de que se servem para as suas relações commerciaes?*

(Resposta) = A unica estação de caminho de ferro de que este Concelho se serve é a de Faro e como já disse, as suas mais importantes relações commerciaes são feitas pelo seu porto, onde se faz sentir extraordinariamente a falta de uma draga que dêsse á sua barra um calado regular e constante, visto os assoriamentos que n'ella constantemente se dão mudarem incessantemente o carreiro e alterarem-lhe o calado. Tambem era de grandissima vantagem a construcção d'uma pequena ponte-caes acostavel visto a situação do Thesouro não permittir obras de maior folego onde os barcos pudessem acostar para fazerem as suas cargas e descargas. Um pequeno imposto de tonellagem, incidindo sobre os navios que entram no porto, cobriria facil e rapidamente os encargos que tal obra demandasse. O numero de navios a vapor que demandam annualmente este porto é em media superior a 250 com uma tonellagem de 260.000.

## Nono

*Que communicações julgam necessarias para ampliar as suas relações com os concelhos circumvisinhos e facilitar os transportes para as estações dos caminhos de ferro em exploração?*

Resposta = O caminho de ferro de Faro a esta Villa e a estrada que sahindo de Alcoutim e passando por Pereiro, Giões, Martimlongo, Odeleite, Azinhal, Castro Marim, terminando n'esta Villa, completariam as vias necessarias para o completo desenvolvimento d'esta região.

## Decimo

*A rede de linhas ferreas projectadas poderá influir no progresso economico d'esse Concelho, isto é, promoverá o desenvolvimento da agricultura e de outras industrias já em exploração, e incitará a cultura de novos productos, a extracção de minerios, a organização de novas campanhas de pesca e a montagem de novas fabricas?*

*A resposta a este quisito deverá ser fundamentada. Se houver no Concelho minerios, indicar-se-ha a situação dos jazigos; se existirem cartas maritimas, onde a industria da pesca não tenha podido desenvolver-se por falta de communicações, mencionar-se-ha a sua posição; se a agricultura, por elevado custo de transportes, não tenha podido progredir, dir-se-ha quaes são as culturas que com vantagem d'esse Concelho, poderão desenvolver-se ou iniciar-se com a abertura de novas vias de comunicação e as industrias em geral que, realizado este melhoramento, ficarão em condições de concorrer com os productos similares estrangeiros ou de outras partes do paiz.*

Resposta = A pezar do regular desenvolvimento que a industria e a agricultura têm já n'este Concelho é de esperar que esse desenvolvimento se tornará bem mais lato, logo que o caminho de ferro possa pôr a preços baratos os productos d'esta região em contacto com o resto do paiz. Em consequencia do seu clima e da grande abundancia d'aguas é sabido que as colheitas se anticipam n'esta região e principalmente as hortaliças tão saborosas que aqui se cultivam unica e exclusivamente para consumo da região, podiam procurar o mercado de Lisbôa em competencia de preços e qualidades com as que são importadas de Hespanha.

Os ovos que em tão grande quantidade este Concelho exporta para Hes-

panha talvez obtivessem maior remuneração no mercado de Lisboa.

## Undecimo

*Quer essa administração contribuir para a construcção da parte da rede que interessa a economia d'esse Concelho?*

Resposta = Não pode esta Camara contribuir para a construcção, por não o permittir a exiguidade dos seus recursos.

Villa Real de Santo Antonio, 20 de fevereiro de 1899.

O presidente (a) Jacinto Jozé d'Andrade