

Gazeta dos Caminhos de Ferro

Contendo uma PARTE OFFICIAL, por despachos de 5 de março de 1888
e 27 de julho de 1896 do Ministerio das Obras Publicas

Premiada nas exposições de: Antuerpia, 1894, medalha de bronze. — Bruxellas, 1897 e Porto 1897, medalhas de prata. — Lisboa, 1898, grande diploma de honra

Proprietario-director-editor: L. DE MENDONÇA E COSTA. — Engenheiro consultor: C. XAVIER CORDEIRO

Redactor: J. DE OLIVEIRA SIMÕES. Correspondentes: Madrid, D. JUAN DE BONA. — Paris, L. CRETEY. — Liverpool, W. N. CORNETT
Bruxellas, LEOPOLDO KIRSCH. Eng. — Lourenço Marques, J. M. COSTA

Composto e impresso na
Typ. do Comercio
T. do Sacramento ao Carmo, 3 a 7

REDACÇÃO — RUA NOVA DA TRINDADE, 48 — LISBOA

TELEPHONE 27

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Mappas estatísticos dos caminhos de ferro portuguezes de 1877 a 1898.

Tarifas especiaes P. H. n.º 5 dos caminhos de ferro do Minho e Douro e B. S. M. n.º 11 da companhia da Beira Alta para transporte de aves vivas.

SUMMARIO

	Páginas
INDUSTRIA E AGRICULTURA, por O. S.	145
AS PROPOSTAS DO ULTRAMAR.	147
ESTATISTICA OFFICIAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES.	150
PARTE OFFICIAL—Decreto e regulamento de 3 de Maio do Ministerio da Fazenda.	150
TARIFAS DE TRANSPORTE.	150
DEPOSITO DE VOLUMES.	151
VIAGENS CIRCULATORIAS.	151
O NOSSO BRINDE.	151
PARTE FINANCEIRA—Boletim da Praça de Lisboa—Revue de la Bourse de Paris, por L. C.—Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.	152 e 153
GUIA DE VIAGEM A PARIS.	154
LINHAS PORTUGUEZAS — Coimbra a Arganil — Bilhetes de identidade — Elevador do Carmo — Mormugão — A camara e as companhias.	155
LINHAS ESTRANGEIRAS—Hespanha—França—Inglaterra—Russia.	156
AVISOS DE SERVIÇO.	156
ARREMATACOES.	156
ANUNCIOS.	157 e 159
AGENDA DO VIAJANTE.	158
HORARIO DOS COMBOIOS EM 16 DE MAIO DE 1900.	159
VAPORES A SAHAR DO PORTO DE LISBOA.	160

INDUSTRIA E AGRICULTURA

N A auctorizada folha portuense *A Industria* faz-nos o seu illustre redactor, sr. Augusto Gama, a honra d'uma discussão, e em termos tão captivantes nos enviou o cartel, que não nos podemos subtrahir ao prazer de cruzar lealmente as armas, depois de as abater em homenagem de cortezia.

Deu o nosso contradictor aos seus artigos o titulo de *Proteccionismo e Livre-Cambio* e, em harmonia com esta epigraphe, tratou largamente, sob o seu ponto de vista, d'esta discutida these geral, sempre attrahente, mas um tanto metaphysica. Com opiniões antigas sobre esses systemas, e partidario intransigente do proteccionismo, o apreciado campeão da Industria viu nas palavras escriptas por quem bem explicitamente advogava o favor pautal para as industrias principaes, declarações de preferencia pelo systema livre-cambista e desatou logo dos trophéos da sua sala d'armas os rijos argumentos com que pulverisasse a nossa apologia da doutrina economica, que tem enriquecido e engrandecido a Inglaterra com Huskisson, John Bright, Villers, Cobden e Robert Peel.

E' verdade que s. ex.ª confessa que, pela posição que se creou, é forçado a rebater todas as ideias ou doutrinas que possam contrariar a classe que defende. E' advogado que acceitou procuração e tem de discutir por dever de officio, mesmo quando pelos autos se reconheça que alguma justiça assiste á outra parte.

Sob este ponto de vista, é melhor a nossa posição; não procuramos o applauso de qualquer classe e apenas pretendemos, nas nossas desvaliosas palavras, definir o que julgamos seria mais util para todas as classes e portanto para o paiz. Não vemos os industriaes sómente, os viticultores apenas, os commerciantes, os lavradores, os mineiros; vimos os interesses da collectividade — do conjuncto das classes productoras, consumidoras e intermediarias.

Poderíamos, para corroborar o que affirmamos, alludir ao pouco que dentro da nossa limitadissima esphera temos, obscuramente mas de boa mente, feito pelo fomento da nossa industria, mas parece-nos desnecessario apontar outros factos, quando a letra do nosso artigo o deixa deprehender.

E por isso nos não deteremos muito em contrapôr aos argumentos e ás coloridas imagens do distincto articulista algumas razões por onde facilmente se provasse que o livre cambio não é o *disparate* de Oliveira Martins.

Poderíamos dizer, com *Yves Guyot*, «o proteccionismo que repelle a concorrência exterior não quer aperfeiçoar os seus machinismos, ou experimentar o produzir com menos despesas productos melhores; péde o monopólio do *estatu quo*.»

«Sob o pretexto de praticar a sua industria, trata conscienciosamente de fechar as saídas aos seus productos.»

Uma nação é como um individuo; o que lhe interessa é vender bem aquillo que tem, e comprar bem aquillo de que carece; isto é, vender caro e comprar barato. Tudo que se fizer para modificar esta verdade, é perturbar um principio natural.

Poderíamos repetir, para oppôr á citação que faz a Industria, estes periodos que definem bem a questão, traduzindo-os de W. Sumner.

«Nos estados modernos são absolutamente diferentes os interesses agricolas e os interesses manufactureiros. Pelos direitos protectores podem sobrecarregar-se os operarios da cultura em proveito dos artifices da industria, ou estes em beneficio dos primeiros. Se houver a pretensão de os carregar a ambos, é evidente que nenhum ganha, só lucram certos chefes de industria que realisam enormes beneficios nos seus negocios e não experimentam se não perdas insignificantes como consumidores.»

Poderíamos repetir que o proteccionismo do seculo XIX não é mais do que um residuo antigo e deshonorado de economia politica; que é um resto dos monopólios antigos, resto das corporações fechadas.

Poderíamos sustentar que é um contrasenso andar-

mos a favorecer as relações commerciaes pela perfeição e extensão dos meios de transporte, pelas convenções internacionaes que unificam os serviços postaes e de viação, e estarmos ao mesmo tempo nas alfandegas a neutralisar as vantagens conseguidas pelas vias ferreas, pelos *cargo-boats* e transatlanticos, pelos grandes portos maritimos, pelos serviços dos correios e telegraphos!

Poderíamos accrescentar que, n'um grande numero de casos, ao augmento de direitos que se impõe para proteger os nacionaes, correspondem represalias por parte das nações prejudicadas e o resultado é negativo para a collectividade.

Lembrar o que diz *Rozenraad* «a introdução do proteccionismo na Allemanha motivou a guerra de tarifas e a guerra financeira com a Russia, de que resultou a alliança politica e financeira d'esta com a França, a guerra de pautas e lucta financeira entre a França e a Italia». Caprivi comprehendeu bem este erro e entrou no caminho da politica commercial moderada, com a qual a industria e o commercio prospera admiravelmente, sendo já a 2.^a nação commercial do mundo.

Pela politica proteccionista de Méline os grandes portos francezes viram decrescer o seu movimento e o seu commercio declinar.

Deveríamos insistir em que é necessario saber vender ás outras nações, e que é necessario saber comprar-lhes.

Por isso se torna indispensavel olhar com cuidado e reflectir nos impostos alfandegarios sem obedecer aos clamores interessados d'esta ou d'aquella classe.

A politica commercial do proteccionismo exclusivo consiste em querer para os outros o que não queremos que nos façam. Conduz a absurdos no seu exagero. Levitaria a legislar para cada provincia como se legisla para cada paiz. Nem podia ficar apenas nas alfandegas. A intervenção do estado tinha de ir mais longe. A's fabricas da Covilhã, a que não basta a força hydraulica e teem o carvão mais caro do que as do Porto e de Lisboa, deveria dar-se um differencial nos productos que importam, uma diminuição nos impostos que as compensassem.

A protecção pela pauta origina uma função complexa, difficil de resolver.

Uma fabrica de papel pintado goza de direitos de protecção. Mas tem de comprar algum papel em rolos ou bobines; compra colla; compra drogas; compra tintas, resinas, metaes etc., e estas cousas são todas mais ou menos protegidas tambem. Ahi está uma protecção corrigida com desfavores, que dá em resultado por vezes um desfavor: uma protecção tão malfeita, que impede ás fabricas nacionaes concorrerem com as estrangeiras no papel de luxo, o papel caro, o que podia dar mais lucro.

Mas, de nada servem estas discussões nebulosas, des de a velha escola do mercantilismo de Colbert e Cromwell, do mysticismo economico de Carey e Thompson dos physiocratas, ás doutrinas dos paizes excentricos, e ás distincções entre industrias vantajosas e perigosas.

Nós, sem nos encostarmos inteiramente á nova escola economica allemã, somos eclecticos, visto não podermos ser livre-cambistas.

Não nos alongaremos mais por isso, para nos subtrahirmos ao perigo de se poder suppor de novo que queremos o livre cambio em Portugal, quando é bem outro o nosso pensamento.

O pesar que se experimenta por se ver que as pequenas industrias do districto do Porto estiolaram em virtude das difficuldades do mercado do Brazil, é o mesmo que se vae notando ao reconhecer que esse

mercado se aperta cada vez mais para os nossos vinhos de pasto.

Tratados de commercio, clama-se. Mas, como fazer tratado sem que se exijam vantagens e se não dão vantagens em troca?

Erram os doutores, a que se refere, se affirmam que a industria só pôde ser exercida pelas grandes fabricas, condemnando logo a pequena industria e até a industria caseira, que tanto convem favorecer por motivos economicos, sociaes e moraes; mas erram mais ainda os que pretendem, com differenças pautaes arbitrarías, elevar tanto o preço do producto que torne possível ás pequenas officinas o concorrer no mercado com as grandes fabricas de machinismos aperfeiçoados, e um regimen de divisão de trabalho racionalmente estabelecido.

Se estas lucram, perdem todos os mais; padece a somma pelo beneficio de uma parcella.

Nas secretarias *inçadas de gente*, o que menos ha são opiniões, leitura, ou erudição. Os funcionarios assistem pavidos ao augmento dos preços dos artefactos, á carestia da vida, e ao agravamento das deducções ou impostos, e tratam de se indemnisar trabalhando quanto menos melhor, mas não pensam, nem sabem, de doutrinas economicas. Não teem mesmo coragem para estudar, na obsecção das reformas phantasistas, e na tortura das ciúmeiras e entrigalhas dos não-valores. O mal não vem d'ahi, é outro. Está na falta de plano administrativo dos governos, existe na preocupação exclusiva da politica partidaria que lhes faz preterir as questões mais vitaes para os interesses do paiz, deriva da incompetencia e da inavia de muitos para o exercicio dos altos cargos, provém das hesitações e fluctuações dissolventes de quem não sabe escolher e resolver, resulta do divorcio em que os politicos militantes se puzeram relativamente ás classes productoras.

Pôde explicar-se tambem pelo indifferentismo que caracteriza a nossa epocha, pela falta de iniciativa que nos leva a esperar tudo dos governos sem seguirmos a maxima—*ajuda-te que Deus te ajudará*, pela exagerada taxa de juro do dinheiro (taxa que o costume inveterou e que a falta de estabelecimentos de credito auxilia), pelo vicioso regimen das heranças, pela pequena disposição da nossa raza para o trabalho constante, tenaz e methodico, e pela carencia de instrucção profissional que tem sido o melhor factor da prosperidade commercial da Allemanha.

Pequenas industrias, pequenas officinas... Como pôde o couteleiro de Guimarães combater no Brazil ou em Africa, os artefactos de Sheffield e da Allemanha sem que transforme os seus processos de trabalho e as suas ferramentas, substituindo ao malho da forja e á lima dos tornos de bancada as numerosas e perfeitas machinas modernas? E como poderá fazer-se a substituição n'um paiz em que o capital exige um juro avultado, em que as materias primas se importam, em que os direitos pautaes variam com frequencia, em que se não sabe fazer a propaganda commercial e em que os governos vêem nos operarios uns meros eleitores suspeitos de doutrinas subversivas?

O desaparecimento d'algumas pequenas officinas a que se allude não é sempre a consequencia da falta de favor pautal. (Vide J. B. Say). Resulta muitas vezes da evolução da propria industria que se modifica e transforma, e assim, se n'alguns casos representa um prejuizo, pôde tambem significar um beneficio maior ou menor, segundo a capacidade de producção que tiver. Nem é legitimo concluir da estatistica parcial a respeito de certo numero de industrias, só por que ella accusa um menor numero de operarios em laboração,

que esta diminuição importa um prejuizo. O balanço tem de fazer-se na riqueza publica.

Dissémos que somos um paiz essencialmente agricola, porque é principalmente agricola a nossa producção. Não é indispensavel possuir todas as materias primas para se poder ser industrial; mas não merece o nome de paiz industrial o que só fabrica artefactos para o proprio mercado interno.

Mas, se não é essencial que as nações manufactureiras produzam as materias primas, muito convem que não estejam a mercê do mercado ou de perturbações devidas ás guerras. A guerra Separatista, que privou a Inglaterra dos algodões, levou a miseria aos districtos manufacturarios como o de Lancashire, e tanto ella o sentiu, que d'essa epocha veio o desenvolvimento da cultura do algodão na India britannica.

Se laborassemos as materias primas que importassemos, em larga escala, como a Inglaterra labora a nossa cortiça que depois nos vende em rolhas, e se as laborassemos em quantidade bastante para o consumo interno e para concorrer tambem no mercado exterior, seriamos industriaes como a Belgica.

Como conseguir, porém, tornarmo-nos industriaes?

E' com os direitos alfandegarios apenas que se poderá remover a difficuldade? Se é possivel, empregue-se esse meio ou outros, como o *drawback* e a admissão temporaria para a industria das conservas, visto que exportamos. Terão o nosso applauso, como o tem a lei sobre a introducção de novas industrias.

Dir-se-ha; mas é pela protecção pautal que se póde lograr a iniciação das industrias, é por ahi que se começa. Circulo vicioso em que nos contereamos e rodamos, elevando o preço do producto que obriga a elevar o preço das subsistencias, o que implica a elevação do salario e outra vez o preço do producto, visto que todo o productor é tambem consumidor! Artificio a que os thesouros publicos se soccorreram para dar remedio ás suas penurias, e que se aproveita agora, com fortuna varia, para modificar as leis fataes da producção e da troca dos valores, como droga pharmaceutica subtil que póde ser remedio ou veneno nas mãos do medico.

O exagero das pautas em França data de 1870, porque então os encargos da guerra com a Allemanha e das luctas civis forçavam o estado a crear recursos pelos impostos e pelas alfandegas. Outro tanto aconteceu depois com as tarifas de 1892 accentuadamente proteccionista que vieram como remedio á crise economica.

Nos Estados Unidos, os excessos do bill Mac Kinley teem já uma opposição formal, apesar dos cuidados do governo d'este florescente paiz, rico em todos os ramos, nos tratados no commercio com que favorece a collocação dos seus trigos, dos seus petroleos, dos seus productos metallurgicos e dos seus carvões, que começam a fazer sombra ao do Newcastle.

As industrias prosperam n'um paiz pela area de consumo que conseguem dentro e fora d'elle, ou pela extensão do mercado em que se expandam. Mas isto applica-se em toda a sua magnitude, não podendo excluir-se a industria agricola portanto. N'esta, para os generos em que não produzimos o bastante, tem de haver protecção, mas para aquelles em que exportamos, temos de favorecer a expansão.

Quando os mercados se nos tornam pequenos ou se nos fecham, só a propaganda commercial e as negociações de tractados internacionaes servem.

Premios d'exportação, premios de navegação são meros palliativos que raramente se tornam efficazes; são favores para os outros pagos pelos contribuintes, como dizem os economistas modernos. Os tractados não se

celebram sem se conceder ás nações com que se contracta favores equivalentes.

Por isso, força é cerrarmos os olhos ás doutrinas de protecção exagerada, protecção a tudo, para que não aconteça que vá proteger-se aquillo que pouco póde lucrar com a protecção, deixando estancar as verdadeiras fontes da nossa producção e arruinar assim as nossas melhores riquezas.

Isto é o que se vê tambem sem lupa que augmente a importancia de algumas industriculas, ou ocular que reduza a importancia que no nosso paiz tem a industria agricola, principalmente a viticola e a de cortiça.

As doutrinas são regras geraes que convem conhecer, mas urge corrigil-as adaptando-as ao meio, consoante as necessidades particulares que d'elle derivam. Não é bom general o que, embora conheça os principios da estrategia e da grande tactica, deixe de dar a devida importancia ao terreno, ao valor das tropas, ás suas disposições e ás mil causas que podem ser efficientes d'uma victoria ou determinadoras d'um desastre.

Para que levamos tempo a discutir escolas economicas? Temos de proteger a industria propriamente dita, mas temos tambem de amparar, para que não desfalleça, a industria agricola.

E' necessario bolir na pauta e escolher bem.

E' necessario igualmente negociar tractados ou convenios commerciaes. Esta deve ser a nossa orientação.

Tudo o mais, são utopias perigosas.

Se não podemos applaudir a instabilidade pautal que tanto nos fez padecer já, tambem não queremos que as pautas permaneçam intangiveis, com todos os seus defeitos e todas as suas injustiças.

São estas unicamente as nossas ideias, estes os nossos desejos, que não podemos accentuar melhor para não fatigar mais os leitores.

O. S.

AS PROPOSTAS DO ULTRAMAR

O sr. ministro da marinha apresentou na camara dos deputados uma proposta de lei sobre o regimen bancario do ultramar, outra sobre a execução de obras publicas no ultramar e outra sobre caminhos de ferro coloniaes. Está annunciada ainda uma bem necessaria que versa sobre o regimen das concessões, presas pelo famoso decreto travão, a que já aqui nos referimos.

Estas propostas de lei teem bastante interesse e bastantes interessados.

Pela primeira suspira o banco ultramarino, pela ultima suspiram os allemães ao sul de Mossamedes e os capitalistas allemães com fundos na companhia d'este nome.

Como é sabido, a porção de territorio que a diplomacia imperial conquistou a Portugal, só com refregas de chancellarias, não foi justamente uma grande riqueza. Tem, é verdade, uma extensa superficie, valiosa no interior, mas é bordada por uma costa em largo areal, sem um unico porto.

Por varias vezes tentaram apoderar-se da Bahia dos Tigres, que dava uma entrada magnifica aos seus navios. Mas a posse effectiva d'aquella Bahia por familias portuguezas, pescadores açorianos e outros, e a permanencia alli d'um navio de guerra portuguez tirava todas as facilidades para um acto de habilidade diplomatica, pois já se não póde empregar outro termo falando de nações civilisadas.

Ficou portanto no nosso dominio aquelle porto e con-

tinua, por enquanto, sem porta para o mar a colonia allemã.

Tem ella por isso necessidade de construir um caminho de ferro, e somos nós que o vamos fazer, como fizemos o de Lourenço Marques para o Transvaal.

E' o que parece poder ler-se nas entrelinhas do projecto.

Pena é que estas exigencias não deixem proseguir e adeantar as negociações para a construcção da linha de penetração de Benguella.

O projecto do regimen bancario do ultramar fará do banco ultramarino um novo banco de Portugal. As acções d'este banco já vão subindo e merecem realmente boa cotação, não só por isto, mas pela boa administração que ultimamente tem tido.

Caminhos de ferro colonias

É a seguinte a proposta de lei n.º 34-B apresentada ás camaras pelo sr. ministro da marinha em sessão de 4 do corrente:

Senhores. — Constituem as colonias elemento de alta valia para manter ás nações a sua importancia e supremacia politica, e, de igual passo, assegurar o desenvolvimento da sua industria e do seu commercio. O valor, porém, que tinham os dominios colonias muito se augmentou modernamente, desde que explorações mais frequentes, relações mais seguidas e ameadas, permittiram conhecer melhor as circumstancias e as riquezas de muitas regiões de além-mar. E, se ás revelações assim fornecidas accrescentarmos a situação difficil em que se tem encontrado a industria de alguns paizes e a perspectiva que alli se lhes offerece de mercados que absorvam o excedente da sua producção, explicadas ficam as principaes causas determinantes do empenho excepcional com que uns se não poupam aos maiores sacrificios e ás mais arrojadas aventuras para conquistar logar entre as nações colonias, e outros lutam, com tenacidade não menor, para manter e valorisar em proveito proprio os dominios que lhes pertencem.

Portugal, que possui vastos territorios ultramarinos, não pôde deixar de acompanhar este movimento geral, que faz actualmente convergir para as regiões colonias as atenções, não só do mundo politico, mas do mundo industrial e commercial.

A nossa importancia politica está necessariamente ligada á prosperidade das nossas colonias. Nação pequena pelo territorio no continente europeu, ascendemos a logar mais elevado por virtude do nosso dominio colonial, e tanto mais ganharemos em consideração entre as nações civilisadas, quanto mais crescer de valor esse dominio.

Mas, se é para nós essencial como elemento politico manter e fazer prosperar as nossas possessões ultramarinas, sómente é pela acertada exploração d'ellas que podemos dar vida e desenvolvimento á industria e commercio nacionaes.

Restrictos os mercados internos, não devendo contar com os de outras nações, onde só poderemos lutar com vantagem em relação a alguns productos do solo, difficilmente se sustentariam as industrias fabris da metropole, se lhes não abrissemos em boas condições os mercados colonias. E com isto não pretendo significar que se adopte uma politica de exclusivismo, a qual estaria em opposição com os nossos proprios interesses e em desacordo com os principios que hoje, felizmente, se acham consagrados nas relações commerciaes entre os differentes paizes.

Possuindo, principalmente em Africa, alguns dos melhores portos, não seria possível, ainda quando fosse conveniente, que não é, fechal-os ao commercio das outras nações, e monopolisar em proveito nosso o trafego do interior dos paizes a que esses portos devem dar sahida.

Outra tem sido, e outra deve continuar a ser, a norma da nossa politica colonial.

Facilitar, tanto quanto possível, o trafego commercial nos nossos dominios ultramarinos, permittindo franco accesso ás regiões do interior, sem impedir, antes auxiliando a exploração dos territorios pertencentes a outras nações, mas procurar, ao mesmo tempo, obter d'esses dominios os recursos que nos habilitem a dar-lhes condições de successivo progresso, e a garantir tambem nas circumstancias mais favoraveis ás industrias da metropole a collocação dos seus productos,—é politica que não pôde ser condemnada, porque o mesmo pensamento dirige hoje as differentes nações colonias e explica os extraordinarios esforços, os sacrificios enormes, que ellas estão realisando, no proposito de conquistarem e manterem os mercados dos paizes de além mar.

Nenhum factor, nenhum auxiliar mais importante existe hoje para promover o desenvolvimento de regiões ainda e.n estado

rudimentar de civilisação do que a abertura de caminhos de ferro. Por este modo se affirma o dominio, se estabelecem relações frequentes com os indigenas, affeição-do-os rapidamente aos costumes e aos habitos das nações civilisadas, e se abrem vastos e extensos mercados, que, offerecendo ao commercio geral facilidades consideraveis, se traduzem em favores especiaes para os paizes que realisam taes melhoramentos.

Que é este tambem o intuito civilizador e patriotico que predomina na politica das outras nações colonias, basta, para nos convencer, o exame d'essa immensa rede de vias ferreas, já combinadas, em construcção, ou em projecto, com que se intenta cruzar em todas as direcções o vasto continente africano.

Dentro de periodo não muito longo, esse continente, em grande parte ainda, hoje, mal conhecido, será atravessado de norte a sul e de leste a oeste por vias ferreas, e a civilisação, irradiando em todos os sentidos, transformará os seus selvagens habitantes em homens cultos, fará surgir por toda a parte as vastas explorações agricolas, e abrirá immensos mercados á industria e ao commercio europeus.

Não podemos, sem prejudicar os nossos proprios interesses, e sem desattender ás imposições inilludiveis d'este movimento civilizador, deixar de collaborar efficaçmente n'esta transformação. E diga-se em nosso abono que fomos dos primeiros a construir alguns pedaços importantes d'essa rede de vias ferreas, que ha de em breve communicar entre si e com o litoral as principaes regiões do continente negro.

Em Angola o caminho de ferro de Ambaca, em Moçambique os caminhos de ferro de Lourenço Marques e da Beira, estes dois ultimos prolongando-se em territorio extranho, são valiosos auxiliares de commercio e de civilisação, e representam melhoramentos de excepcional alcance.

Em breve terá começo a construcção de outro caminho de ferro destinado a servir os mais remotos sertões da provincia de Angola, e que naturalmente irá mais tarde até entroncar com alguma d'essas grandes arterias projectadas atravez da Africa. Refiro-me, como sabeis, ao caminho de ferro de Benguella, linha de penetração que, como todas as demais indicadas, é de altissima importancia para facilitar as relações commerciaes com o interior.

Além das vias ferreas, cuja construcção está começada ou deve em breve ser iniciada, outras ha que constituem clausulas de contractos, ou estão auctorisadas, e que devemos esperar se realisarão logo que se dêem para esse effeito as condições requeridas.

Fóra do continente africano, é dever lembrar que está auctorisada a construcção de uma rede ferro-viaria na ilha de S. Thomé, a cujo estudo se procede, e que temos na India um caminho de ferro, que, partindo do litoral e atravessando o nosso territorio, vae ligar-se na fronteira com a rede britannica.

Não é, portanto, pequeno, nem pouco valioso, o quinhão que nos pertence, nem fomos dos ultimos em dotar as nossas colonias com um dos elementos mais poderosos de civilisação e de progresso.

Possuindo em exploração no nosso dominio colonial 885 kilometros de caminhos de ferro, sendo 364 em Angola, 439 em Moçambique, dos quaes 89 em Lourenço Marques, e 350 no territorio de Manica, e 82 na India; dotados devidamente e proximos a entrar em construcção os caminhos de ferro de Benguella e S. Thomé, cuja extensão total será de alguns centos de kilometros, devendo ainda contar-se com a construcção de outros tambem importantes,—Portugal pôde, com justiça, orgulhar-se de ter caminhado na vanguarda das nações colonias no que respeita á construcção de vias de communicação accelerada.

Sendo, porém, nosso dever não afrouxar no caminho andado e proseguir no empenho, por que nos temos dirigido, sem olharmos mesmo a sacrificios, de dotar com melhoramentos de tão grande alcance as nossas possessões ultramarinas, opportuno e razoavel se nos affigura assentar em principios definidos, que obedeçam á orientação que politica e economicamente considero a mais consentanea aos interesses do paiz.

Desde que, em porfiada luta economica, as nações empenham todos os esforços para conquistarem a supremacia colonial, as vias de communicação accelerada, que se destinam a servir os interesses, não já exclusivamente de uma limitada região, mas de um vastissimo territorio, em que predominam administrações e influencias de estados diversos, adquiriram uma importancia commercial e politica que ha de augmentar de dia para dia, attingindo proporções e ganhando alcance que nem podia imaginar-se ha alguns annos. E, em taes circumstancias, dever é cuidar muito a serio de quanto importe á construcção e exploração d'essas vias ferreas.

Deixar esse encargo á iniciativa particular é correr o risco de malbaratar capitaes, ou de crear difficuldades que sejam, no futuro, impedimento grave para que se leve a cabo um melhoramento destinado a servir interesses de ordem geral e em que tenham de ser attendidas exigencias de caracter politico ou economico, que só o governo pôde bem comprehender e bem zelar.

Pareceu-me por isso que se impunha o dever de reservar exclu-

sivamente para o governo a exploração dos caminhos de ferro, cujo traçado atinja a fronteira de qualquer colónia ou estado estrangeiro, ou que, pelos interesses de natureza económica ou política que forem destinados a servir, tenham como natural complemento a sua continuação até essas fronteiras.

Na rápida transformação que se está operando nos territórios colonias, especialmente na África, as linhas ferreas de penetração são susceptíveis de adquirir de um instante para outro tal importância, que, só na posse do governo, poderá facilmente a sua exploração accommodar-se ás necessidades creadas pelas circunstancias do momento. O que é possível e fácil sob a administração do governo, será muitas vezes irrealisavel para uma empresa, que teria em primeiro lugar de attender a considerações financeiras, não podendo encarar o problema unicamente sob o ponto de vista mais elevado da economia e da politica nacionaes.

Desde que uma linha ferrea tem de dirigir-se á fronteira de territorio extranho, a sua importancia é sempre grande; mas sóbe de ponto quando, como em Africa, essa linha póde, segundo as condições em que fôr explorada, tornar-se em beneficio ou em grave detrimento do paiz que atravessa, e quando na sua exploração é forçoso obedecer a requisitos e preceitos, que só os governos estão no caso de bem attender e de rigorosamente observar.

Poderá objectar-se que, reservando para o estado a exploração dos caminhos de ferro a que me refiro, o governo assume encargos, que podiam ser tomados por empresas particulares, ás quaes se adjudicasse a construcção e se concedesse aquella exploração; mas a experiencia de sobra demonstra que, nem por adoptar esse systema, se libertou o thesouro de pesados sacrificios, a alem de ter tido que lutar com difficuldades e prejuizos consideraveis de outra ordem. Mas, ainda quando para o estado resultassem da exploração directa encargos maiores, seria o excesso apparente de despesa compensado pelas grandes vantagens que deixamos apontadas.

Nem mesmo, porém, é razoavel apresentar o argumento de que a exploração por conta do estado se fará em condições menos favoraveis, hoje que o pessoal tecnico está largamente experimentado em todos os serviços de caminhos de ferro.

Como consequencia natural do principio adoptado, vem a conveniencia de ir subordinando ao mesmo regimen as linhas ferreas actuaes que, sendo de penetração ou attingindo a fronteira de outras colonias, não são exploradas pelo estado. Não podem alterar-se os contractos e concessões feitas, mas o que se torna possível é não alargar o periodo fixado para a remissão das linhas ferreas ou por meio de accordo reduzi-lo ou annullar-o para que essa remissão se possa realisar em praso menos longo.

D'este modo podemos contar que, dentro d'um certo periodo, todas as linhas ferreas de reconhecida importancia politica e economica estarão na posse do estado. E, com a unidade de acção que se derivará do proprio facto da concentração d'aquellas linhas ferreas nas mãos do governo, terá este o elemento mais poderoso para defender os nossos interesses colonias, sem contrariar, antes auxiliando, nas suas justas aspirações, os interesses das colonias vizinhas.

*

As considerações que deixo feitas podem em grande parte servir para justificar o pedido de auctorisação comprehendido na proposta de lei, que tenho a honra de submeter á vossa approvação, e que se refere á construcção e exploração de uma linha ferrea que, partindo da bahia dos Tigres, vá até a margem do rio Cunene a entroncar com o caminho de ferro, cuja construcção se projecta no territorio allemão, ligando o districto mineiro de Ottavi com aquelle rio.

A bahia dos Tigres, pela sua situação geographica, e pela ausencia de outros portos em boas condições, em uma grande extensão do litoral que lhe fica ao sul, está naturalmente destinada a servir uma vasta região, em que se comprehendem territorios portuguezes e territorios allemães. Não poderíamos, sem faltar aos deveres que nos impõe uma sensata politica colonial, fechar aquelle porto e vedar o nosso territorio ás communicações com o territorio de outra nação, quando pela construcção de uma linha ferrea podemos servir ao mesmo tempo interesses nossos e alheios e concorrer efficazmente para o desenvolvimento de uma parte do continente africano. E, se alguém se lembrasse de objectar que, no empenho civilizador de abrir ao commercio e á industria uma parte da Africa, poderíamos envolver-nos em difficuldades que annullariam as vantagens resultantes de tal melhoramento, parece-nos que tal receio desaparecerá desde que se attenda a que a exploração do caminho de ferro não póde ser feita senão pelo estado, e a que a linha ferrea projectada, sem concorrência possível de outra linha ferrea, como que monopolisará todo o trafego com uma região a cujo desenvolvimento industrial se applica com o maior cuidado a iniciativa official e particular da nação a que pertence o territorio com que nos pretendemos ligar.

De extensão forçosamente muito limitada no territorio portuguez, a linha ferrea da bahia dos Tigres ao Cunene [deverá trazer

á provincia de Angola encargos pouco consideraveis, por certo largamente compensados dentro de pouco tempo, pois tudo nos persuade de que o seu trafego será cada vez mais importante, á proporção que as regiões por ella servidas vão sendo largamente exploradas.

Creio ter justificado o pensamento que me levou a formular a proposta de lei junta; e confio por isso que, reconhecendo-lhe o alcance e anteendo os resultados que da sua execução podem derivar para o nosso progresso colonial, lhe concedereis a vossa approvação.

Secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar, em 3 de maio de 1900. — Antonio Eduardo Villaça.

Caminhos de ferro colonias

Artigo 1.º Os caminhos de ferro das provincias ultramarinas, quando o seu traçado attingir a fronteira de qualquer estado ou colónia estrangeira, ou quando, pelos valiosos interesses que se propuzerem servir, se reconheça de grande utilidade o seu prolongamento até a fronteira de qualquer estado ou colónia estrangeira, sómente poderão ser construidos e explorados por conta do governo.

§ unico. Exceptuam-se da disposição d'este artigo os caminhos de ferro, cujas concessões já tenham sido feitas á data da publicação d'esta lei e não tenham ainda caducado.

Art. 2.º Poderá conceder-se, nos termos da lei, a construcção e exploração de caminhos de ferro nas provincias ultramarinas, quando se não der nenhuma das circunstancias indicadas no artigo antecedente; mas será sempre expressa no respectivo diploma de concessão a clausula de que, em qualquer epocha, terá o governo a faculdade de resgatar a concessão.

Art. 3.º Com relação ás concessões existentes, não poderá o governo fazer qualquer prorogação de praso, nem qualquer modificação dos contractos ou diplomas que as outorgaram, sem que as respectivas empresas ou companhias acceitem a clausula indicada no artigo 2.º

Art. 4.º Nas concessões existentes, em que a faculdade de remissão estiver adstricta a um praso fixo, o governo fica auctorizado a fazer a remissão, se assim o julgar conveniente, logo que finde esse praso, se, nos caminhos de ferro a que taes concessões se referirem, se der alguma das circunstancias indicadas no artigo 1.º

Art. 5.º Para occorrer ao pagamento dos encargos resultantes da remissão a que se referem os artigos antecedentes, serão emitidas obrigações colonias de 90000 réis, cujos encargos de juro e amortisação não excedam 8 por cento.

§ 1.º As obrigações creadas em virtude d'esta auctorisação terão applicação exclusiva á remissão das linhas ferreas.

§ 2.º A garantia d'essas obrigações será o rendimento das linhas ferreas, cuja remissão fôr effectuada, e bem assim a receita que resultar dos terrenos que fizerem parte das concessões respectivas.

Art. 6.º O governo procurará por accordo conseguir entrar na posse das linhas ferreas que estejam nas circunstancias indicadas no art. 1.º, e cuja epocha de remissão não tenha ainda chegado, devendo os encargos resultantes d'esse accordo ser pagos em obrigações colonias, do typo indicado no artigo antecedente.

§ unico. Qualquer accordo assim realisado só poderá ter vigor com auctorisação ou approvação do parlamento.

Art. 7.º É o governo auctorisado a mandar proceder aos estudos e construcção:

a) De uma linha ferrea que, partindo da bahia dos Tigres, no districto de Mossamedes, e inflectindo-se para o sul, vá até a margem direita do rio Cunene a entroncar com o caminho de ferro nos territorios allemães, em ponto convenientemente escolhido;

b) Das obras necessarias na bahia dos Tigres, para ahi se estabelecer a testa da linha ferrea de que trata a alinea a).

§ 1.º A exploração da linha ferrea e obras na bahia, a que se refere este artigo, será feita directamente pelo estado.

§ 2.º Para occorrer ás despesas com a execução d'estas obras, poderá o governo, se assim o julgar necessario e conveniente, emitir obrigações colonias do typo indicado no art. 5.º

§ 3.º No orçamento da provincia de Angola será inscripta annualmente a verba necessaria para o integral pagamento do juro e amortisação das obrigações creadas nos termos do § 2.º

Art. 8.º O governo dará annualmente conta ás camaras do uso que tiver feito d'esta auctorisação.

Art. 9.º Fica revogada a legislação em contrario.

Secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar, em 3 de maio de 1900. — Antonio Eduardo Villaça.

Estatística official dos caminhos de ferro portuguezes

Acompanha o presente numero esta estatística respectiva aos annos de 1877 a 1898 que, d'esta vez, sahiu um pouco mais tarde do que era costume, em virtude da remodelação por que passaram os serviços do ministerio, sendo extincta a repartição que preparava este trabalho que hoje passou á 1.^a repartição.

Embora tardiamente, é util apreciar o desenvolvimento que o anno de 1898 representou perante os seus anteriores, na exploração das nossas linhas ferreas.

O numero de passageiros passou de 9.599 117 a 11.384.737 ou mais 1.785.620, isto é, quasi 20%, o que é uma proporção enorme.

A média diaria foi, pois, de 31.191 passageiros — importantissimo.

E não se diga que este augmento foi só devido aos comboios tremvias, ou de pequenas linhas suburbanas, o augmento deu-se em todas as linhas com raras excepções.

Tambem os transportes em grande velocidade subiram 18%, o que representa um bom augmento, e as de mercadorias elevaram-se a mais 63.000 toneladas, 3,5%.

Os productos de todas as linhas passaram, assim, de 6.902 a 7.264 contos; augmento de 362 contos devido a 188 contos em passageiros, 73 contos em grande velocidade e 99 contos em mercadorias.

O thesouro viu crescer os seus proventos, por impostos do transito e sello, de 341 a 358, 17 contos que lhe representam 5% d'augmento.

As despesas d'exploração elevaram-se de 3.009 contos a 3.206, dando em resultado que o coefficiente de exploração se manteve, no total das linhas, o mesmo.

A média do rendimento kilometri-

co bruto sahiu a	2:787#356
deduzindo as despesas	1:357#282
ficou liquido	1:430#074

O thesouro dispendeu n'esse anno um pouco menos do que no anterior em garantias de juros, (em Torres-Figueira), sendo estas, em contos de reis, nos dois annos:

	1897	1898
Torres-Figueira	97	89
Mirandella	57	57
Vizeu	62	62
Beira Baixa	401	401
Total	617	609

PARTE OFFICIAL

Ministerio dos Negocios da Fazenda

Secretaria geral

Tendo a carta de lei de 17 de agosto ultimo enumerado, entre as receitas que constituem o fundo destinado á construcção do caminho de ferro de Benguela á fronteira leste da provincia de Angola, o producto do imposto de 10 réis por kilogramma de algodão em rama ou caroço, consumido pelas fabricas do reino ou das ilhas adjacentes, e convindo promover a execução d'este preceito legal: hei por bem approvar o regulamento, que faz parte integrante d'este decreto, e baixa assignado pelo ministro e secretario d'estado dos negocios da fazenda.

Os ministros e secretarios d'estado dos negocios da fazenda, e o da marinha e ultramar, assim o tenham entendido e façam executar. Paço, aos 3 de maio de 1900 — REI. — Manuel Affonso de Espregueira — Antonio Eduardo Villaça.

Regulamento a que se refere o decreto da data de hoje

Artigo 1.^o As alfandegas do continente do reino e das ilhas adjacentes farão registo, em livros especiaes, da quantidade de algodão em rama ou caroço a que derem despacho para consumo e para exportação, destrinchando um do outro, e remetterão, até o dia 5 de janeiro de cada anno, á administração geral das alfandegas e contribuições indirectas, notas das referidas quantidades, em referencia aos despachos effectuados no anno anterior.

Art. 2.^o Na administração geral das alfandegas e contribuições indirectas, será liquidada a importancia total do imposto correspondente ao algodão em rama ou em caroço, annualmente despachado para consumo, abatida a importancia correspondente á quantidade que durante o mesmo periodo de tempo houver sido exportada, devendo ser enviada á direcção geral das contribuições directas nota da liquidação de que se trata.

Art. 3.^o Pela direcção geral das contribuições directas serão dadas as necessarias instrucções aos funcionarios competentes, a fim de que, nos termos da lei de 17 de agosto ultimo, seja annualmente, e por modo proporcional, addicionada á contribuição industrial devida pelas fabricas ou estabelecimentos de qualquer ordem onde se manufacture algodão em rama, ou em caroço, a importancia do imposto referido.

Art. 4.^o Nos mezes de fevereiro e julho, o ministerio da fazenda depositará na caixa geral de depositos, á ordem da junta administrativa do caminho de ferro de Benguela, a cobrança que tiver effectuado em referencia a cada semestre.

Paço, aos 3 de maio de 1900. — Manuel Affonso de Espregueira.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Aves vivas—Vão juntas ao presente numero as duas tarifas ultimamente adoptadas nas linhas do Douro e Beira-Alta para o transporte de aves vivas para Hespanha.

Como estas tarifas, a P. H. n.^o 5 do Minho e Douro e a B. S. M. n.^o 11 da Beira-Alta, são perfeitamente identicas, para não duplicar os papeis distribuimos aos nossos assignantes uma ou outra, segundo, pela localidade em que residem, mais proximos de Ermezinde ou de Pampilhosa, possa uma ou outra interessar-lhes.

A origem d'estas tarifas vem das facilidades que o ultimo tratado de commercio com a Hespanha deu á introdução alli das aves de procedencia portugueza.

Desde então muito negocio, n'este genero de exportação, se tem feito.

Os consignatarios, porém, exigiam wagons especiaes em que as aves pudessem ser transportadas em maior quantidade e sem perigo de morticínio que lhes causava grande perda, indo nos wagons ordinarios.

Mas as nossas linhas não tinham esses wagons, nem lhes convinha construí-los, porque lhe ficariam inuteis, se, por qualquer motivo, o negocio acabasse.

Por isso se fez uma combinação original (entre nós, porque em França, Belgica, Inglaterra sobretudo é já de ha muito usada—todos os grandes expedidores teem wagons seus) dando os consignatarios os wagons, e fazendo as linhas ferreas só o transporte mediante determinada taxa.

Esta é de 505 pesetas por wagon carregado, da linha do Douro ou de Pampilhosa, os pontos de criação, até Medina del Campo onde, para o seguimento das remessas a Barcelona, ponto de destino, pela linha de Valladolid-Ariza se lhes applica a tarifa M. N. n.^o 5 do Norte e M. Z. A. cujo preço é de 973,75 pesetas.

Os wagons vãos regressam, pela mesma tarifa, ao preço de 77,90 pesetas até Medina e d'ahi por 40,40 pesetas até qualquer ponto do Douro ou até Pampilhosa.

Como é natural, os wagons teem que satisfazer ás condições necessarias para que possam circular nas linhas em que serão empregados.

Deposito de volumes

Começou no dia 12 do corrente a funcionar na estação do Rocio este novo serviço, completamente novo no paiz, e que já ha muito tempo podia estar implantado e produzindo os beneficos effeitos da commodidade que offerece ao publico, se a direcção da companhia, anterior á actual, tivesse approvado a proposta que lhe foi feita por um agente superior da companhia que sempre teve a peito introduzir aqui os melhoramentos que lá fóra tem visto nas melhores administrações — e alguma coisa conseguiu.

O deposito de volumes tem por fim permittir ao passageiro chegado, e mesmo áquelle que tem que partir, desembaraçar-se dos pequenos objectos portateis que não precisa na cidade, de que só mais tarde póde precisar, ou que por qualquer fórma o incommodam.

Um viajante chega e não sabe para que hotel irá. Quer procural-o por si proprio, sem ajuda de corretor ou de conductor; deixa no deposito os seus abafos, o chapeo de chuva, a pequena mala que trouxe consigo na carruagem, e vae livremente, sem volumes, percorrer a cidade.

Um excursionista quer consagrar algumas horas apenas a visitar a capital; tem assim meio de o fazer, retomando os seus objectos ao ir de novo para o comboio.

Vamos mais longe: mesmo que não se seja viajante. A estação está no centro da cidade; qualquer pessoa que tenha desejo de dar a guardar um volume ou objecto, do qual só mais tarde queira tomar conta, escusa de, como até aqui, o entregar em estabelecimentos, a moços de fretes, tendo que sollicitar favores ou pagar caro serviços com a desvantagem de, n'um ou n'outro caso, não ter quem por esses objectos se responsabilise. Facilmente vae ao deposito da estação, onde, por 40 réis apenas, tem o seu objecto guardado todo o dia, sob uma responsabilidade séria, bem acondicionado, sem se sujar ou damnificar, sem que ninguem lhe toque senão para o tirar d'uma solida prateleira e entregar-lh'o.

Para este fim bom foi que se abrisse comunicação para o vestibulo.

O ensaio tem dado já bons resultados e muito desejamos que assim seja para que a ideia se generalise não só a todas as estações de Lisboa como a todas as do paiz, onde não são necessarias installações especiaes, porque em toda a parte ha um recinto fechado e a affluencia de volumes nunca é tão grande que difficulte a sua guarda seja em que estação fôr.

Que, afinal, isso sempre se fez, mas por favor, sem regulamento, sem responsabilidade para quem guarda e portanto sem garantia para quem deposita. Ora se, por uma pequena quantia se podem definir responsabilidades em caso de perda ou avaria e evitar pedir favores que podem ser recusados ou mesmo concedidos sem agrado, muito melhor é que isso constitua serviço e dê receita ás linhas ferreas e commodidade ao publico.

VIAGENS CIRCULATORIAS

O facto de varias das pessoas que tomaram parte na peregrinação a Roma desejarem, depois da visita á capital do mundo catholico, realizar grandes viagens circulatorias na Europa, fez com que alguns amigos nossos nos honrassem pedindo nos que pelas nossas

relações e conhecimento d'estes serviços lhes obtivessem bilhetes circulares em França, Italia e Suissa que só poderiam obter indo pessoalmente requisital-os, com alguns dias de antecedencia, em França.

Assim entre outras o sr. doutor Azevedo Ennes, nosso collega do *Correio Nacional*, com mais quatro companheiros foram com bilhetes circulatorios com o itinerario seguinte: Bayonna, Lourdes, Pisa, Roma, Florença, Veneza, Milão, Lugano, Lago maior, Gravellona, Domodossola, Brieg, Lausanne, Berne, Interlaken, Luzern, Zurich, Paris, Bordeus, Bayonna.

O sr. Visconde de Valle Paraizo e sua familia limitaram a sua viagem a França e Italia, começando a utilizar o bilhete circulatorio em Hendaya, e seguindo a Bayonna, Lourdes, Marselha, Nice, Monaco, Ventimiglia, Genova, Pisa, Roma, Napoles, Roma, Florença, Bolonha, Padua, Veneza, Verona. Milão, Turim, Modena, Bourg, Mâcon, Dijon, Paris, Bordeus, Irur.

Um bilhete para este itinerario, que é de 4.000 kilometros e por tarifa geral custaria:

Percurso francez..... 284 fr.

italiano..... 297 liras

ou uns 550 francos, custa apenas 377 francos, fazendo assim cada passageiro uma economia de cerca de 45.000 réis, ou 35 por cento. Aproveitando as combinações que temos para poder fornecer em Lisboa estes e outros bilhetes, como nos inteiramente e gratuitamente á disposição dos assignantes que queiram realizar qualquer viagem na Europa, encarregando nos de lhes formular os itinerarios, mandar vir os bilhetes, aconselhal-os sobre os pontos que desejem visitar, indicar-lhes alguns hoteis que conhecemos como bons, etc.

Trabalhamos para organizar esse serviço o mais completo possivel com todas as informações que possam ser-nos pedidas.

Para o publico — não assignante — entendemos tambem não o dever privar d'essas vantagens, estabelecendo, porem, uma pequena commissão pelo trabalho que nos origina esse serviço que prestamos.

O NOSSO BRINDE

Vão-se reunindo os elementos para constituir o brinde que offerecemos aos nossos leitores, constante de **uma viagem a Paris, comboio, hotel, entradas na exposição, etc.**, ou, para aquelles que, não querendo ausentar-se do paiz, assim o queiram, **uma viagem circulatoria em Portugal.**

Além do que temos offerecido, ao feliz assignante premiado serão dados *guias illustrados* da viagem, para o que já temos a parte de Bordeus a Paris, constante de um interessante guia de 200 paginas que nos foi offerecido pela companhia d'Orleans, illustrado por 200 gravuras, 7 plantas de cidades, 5 mappas e 4 chromos lindissimos.

Estamos em negociações para o alojamento, que é, em verdade, difficil de fixar por não se saber o dia prefixo em que a viagem se realisará.

Não nos assusta esta difficuldade, porque ha tempo de sobra para estas combinações, logo que, sahido o brinde, saibamos os desejos do nosso assignante.

O periodo para tomar novas assignaturas termina impreterivelmente no dia 10 do proximo mez, não se acceitando assignantes novos, com direito ao brinde, depois d'essa data.

Entre ella e a da loteria será enviado a cada um dos nossos assignantes um cartão *memorandum* indicando o numero de assignatura que lhe corresponde.

PARTE FINANCEIRA

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa 15 de maio de 1900.

As novidades importantes desde o principio do mez são tudo projectos.

Projecto de regularização do systema bancario no Ultramar, apresentado pelo sr. Villaça, e ao qual em outro lugar nos referimos.

Projecto de operação financeira com a companhia dos Tabacos para um suprimento, caucionado com as 72 000 obrigações da companhia real em poder do thesouro, para de prompto se pagar a indemnização de Berne.

Projecto de outra com os bancos do Porto, pagando estes o que devem ao Estado pela malfadada linha de Salamanca e sendo-lhes permitido emitir obrigações com garantia do Estado.

Projecto, finalmente, ao que se diz a ultima hora, de resolução de uma questão que ha alguns mezes se achava pendente e em virtude da qual entrarão nos cofres publicos, pela porta da contribuição de registro, uns bons 150 contos que ajudarão a resolver as difficuldades do thesouro.

Do primeiro d'estes projectos já vae resultando a subida das acções do Banco Ultramarino, tanto mais que esse projecto ainda se conjuga com outro, — a formação de uma nova companhia colonial portugueza para a exploração agricola de vastos terrenos em Angola, entre os quaes, se affirma, figuram propriedades d'este Banco que, posto sejam valiosas, não teem até hoje encontrado comprador.

A combinação — Tabacos, consta que se funda em o grupo preponderante n'aquella companhia tomar as obrigações caucionantes com uma margem de 25 francos inferior a sua cotação, fazendo ao thesouro, a um anno de praso e ao juro de 6 % sem commissão, um emprestimo cuja cifra dizem não é sufficiente ainda para o completo pagamento, mas que nos tira já de difficuldades na maior parte da somma. Parece-nos presente de nupcias entre o ministerio da fazenda e a casa que até ha pouco tão hostilisada era pelo governo que nem o seu representante este queria deixar tomar assento nas camaras.

Os boatos do terceiro projecto tem tambem produzido melhoria nas cotações dos titulos bancarios portuenses. Ao menos já é um bem.

O ultimo, o tal que produz boa centena e meia de contos, não se diz qual seja nem nós o devemos dizer, posto nos pareça não nos enganarmos nas nossas supposições.

De qualquer forma o bom é saber-se que do conjuncto d'estes projectos resulta um auxilio para se aguentarem as cotações e os cambios não peiorarem, como infallivelmente succederia com a enorme sahida de ouro que se está effectuando e augmenta cada dia, para despesas fora do paiz dos que foram, vão e irão a Paris.

Para as operações do commercio não tem havido falta de dinheiro, mantendo-se o desconto e o reporte ás mesmas taxas, sem alteração.

Bastante animado o mercado de fundos, sobretudo em titulos e obrigações colonias e obrigações de caminhos de ferro.

Não ha falta de papel cambial, apesar da junta ter feito semanalmente um concurso de 22 000 libras. Por isso os cambios se mantem sem alteração.

REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Paris, le 12 Mai 1900

La liquidation des positions trop chargées s'est continuée cette semaine et la baisse a été générale. Les valeurs les plus atteintes sont les mines de cuivre, fer et zinc et aussi quelques valeurs métallurgiques.

La question qui se pose tout d'abord est de savoir, pour les mines, si la production en est arrivée à dépasser la consommation, et pour les établissements industriels, si la période d'activité commence à prendre fin.

Suivant, en effet, que l'on pourrait répondre affirmativement ou négativement à cette double question, la baisse actuelle ne serait qu'un phénomène de domaine financier tenant à une position de place et dès lors essentiellement passager, tandis que si les ventes des valeurs minières et métallurgiques tiraient leur origine

de la connaissance de la réduction prochaine des bénéfices, il en irait tout autrement et l'on serait fondé à se préoccuper des conséquences de ce nouvel état de choses.

Il est très difficile de se former une opinion absolument précise sur la situation exacte des mines et de la métallurgie. Pour les premières on est réduit à s'en rapporter aux statistiques et celles-ci, pour intéressantes et utiles qu'elles soient à consulter, ne fournissent que des indications sujettes à réserves.

Pour la métallurgie il est relativement plus aisé de se renseigner.

Et puis l'on a un baromètre presque infallible du plus ou moins d'activité de cette industrie, c'est le cours des charbons et plus encore l'empressement que les usines mettent à augmenter ou à diminuer leurs stocks de combustibles. Or, le prix des charbons est plus ferme que jamais. On peut donc en conclure que le monde métallurgique n'envisage nullement l'imminence d'un ralentissement d'affaires et de bénéfices, et l'on peut compter par conséquent sur un relèvement des cours dès que les allégements des positions seront terminés.

Le marché des Rentes Françaises est toujours délaissé.

Les Chemins de fer Français réagissent légèrement: quant aux Espagnols, ils subissent d'assez fortes réalisations, mais leur tenue n'en demeure pas moins assez satisfaisante. Lorsque les troubles provoqués par les réformes fiscales se seront apaisés, et cela ne tardera guère, on témoignera à l'égard de toutes les valeurs espagnoles le même optimisme qu'on leur témoignait récemment.

Les Chemins Portugais n'éprouvent pas de changement.

Les Mines et les valeurs métallurgiques sont atteintes dans les proportions plus ou moins grandes: nous ne répéterons pas ce que nous avons dit en débutant. Il nous semble que les bons résultats de l'exercice en cours et ceux non moins bons que l'on attend du prochain amèneront une reprise de la cote.

Nos sociétés de crédit résistent assez bien au courant: il est permis de ne pas s'en étonner.

Songez que le Crédit Lyonnais, le Comptoir National et le Crédit Industriel sont en pleine augmentation de capital.

Ce n'est pas à ce moment-là qu'on laisse la cote aller à vau l'eau. Mais les autres titres, qui n'ont pas cette chance et ce motif particulier d'être soutenus, paient largement leur tribut et avant tout les valeurs de transports.

Cela n'a rien qui doive étonner pour les trop nombreuses sociétés de tramways introduites à la Bourse en ces derniers temps.

Mais on aurait pu s'attendre à plus de fermeté de la part de la Thomson-Houston qui vient de traverser une année très brillante, de distribuer 55 francs au lieu de 50 fr. et qui a devant elle un avenir prospère.

La Compagnie Générale de traction est encore plus mal partagée malgré qu'elle soit à la veille de l'augmentation de son capital; les actions réagissent à 280 frs.; les nouvelles actions au nombre de 100.000 sont émises à 230 frs.

Dans les fonds étrangers bonne tenue des Brésiliens. Cette attitude résulte de l'impression excellente laissée par l'analyse du message que le président Campos Salles a adressé au Congrès à l'occasion de la reprise des travaux de l'assemblée.

Les dernières nouvelles donnent de plus en plus l'espoir qu'à l'expiration du moratorium et sans qu'il soit nécessaire de demander un nouveau délai, le gouvernement pourra reprendre la tenue intégrale des engagements.

La Rente Portugaise est stationnaire à 24,30 frs.

Les Tabacs clotent à 785 frs. en hausse.

Bien que le change se maintienne aux environs de 28 $\frac{0}{100}$, la spéculation a repris en moins l'Extérieure Espagnole et l'a fait remonter à 73 frs.

Le marché des Mines d'Or vient d'être favorablement impressionné par l'avance de l'armée anglaise, mais, malgré tout, l'épargne française se montre de plus en plus rebelle pour ces valeurs et pour mettre un terme à la réserve actuelle il faudrait une nouvelle décision qui permit d'envisager la fin de la guerre comme une éventualité prochaine.

L. C.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v...	37 $\frac{1}{8}$	37 $\frac{1}{16}$	Desconto no Ban-	
" cheque...	36 $\frac{11}{16}$	36 $\frac{5}{8}$	co de Portugal.	5 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{100}$
Paris 90 d/v.....	772	774	No mercado	6 $\frac{0}{100}$
" cheque.	770	780	Agio Buenos Ay-	
Berlim 90 d/v.....	313	314	res	227
" cheque	310	320	Cambio do Brazil	8 $\frac{15}{32}$
Francfort 90 d/v...	313 $\frac{1}{2}$	314 $\frac{1}{2}$	Premio da libra..	2 $\frac{0}{100}$
" cheque ..	310 $\frac{1}{2}$	320 $\frac{1}{2}$		a
Madrid cheque ..	1.005	1.015		2 $\frac{0}{100}$

Cotações nas Bolsas portugueza e estrangeiras

BOLSAS	MAIO														
	1	2	3	4	5	7	8	9	10	11	12	14	15	-	
Lisboa: Inscriptões de assent.	35,37	35,35	35,35	35,35	35,45	35,60	35,60	35,75	-	-	35,83	36	35,90	-	
" coupon	35,25	35,25	35,29	-	35,40	35,50	35,60	35,60	34,58	35,65	35,65	35,75	35,80	-	
Obrig. 4 ^o /1888	-	18.200	-	18.200	18.200	18.300	18.200	-	-	18.300	18.250	18.300	18.200	-	
" 4 ^o /1890 assent.	-	42.800	-	-	43.000	-	-	-	-	43.100	-	-	-	-	
" 4 ^o /1890 coupon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	43.000	-	
" 4 ¹ / ₂ ^o assent.	49.000	-	-	-	-	-	48.900	-	49.000	49.300	49.000	-	49.500	-	
" 4 ¹ / ₂ ^o coup. int.	48.700	-	-	-	48.700	-	-	49.000	-	49.200	-	-	49.500	-	
" 4 ¹ / ₂ ^o externo	-	-	-	-	-	-	47.900	-	-	-	-	-	-	-	
" Tabacos coupon ...	-	-	-	-	-	130.000	-	-	-	-	-	-	-	-	
Accções B. de Portugal	-	138.700	138.700	138.700	138.600	138.700	138.700	-	138.800	139.000	-	139.600	140.000	-	
" Commercial	-	123.500	-	-	-	-	-	-	-	123.500	123.500	-	123.500	-	
" N. Ultramarino ..	115.200	116.000	116.000	117.000	117.500	117.700	117.700	117.700	-	119.000	120.000	121.500	124.000	-	
" Lisboa & Açores ..	-	-	-	-	-	120.000	120.000	120.000	120.000	120.000	120.000	-	120.000	-	
" Tabacos coupon ...	125.800	126.000	126.000	-	-	-	-	-	141.000	141.000	-	137.500	-	-	
" Comp. ^a Real.	-	-	-	18.700	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Obrig. prediaes 6 ^o	-	-	93.500	-	93.600	93.600	93.800	-	-	-	-	93.700	93.700	-	
" 5 ^o	91.400	-	91.450	-	91.400	-	91.300	91.400	-	91.450	91.450	-	91.550	-	
" C. ^a Real 3 ^o 1. ^o grau	-	-	-	79.000	79.500	79.500	-	-	79.800	79.800	79.800	79.900	79.800	-	
" " 3 ^o 2. ^o grau	-	22.900	22.900	22.950	23.100	23.100	23.150	23.200	23.300	23.500	23.600	23.800	23.500	-	
" C. ^a Nacional.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
" Atravez Africa	76.500	-	76.500	77.000	77.000	77.000	77.000	77.000	-	-	77.000	78.000	78.500	-	
Paris: 3 ^o /portuguez ...	24,60	24,50	24,65	24,50	24,35	24,60	24,60	24,25	24,15	24,20	24,30	24,30	-	-	
Accções Comp. ^a Real.	-	75	74,25	74,25	-	-	-	72	75	-	-	70,75	-	-	
" Madrid Cáceres.	-	-	57	51	52	51,50	52	-	52	52	51,50	51,75	-	-	
" Norte de Hespanha.	231	-	224	230	239	240	235	228	233,50	233	-	-	-	-	
" Madrid Zaragoza.	322	316	316	319	327	328	324	317	318	315	-	-	-	-	
" Andaluzes.	346	345	345	342	350	351	345	342	-	340	-	-	-	-	
Obrig. Comp. ^a Real 1. ^o grau	305	305	305	306	305	306	305	305	306	305	305	302	-	-	
" " 2. ^o grau	87	87	86,50	86,50	88,50	87,50	87,50	87,75	87,50	90	88,50	88,50	-	-	
" C. ^a Beira Alta	82,50	83	82,50	82,50	82,50	82,50	82,25	82	82	81,50	-	-	-	-	
" Madrid Cáceres	102	101	101	101	100	101	100	100	100	100	98	98	-	-	
" N. Hesp. (1. ^a hyp.) ..	283,50	283	284	286	286	288	288,50	287	285	286,50	-	-	-	-	
Londres: 3 / portuguez.	-	24,50	24,50	24,50	27,37	24,50	24,50	24,37	24,12	24,25	24,25	24,12	-	-	
Obrig. Atravez Africa	-	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	-	-	-	
Amsterdã: Atravez Africa...	56,88	56,25	56,75	56,75	57	57	57	57	57	57	57	-	-	-	
Bruxellas: Atravez Africa	-	-	-	-	-	-	-	58	58	58	58	-	-	-	

Receita dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Período de exploração	1900		1899		Totales desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totales	Kilom.	Kil.	Totales	Kilom.	1900	1899
			Réis	Réis		Réis	Réis	Réis	Réis
COMPANHIA REAL	Antiga rede e nova não garantida ...	23 29 Abr. 693	71.475.000	103.138	693	70.894.284	102.300	1.149.403.000	1.194.915.882
		30 6 Mai. "	69.779.000	100.691	"	67.625.760	97.584	1.219.182.000	1.262.541.642
	Nova rede garantida	23 29 Abr. 380	8.235.000	21.671	380	8.213.716	21.615	133.319.000	139.736.118
		30 6 Mai. "	8.807.000	23.176	"	8.513.240	22.403	142.126.000	148.249.358
Sul e Sueste		9 15 Abr. 488	15.267.220	31.285	475	14.725.500	31.001	233.229.611	246.729.019
		16 22 " "	16.961.220	34.756	"	16.033.010	33.753	250.190.831	262.762.029
Minho e Douro		12 18 Fev. 353	16.784.620	47.548	353	17.053.023	48.308	132.599.047	129.777.156
		19 25 " "	17.428.710	49.373	"	19.162.452	54.284	150.027.757	148.939.608
		26 4 Mar. "	22.426.206	63.530	"	19.499.143	55.238	172.453.963	168.434.751
Beira Alta		26 1 Abr. 253	6.737.742	26.631	253	7.373.887	29.145	77.917.799	71.698.686
		2 8 " "	7.052.596	27.875	"	5.931.577	23.444	84.970.395	77.630.263
		9 15 " "	5.367.186	21.214	"	5.720.141	22.609	90.337.581	83.350.404
Nacional—Mirandella e Vizeu.		-	-	-	105	-	-	-	-
Guimarães		9 15 Abr. 34	1.545.950	45.469	34	1.593.860	46.878	20.226.143	20.998.277
		16 22 " "	1.730.525	50.897	"	1.558.515	45.838	21.956.668	22.556.792
Porto á P. e Famalicão		1 15 Fev. 64	2.665.659	41.650	64	2.953.168	46.143	9.619.482	10.069.042
Norte de Hespanha ..		15 21 Abr. 3656 Ps.	1.765.027	482	3656 Ps.	1.762.448	482	27.464.113	27.175.115
		22 28 " "	1.857.361	508	"	1.853.848	507	29.321.474	29.028.963
Madrid—Zaragoza—Alicante		16 22 Abr. 3650	1.869.918	512	3650	1.855.712	508	26.695.414	26.696.799
		23 29 " "	1.814.424	497	"	1.733.570	474	28.509.838	28.430.369
Andaluzes		16 22 Abr. 1067	380.059	356	1067	354.038	331	5.929.218	5.492.688
		23 29 " "	378.599	354	"	346.990	325	6.307.818	5.839.679
Madrid—Caceres ...		16 22 Abr. 424	75.248	175	429	76.080	177	1.032.057	1.011.199
		23 29 " "	85.308	198	"	80.549	187	1.117.365	1.091.748
		30 6 Mai. "	92.304	215	"	70.690	164	1.209.669	1.162.438
Zafra a Huelva		23 29 Abr. 180	28.653	159	180	29.768	165	604.284	479.330
		30 6 Mai. "	32.963	183	"	40.583	225	637.248	519.913
		-	-	-	-	-	-	-	-

Guia da viagem a Paris

I

No intuito de dar aos nossos leitores, que vão agora a Paris, uma ideia da viagem em caminho de ferro, vamos dar-lhes aqui um resumo do percurso no sentido ascendente, como não se encontra em nenhum guia, acompanhando-os desde Medina até Paris, visto que o percurso portuguez é bem conhecido e o da fronteira a Medina não só já aqui o descrevemos como sendo para uns por Villar Formoso e para outros por Barca d'Alva, nos demoraria a publicação da parte alem de Medina.

Dividiremos o nosso *guia* por tres ou, o maximo, quatro unicos artigos para que esteja completa a viagem em 1 do proximo mez de julho, epocha em que deve principiar a affluencia á exposiçãõ.

DE MEDINA A IRUN

O comboio ordinario e o expresso Medina chegam a Medina pela meia noite e o de Madrid para Hendaya passa alli á 1 h. e 30. O passageiro tem, pois, que esperar e mais lhe convem entrar no bufete *levando consigo os seus volumes de mão*.

No comboio de Madrid raro se encontram vagos lugares de luxo, e mesmo 1.^a classes não ha que contar com compartimentos vagos.

Sendo familia numerosa, deve-se, pois, logo á chegada pedir ao chefe da estação que ponha uma carruagem, o que, tambem nem sempre é possível, porque o comboio vem completo de composição.

Ha, pois, que separar a familia e accommodal-a como se possa. Isto *logo á chegada* do trem de Madrid.

Medina—não tem importancia senão como entroncamento de varias linhas.

Se fosse dia, o viajante veria á direita as ruinas da antiga fortaleza de *La Mota*, sec. xv.

Passando duas estações, o viajante que vá acordado sentirá o comboio sobre uma ponte, a de *Adaja*, e passada outra estação atravessará o Douro sobre outra ponte de ferro.

D'ahi até Valladolid nada ha que ver. Terreno arido e plano. Mesmo que vá de dia póde dormir essa hora.

Valladolid—onde se passa, no ordinario, ás 2,30 é cidade importante (63.000 h.) arcebispado e séde de uma das mais notaveis universidades hespanholas, frequentada por cerca de 1.000 estudantes.

Da estação vê-se bem a cidade, que é á esquerda, com o seu aspecto elegante e animado.

Tem viação de tremvias e bellos edificios, sobretudo a cathedral (sec. xvi) que é muito notavel, e S.^{ta} Maria Antigua, no estylo gothico puro (sec. xi), a Universidade, e outros varios, no estylo gothico tambem, e bem dignos de vêr-se.

Atravessam-se, sobre pontes, os rios Esguera e Pisuerga e tomamos logar entre este rio e o canal de *Castilla* (á esq.) vendo-se varias povoações de habitações praticadas na montanha, (*silos* lhes chamam em Hespanha) e depois, repetidas vezes, o canal que vamos acompanhando, até que, passada uma ponte de 7 arcos sobre o *Carrion*, o comboio pára em

Venta de Baños—estação muito importante por ligar as linhas de Madrid, Irun, Santander, Oviedo, Corunha e Galliza.

Depois da demora necessaria para o serviço, segue-se, vendo, de dia, á direita, bellas collinas cultivadas, passa-se Torquemada, tão celebre pelo seu vinho, como pelo nome do fundador da inquisição.

Vae alvorecendo e podemos já ver que por

Quintana..... } atravessamos planicies ora mais
Villodrigo..... } vastas, ora mais restrictas, bem
Villaquiran..... } cultivadas, tendo aqui e alli va-
Estepar..... } rios povos e por horisonte col-
e *Quintanillija*.... } linas cobertas de bosque, e em
breve lobregamos á esquerda

Burgos—uma modesta cidade em volta d'uma grandiosa cathedral.

De dentro do comboio mesmo se avista este monumental edificio, que é uma das glorias da architectura hespanhola do sec. xiii.

Não se descreve em rapidas linhas a belleza d'aquella construcção, das mais puras linhas architectonicas, cheia de rendilhados, de flechas, de torres pyramidaes, de nichos, de figuras, de ornatos, de harmonia em todos os seus detalhes, de arrojo na elevação das suas torres, de artistica nobreza na sua fachada monumental.

Acima da cathedral vê-se o castello, destruido pelos francezes quando d'alli retiraram em 1812, sob os fogos de Wellington, e, descendo para além, encontra-se o tumulo de *Cid Campeador*.

Egrejas de construcção antiga, alameda ao lado do *Arlanzon* que atravessa a cidade e é atravessado por tres pontes, eis o que nos offerece para ver, a cidade.

Seguem-se planicies sem interesse, desertas de gente e d'arvores, e vamos subindo os montes d'*Oca*, para attingir a altura de 995^m depois da qual descemos, atravessando 4 tunneis de 1.022, 229, 199 e 408 metros para entrarmos nas gargantas do *Pancorbo*, passagem interessante no seu aspecto agreste, porque, entre duas paredes de montanha, n'um espaço de menos de 50 metros encontra-se encerrada a via ferrea, a estrada, o rio e algumas pequenas povoações. Ao partir de

Pancorbo—o viajante não deixe de ver, á esquerda os imponentes rochedos sobre os quaes parece ir desfazer-se o comboio, as escarpadas ravinas, os taludes dentados que nos fazem recuar com pueril temor de que nos entrem pela carruagem.

Sempre n'este dedalo de montanhas, atravessamos um tunnel, viaducto de 3 arcos, outro de 6 com 300 metros, dois tunneis de 300 e 200 metros, e á direita veremos então, n'uma abertura das gargantas, o mosteiro de *Bugedo*, até, passando a ponte sobre o Ebro, entrarmos em

Miranda—estação de entroncamento com as linhas de Bilbao e Castejón-Zaragoza.

E' plena manhã, podemos tomar café no bufete; mas cuidado em levar dinheiro trocado, porque demasia é amabilidade demasiada por vezes, alli, e suprimem-na como a supprimiram para com a nossa rainha quando alli passou, não lhe consentindo, nem mesmo com deposito, que trouxesse louça para jantar no salão!...

D'este ponto até a proxima estação importante, a linha não tem especial interesse seguindo o valle do Zadorra entre collinas arborisadas e atravessando este rio duas vezes. Essa estação é

Vitoria—que se nos apresenta á esquerda, com o aspecto original das fachadas das suas casas, todas envidraçadas (*miradores*) do 1.^o ao ultimo andar.

E' uma cidade do seculo xii, dividida em tres bairros, o novo, o que está junto á estação; o velho, formado por oito ruas antiquissimas, como o attestam as suas casas e escudos; o alto, ao centro d'este ultimo, ainda cercado de muralhas, dominando com magestade os seus mais novos irmãos.

Sobre a direita, sahindo de Vitoria, vemos a antiga estrada romana, que nos acompanha até o tunnel de *Chin-*

chera (520 m.) primeiro contraforte da serra de *Arlaban*. Novo paiz montanhoso vemos seguir até

Alsasua—entroncamento da linha de Zaragoza por Pamplona, que vem da direita, e estação, por isso, muito vasta e importante.

Estamos no valle do Balunda, delicioso de verdura que em breve deixamos, subindo gradualmente em grande curva para a esquerda pela pittoresca base dos montes d'Alzania.

Tunnel de 1.158 metros, depois á direita bellos rochedos, estação de *Cegama*, pequeno tunnel, viaducto de Otzaurte (115 m.) e entre estes pontos não deixamos de vêr o bello valle que dá nome á estação e á pequena cidade.

Seguem, em 11 kilometros, 14 tunneis, na extensão total de 7.351 m., o maior dos quaes é o 13.º, de 2.953 m.

Depois grandes trincheiras e aterros, sempre conduzindo-nos para N. O. até proximo avistarmos a linha de via reduzida de Bilbao a

Zumarraga. Verdadeira Suissa. Montanhas por toda a parte, que nos obrigam, passada esta estação, a atravessar successivamente 9 tunneis e vencer altos desniveis por enormes aterros e alguns viaductos. Convém ir á direita da carruagem para vêr.

E' esta a parte mais custosa da construcção da linha, a passagem da cordilheira Cantabrica.

Nova ponte do *Oria*, cujo valle vamos seguir; outra sobre o *Lazaran*, tunnel de 300 m. e, passada a estação de *Andoain*, novo subterraneo de 1 kim. redondo, que nos entrega na margem do Urnieta, onde ainda temos mais 300 m. ás escuras antes de chegar a

San Sebastian—uma das mais bonitas, elegantes e modernizadas cidades de Hespanha, local de banhos e habitação real durante o verão, com bellos jardins, tremvia electrico, grandioso casino, etc.

O viajante não apressado deve consagrar, á ida ou á volta, um dia a esta apreciavel cidade que o rio Urumea separa da via ferrea.

Desde então olhar á esquerda como se diz militarmente, e ver-se-ha o caminho por *Pasages*, *Renteria* e todo o delicioso percurso até

Irun.—Antigamente este extremo da Hespanha não tinha importancia para o viajante. Hoje, desde que o cambio Paris-Madrid está elevado, deixou-se de almoçar em Hendaya, onde se pagam 3 francos, para se almoçar, ainda melhor, em Irun por 3 pesetas.

E' o que aconselhamos ao viajante.

Tem para isso cerca de meia hora e fica livre para empregar o seu tempo em Hendaya para procurar bom logar no comboio e assistir á revisão das malas pela alfandega franceza.

LINHAS PORTUGUEZAS

Coimbra a Arganil.—Na sessão da camara electiva de 2 do corrente o sr. Dias Ferreira perguntou ao sr. ministro das obras publicas se tenciona tomar alguma resolução a respeito d'este caminho de ferro, visto que muitas obras de arte d'aquella linha estão construidas, e os materiaes reunidos; mas as successivas prorrogações do praso para a sua conclusão teem feito com que os trabalhos se não concluam e os povos estejam privados d'aquelle melhoramento.

A companhia está n'uma situação excepcional; mas o material fixo e circulante não está sujeito a penhora, e, sem prejuizo dos credores, alguma cousa se póde fazer.

É isto o que pede ao sr. ministro, que tanta actividade tem desenvolvido na gerencia da sua pasta.

O sr. ministro das Obras Publicas respondeu que não tem descurado o assumpto, o qual tem de ser resolvido em conformidade com o decreto de 9 de novembro de 1893, que regula o caso da insolvencia das companhias.

Já nomeou o presidente do conselho fiscal, e mandou ouvir a procuradoria geral da corôa. Esta opinou que o governo podia abrir novo concurso, ou esperar que a sua abertura lhe fosse proposta pelo conselho fiscal, mas que era melhor adoptar este ultimo alvitre. Aguarda, pois, que a proposta lhe seja feita, para resolver a questão, e, ainda que lhe não seja apresentada, mandará abrir o concurso, fundado no alvará da concessão de 8 de novembro de 1888.

Bilhetes de identidade.—O pessoal do Minho e Douro pediu ao conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado que fosse extensiva ás familias a concessão de bilhetes de identidade.

O director d'esta *Gazeta* recebeu ha tempos uma carta anonyma em que se dizia que o pessoal das differentes rêdes deseja (como é natural) que esses bilhetes sirvam d'uma rêde para outra. Era com effeito um grande bem para os empregados. O nosso director entregou a carta á pessoa que mais tem exercido a sua influencia benefica para este fim.

Linhas n'Africa.—Um telegramma da cidade do Cairo, em 12, diz que:

«a classe commercial d'alli está n'este momento muito irritada contra Cecil Rhodes. Sabe-se que este senhor concluiu com o governo allemão uma convenção no sentido de construir-se um caminho de ferro que atravessasse o sudoeste africano-allemão, partindo de *Great Fish bay* (?), situada na provincia portugueza de Angola, e destinado a penetrar na Rhodesia. As communicações de Londres com Bulolango ficarão assim encurtadas de 1.300 milhas inglezas, o que representará um grande prejuizo para a colonia do Cabo. A camara do commercio resolveu fazer toda a opposição ao projecto.

Tambem, na Allemanha, o sr. de Bulow se pronunciou contra esse caminho de ferro, dizendo que a sua construcção ameaça a integridade e o futuro dos interesses allemães no sudoeste de Africa.

Não sabemos qual o ponto que os inglezes designam por *Great Fish bay*, mas deve ser *peixe grande*, sobre tudo para Cecil Rhodes...

Ascensor do Carmo.—A companhia carris de ferro, julgando-se prejudicada pela concessão feita pela camara ao nosso amigo Raul Mesnier para a construcção d'este ascensor, pediu á camara que, nos termos da condição 41.ª do contracto de 10 d'abril de 1898, não alterada pelos contractos posteriores, a sua reclamação seja entregue ao tribunal arbitral creado pela mesma condição 41.ª

Quer dizer:—a companhia carris não estabelece carreiras que levem o publico entre estes dois pontos, salvo querendo elles perder um dia a circular pela rua de S. Bento ou metade d'elle quando *por ventura* se estabeleça a famigerada linha do Caes do Sodré pelas ruas do Alecrim e S. Roque; mas tambem não deixa que mais ninguem estabeleça este serviço.

O publico hade subir a pé, porque a companhia carris assim o quer e a camara está d'accordo.

Isto só em Lisboa se vê, mas tambem, uma camara assim só Lisboa tem... e a merece.

Mormugão.—Installou-se já a commissão nomeada para estudar e relatar as questões que se relacionam com esta linha, as causas do decrescimento do seu trafego, os accordos ultimamente feitos para acabar com a guerra de tarifas por parte das linhas inglezas etc.

Resolveu-se que os varios membros da commissão examinassem primeiro todos os documentos que possam

elucida-os no estudo a que tem que proceder, reunindo-se depois para discutirem as varias questões sobre que tem de dar parecer.

A camara e as companhias. — N'uma das ultimas sessões um dos srs. camaristas propoz que se nomeasse mais um fiscal para as linhas de tremvias e ascensores, devendo este empregado possuir as habilitações que forem julgadas necessarias pela direcção geral de obras publicas municipaes, e que as vagas que se derem no quadro dos fiscaes de vias ferreas sejam preenchidas por individuos de reconhecida competencia.

Esta proposta baseia-se na necessidade de estes funcionarios possuirem as habilitações necessarias para conhecerem a qualidade do material empregado pelas empresas e especialmente o systema de tracção electrica, que agora vae ser adoptado.

Quer dizer que a camara tem uns fiscaes que não entendem do seu serviço e por isso não fiscalizam. E' o de que todos nós nos queixamos. E não se dá isto só nas vias ferreas, é em quasi todos os serviços municipaes.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Hespanha

As companhias de Medina a Salamanca e Oeste d'Hespanha organisam comboios a preços reduzidos para os viajantes que, vindo de França pelo «Sud-Express», desejem observar o eclipse do sol no dia 28 em Plasencia ou em Navalmaral. Os viajantes poderão depois visitar Madrid. Os astrónomos estabelecerão um observatorio em Plasencia.

Um comboio especial conduzirá estes excursionistas, na noite de domingo, de Salamanca a Plasencia.

França

Na linha de Orleans o numero de passageiros em 1898 attingiu 33.853.710, ou mais 1.361.588 do que em 1897, e a receita cresceu 2.642.646 fr. por esse facto.

A companhia correspondeu a este favor do publico augmentando as commodidades nos seus comboios. Poz em circulação novas carruagens de corredor munidas de toucadores e retretes e vae fazer o mesmo serviço aos passageiros de 2.^a e 3.^a classe. Augmentou tambem o prazo de validade das passagens de ida e volta com a faculdade de paragens em transito, continua com as tarifas convidativas para viagens circulatorias, bilhetes de excursão, bilhetes de banhos de mar, e assignaturas nos comboios operarios. Isto explica o augmento.

Houve augmento no movimento de grande velocidade, que passou de 180.000 a 187.000 toneladas, e no das encomendas postaes.

Em pequena velocidade transportaram-se 11.993.394 toneladas, o que representa um accrescimento de 654.596 e de 145.093.377 toneladas-kilometros, tendo abaixado a taxa média recebida que passou a 0,052 fr. por tonelada.

O producto liquido da rede principal foi de 109.761.452 fr. e o das linhas novas 6.033.307.

Começa portanto o reembolso do estado, porque houve o excedente de 3.022.026 fr.

Esta quantia accrescenta-se ás que o estado já cobra pelo imposto.

Inglaterra

Volta a falar-se na construcção d'este famoso tunnel submarino entre a Inglaterra e Irlanda.

A Grã Bretanha não gosta do tunnel de Inglaterra para França, mas vê com olhos mais serenos o projecto de tunnel que ligue as duas ilhas irmãs ou cunhadas.

O tunnel iria da costa d'Autim á de Wigtownshire, 45 metros abaixo do fundo de mar.

Russia

As receitas brutas em 1899 na linha de Varsovia-Vienna foram de 18.429.255 rublos, ou mais 997.151 rublos do que em 1898. As despesas da exploração foram de 11.595.269 rublos.

AVISOS DE SERVIÇO

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Transporte de mercadorias entre a estação de Lisboa (Caes dos Soldados) e a linha do Terreiro do Trigo

Desde 10 de maio de 1900 ficam sujeitas ao pagamento da sobretaxa uniforme de 50 réis por tonelada as expedições de mercadorias em pequena velocidade que, chegadas á estação de Lisboa (Caes dos Soldados) ou que por ella hajam de transitar, tenham de ser transportadas, a pedido dos expedidores ou consignatarios, entre a referida estação e a linha do Terreiro do Trigo.

As taxas de carga e descarga não serão cobradas quando essas operações forem feitas pelo publico ou pela Empresa do porto de Lisboa. As de evoluções e manobras fóra da estação de Lisboa (Caes dos Soldados) estão comprehendidas na sobretaxa de 50 réis de que trata este aviso.

Os wagons entregues á Empresa do porto de Lisboa para carregar ou descarregar ficam sujeitos ao pagamento de Direitos de estacionamento desde que essa entrega se verificar, sendo esta equiparada, para todos os effeitos, ao acto de serem postos os wagons, nas estações da rede á disposição dos remetentes ou destinatarios.

Lisboa, 30 de Abril de 1900.

Remessas de gado

Desde 10 de maio de 1900, as notas de expedição (talão e guia) das remessas de gado, que se apresentem para expedir, com destino ao Mercado Geral dos Gados, deverão conter a indicação de Lisboa-Mercado.

Sem esta indicação, as remessas não poderão seguir para o referido mercado.

Lisboa, 2 de Maio de 1900.

Deposito e arrecadação de objectos portateis

NA ESTAÇÃO DE LISBOA (ROCIO)

Desde 12 do corrente, será estabelecido no vestibulo superior da estação de Lisboa-Rocio um vestiario e deposito de objectos portateis, onde a Companhia toma a seu cargo e sob sua responsabilidade a arrecadação e guarda dos mencionados objectos ou peças de vestuario, mediante cobrança de uma taxa de 40 réis por objecto e por periodos indivisiveis de um dia, contados da meia noite á meia noite.

O deposito limita-se a encomendas e volumes de mão ou de uso proprio; não aproveita ás bagagens registadas ou que devem ser registadas, nem a quaesquer volumes despachados pelo caminho de ferro, ou destinados a despacho.

Os depositantes receberão senhas comprovativas da existencia dos volumes em poder da companhia, mediante as quaes reclamarão a entrega d'estes quando queiram retiral-os, satisfazendo previamente as taxas em debito. As entregas só se farão á vista das referidas senhas.

Lisboa, 9 de Maio de 1900.

ARREMATACÕES

Caminhos de ferro do Estado Direcção do Minho e Douro

Fornecimento de ferro

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 21 do corrente mez, á uma hora da tarde, perante a direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 30.000 kilogrammas de ferro novo, granito, proprio para fundição.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 26.000 réis e apresentar uma amostra do ferro a fornecer, indicando a marca e procedencia.

O deposito definitivo, que é obrigado a fazer o concorrente a quem for adjudicado o fornecimento, será de 5 por cento da importancia total do mesmo.

As condições da arrematação e o caderno de encargos poderão ser examinados no serviço dos armazens geraes em Campanhã, em todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás tres da tarde.

Porto, 2 de maio de 1900.

Fornecimento de creosota

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 29 do corrente mez, á uma hora da tarde, perante a direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 288 toneladas de creosota.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 200\$000 réis.

O deposito definitivo que é obrigado a fazer o concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento será de 5 por cento da importância total do mesmo.

As condições da arrematação e o caderno de encargos poderão ser examinados no serviço dos armazens geraes em Campanhã, em todos os dias uteis, das onze horas da manhã ás tres da tarde.

Porto, 9 de maio de 1900.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Fornecimento de massaroquinha

No dia 21 de maio, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a comissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 54.000 kilogrammas de massaroquinha.

As condições estão patentes em Lisboa na repartição central dos armazens (edificio da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e em Paris nos escriptorios da companhia, 28 rue de Châteaudun
Lisboa, 19 de abril de 1900.

Fornecimento de 80.000 kilogrammas de azeite d'oliveira

No dia 21 de maio pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a comissão executiva d'esta companhia serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 80.000 kilogrammas d'azeite d'oliveira.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edificio da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde e affixadas em todas as estações das linhas d'esta companhia.

Lisboa, 26 de abril de 1900.

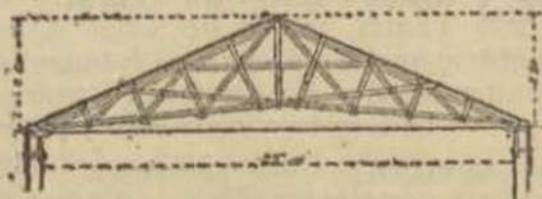
Fornecimento de parafusos e chavetas

No dia 28 de maio pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a comissão executiva d'esta companhia serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de parafusos e chavetas.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens (edificio da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e em Paris nos escriptorios da companhia, 28 rue de Châteaudun.

Lisboa, 26 de abril de 1900.

M. H. Lummerzheim & C.^a



WONDELGEM-LEZ-GAND
BELGICA

Fabricantes de cartões betumados para tectos e placas isoladoras e contra a humidade para fundações.

Empreiteiros de construcções de coberturas em cartão betumado e em cimento vulcanico para plataformas e terraços, convindo especialmente para paizes quentes.

Duração e resistencia garantidas por contracto, durante 20 annos. Referencias de primeira ordem.

Orçamentos, planos e amostras gratis.

PEGAMOÏD Hollando-Belge

SÉDE SOCIAL EM BRUXELLAS

Fornecedor dos Caminhos de ferro do Estado Belga

TECIDOS-COURO

Carruagens de caminhos de ferro, trens, mobílias, artigos de viagem, paredes de casas luxuosas, para encadernações etc.

Superior a todas as peles, oleados e tecidos para revestimento de



Lava-se, é impermeavel, resiste aos acidos, não se mancha, supporta todas as temperaturas, não a.lhere ás roupas. Ha Pegamoid de todas as cores imitando todas as peles e com brilho, apparencia e uniformidade superior a ellas.

C. MAHONY & AMARAL unicos representantes

RUA AUGUSTA 70, LISBOA

AGENDA DO VIAJANTE

Prevenimos os nossos leitores de que são estas as UNICAS casas que lhes recommendamos porque, praticamente, conhecemos o seu serviço

AIDE-MEMOIRE DU VOYAGEUR — Nous ne saurons recommander à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celles indiquées ci-bas, car nous les connaissons PAR EXPERIENCE PERSONELLE.

LISBOA Rodolfo Reck. — Comissões e consignações. — Artigos de ferro, etc. — Rua dos Douradores, 21.

LISBOA C. Mahony & Amaral. — Comissões, consignações, transportes, etc. Vidé annuncio na frente da capa — Rua Augusta, 70, 2.º

LISBOA José Francisco Canha. — Artigos de mercaderia. — R. d'El-Rei, 43 e 45.

LISBOA João Maria Bravo. — Agente de importantes casas estrangeiras (correspondência em francez, inglez, allemão, hespanhol e italiano). Rua do Arsenal, 84.

PORTO João Pinto & Irmão. — Despachantes. — Rua Mousinho da Silveira, 134.

PORTO A La Ville de Paris. — Grande fabrica de corôas e flores artificiaes — F. Delport, successores. — Rua Sá da Bandeira, 249 — Filial em Lisboa: Rua Arco do Bandeira, 39, 1.º

LISBOA Braganza-Hotel. — Salons — Vue splendide sur la mer — Service de 1.º ordre. — Propr. Victor Sasseti.

LISBOA Hotel Durand. — Rua das Flores, 71 — 1.ª class, English family hotel — Proximo de theatros e centro da cidade — Gabinete de leitura.

LISBOA Restaurante Tavares. — Cozinha de primeira ordem, almoços, à la carte; jantares de mesa redonda ou à la carte. Vinhos e todas as bebidas das melhores qualidades. Prop. Vicente Caldeira & Filho — Rua de S. Roque, 35 e 37. Numero telefonico, 450.

PORTO Grande Hotel do Porto. — Le meilleur de la ville. Lits à ressorts. Omnibus. Téléphone. Boite aux lettres. — Salles de lecture et de réception. Bains. Journaux.

PORTO Hotel Continental. — Rua Entreparedes (Frente à Batalha). Serviço de 1.ª ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros; muito central — Propr. Lopez Munhós.

PORTO Grande Hotel America Central. — Um dos melhores da cidade, magnificas salas e quartos, banhos. Aceio e bom serviço. — 1\$000 a 1\$400 réis diários.

PORTO Hotel Frankfurt. — O melhor e mais central da cidade. — Salões, banhos, correio e telephone. — Serviço de 1.ª ordem. Propr. Adriano & François.

ALGOBAÇA Hotel Gallinha. — Aposentos commodos e extremamente aceados. Cozinha excellente. Carros para Vallado e mais pontos. — Propr., Antonio Sousa Gallinha.

BRAGA-BOM JESUS Grande Hotel — Grande Hotel do Elevador — Grande Hotel da Boa Vista. — Serviço de primeira ordem. Banhos completos. Serviço especial para diabéticos. Bons quartos. Luz electrica. Aceio e ordem. Preços modicos.

CALDAS DA RAINHA Grande Hotel Lisbonense. — Estabelecimento de primeira ordem em edificio proprio. Accommodações para familias. Cozinha esmerada e farta. — Proprietario, Vicente C. de Paramos.

CALDAS DA RAINHA Hotel Madrid — Magnifica situação. — Excellentes aposentos para familias. — Serviço de cozinha de 1.ª ordem sob a direcção do seu proprietario Domingos del Rio.

CASCAES Hotel Central. — De 1.ª ordem — Cuisine et service français — Salles de lecture et de conversation — Gran comfortable — On parle toutes les langues.

CINTRA Hotel Nunes. — Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria, 1\$600 réis a 2\$000 réis. — Proprietario, João Nunes.

CINTRA Hotel Netto. — Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e aceados, almoços e jantares, mesa redonda ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de jantar para 100 pessoas. Preços razoaveis. — Proprietario, Romão Garcia Vinhas.

LEIRIA Antonio C. d'Azevedo Batalha. — Agente de transportes por caminho de ferro, comissões, etc.

HAMBURGO Augusto Blumenthal. — Comissões, transportes maritimos pelas mais importantes carreiras de vapores. — Serviço directo entre Hamburgo e Hespanha.

MADRID Cesar Fereal. — Agente commercial da Companhia dos caminhos de ferro. Transportes, comissões.

PARIS Ad Seghers. — Representante de grandes fabricas da Belgica, Inglaterra, etc. — Rue de la Victoire, 56.

VALENCIA D'ALCANTARA D. Alejandro Campero — Agente da alfandega na fronteira por parte da Companhia Hespanhola.

VALENCIA D'ALCANTARA Justo M. Estellez. — Agente internacional de adunas y trasportes.

COIMBRA Hotel dos Caminhos de Ferro — Praça 8 de Maio. — Estabelecimento de primeira ordem, no centro da cidade; cozinha abundante e esmerada, quartos confortaveis e inexcédível aceio, casa de banhos. Preços modicos. — Proprietario, José Gomes Ribeiro.

ESTORIL Hotel de Paris — Casa de 1.ª ordem. — Serviço esmerado. — Sala de reunião. — Bons quartos com esplendida vista, etc. — Bilhar, lawntennis, croquet e outros jogos — Preços razoaveis. — Propr. Léon Lacam.

FARO Hotel Magdalena. — Esmerado aceio, preços commodos em bons aposentos; comida apurada e boa. Rua do Infante D. Henrique, 95. — Prop. Maria de Jesus Dias & Sobrinho.

GUIMARÃES Grande Hotel do Toural. — 15, Campo do Toural, 18. — Este hotel é sem duvida um dos melhores da provincia, de inexcédíveis commodidades, e aceio; tratamento recommendavel — Proprietario, Domingos José Pires.

LEIRIA Hotel Central. — Bons aposentos. — Tratamento esmerado e aceio inexcédível. — Carros para a Batalha Marinha, etc. — Restaurante — Preços modicos. — On parle français

MAFRA Hotel Moreira. — No largo, em frente do convento. — Bellas accommodações desde 1\$000 réis por dia até 1\$500. — Reducção de preços para caixeiros viajantes.

NAZARETH Grande Hotel Club. — As melhores commodidades e economia. — Preços: em agosto e outubro, de 1\$000 a 1\$200 réis; em setembro, desde 1\$200 réis; na succursal, desde 800 réis. — Carreiras de Riperts para as estações de Cella e Vallado. — Endereço telegraphico, Romão — Nazareth. — Propr. Antonio de Sousa Romão.

SOBRADO DE PAIVA Restaurante Hotel de Alfredo Augusto Ribeiro. — Este hotel installado n'um dos melhores predios da villa offerece aos seus hospedes as melhores commodidades.

GRANADA Hotel Victoria. — Proprietario, Frederico Iniesta. Sitio o mais central, proximo do commercio e dos theatros. Preços moderados. Central do caminho de ferro.

SANTIAGO (Galliza) Hotel Restaurante e Café Oriental. — Casa recommendavel pelo aceio e excellente tratamento, situada no centro da cidade. Bellas accommodações. Preços modicos. — Proprietarios, Christian Pfister Godenzi & C.ª

SEVILHA Grand Hotel d'Europe. — Plaza de S. Fernando, 10 Omnibus nas estações. Salão de leitura e musica. Accommodações para familias. Preços modicos. Fala-se portuguez, francez, inglez, italiano e allemão. — Proprietarios, Ricca Hermanos.

SEVILHA Gran Fonda de Madrid. — Principal estabelecimento de Sevilha — Illuminação electrica — Luxuoso pateo — Sala de jantar para 200 pessoas — Banhos.

FABRICA DE H. SCHALCK, SUCCESSORES

Calçada do Cascão → LISBOA

PREMIADO EM TODAS AS EXPOSIÇÕES

DEPOSITOS

LISBOA

PORTO

Rua da Magdalena, 17, 1.º Rua da Fabrica, 25.

PRODUCTOS

Pregaria de ferro, cobre, zinco e latão, pregos de arame quadrado e redondo, carda de machinas, carda ingleza, brocha, tacha, cravinho, belmazes, etc. etc. Botões de metal finos e ordinarios, botões de fazenda de lã e seda, etc., etc. Colchetes de todos os tamanhos e qualidades. Capsulas para garrafas, boiões e frascos, em diversas cores e tamanhos.

SALON ROUGE

46, Rua Ivens, 48

EXPOSIÇÃO DO PANOPTICUM UNIVERSAL

O BIOGRAPHE PARISIENSE

A grande atracção da actualidade

O mais aperfeiçoado aparelho do photographia animada que se tem exhibido em Portugal

ROYAL MAIL

Steam Packet Company

MALA REAL INGLEZA

Para Pernambuco, Bahia, Rio, Montevideo
e Buenos Ayres

Em 29 de Maio

O paquete Danube

Os vapores teem magnificas accomodações para passageiros. Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida á portugueza, cama, roupa, propinas a criados e outras despesas. Para carga e passagens trata-se com os

AGENTES

Em Lisboa:—James Rawes & C.^a—R. dos Capellistas, 31, 1.º

No Porto:—W. G. Tait & C.^a—R. dos Inglezes, 23 1.º

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 16 de Maio de 1900

COMPANHIA REAL				Lisboa Povoá Lisboa				Alfarellos Porto Alfarellos				HEIRA ALTA			
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré		Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Figueira	Pamp.	Figueira	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.									Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
6-15 m.	7-20 m.	6-35 m.	7-30 m.	12-40 t.	1-38 t.	1-50 t.	2-49 t.	3-3 t.	8-50 n.	8-20 m.	2-11 t.	5-5 m.	6-35 m.	8-7 m.	9-52 m.
7-45 m.	8-50 m.	7-35 m.	8-40 m.	3-5 t.	4-3 t.	4-30 t.	5-29 t.					4-30 t.	6-10 t.	7-5 t.	8-35 n.
a 9-10 m.	9-47 m.	a 8-10 m.	8-47 m.			6-35 t.	7-34 t.	Lisboa Pampilhosa Lisboa				Pamp. V. Formoso Pamp.			
9-15 m.	10-20 m.	9-15 m.	10-20 m.	Lisboa	V. Franca	Lisboa		a 7-50 m.	12-23 t.	a 1-0 t.	p 5-58 t.	8-10 m.	4-30 t.	p 7-15 m.	12-45 t.
a 10-40 m.	11-17 m.	a 9-55 m.	10-32 m.	5-45 t.	7-4 t.	a 5-15 m.	6-39 m.	a 6-50 t.	g 11-22 n.	a 2-30 m.	h 7-27 m.	12-42 t.	7-8 t.	10-0 m.	5-55 t.
10-45 m.	11-50 m.	10-45 m.	11-50 m.	12-30 n.	1-55 n.	a 7-35 t.	8-59 n.	Coimbra Figueira Coimbra				11-28 n.	5-44 m.	h 9-15 n.	2-20 m.
12-15 m.	1-20 t.	a 11-25 m.	12-2 t.					6-0 m.	7-48 m.	6-20 m.	8-13 m.	FIGUEIRA Mangualde FIGUEIRA			
a 1-40 t.	2-17 t.	12-15 t.	1-20 t.	Lisboa	Cintra	Lisboa		4-5 t.	5-57 t.	11-5 m.	12-49 t.	4-30 t.	10-22 n.	4-40 m.	9-32 m.
1-45 t.	2-50 t.	1-45 t.	2-50 t.	6-10 m.	7-17 m.	5-0 m.	5-59 m.	Aveiro Porto (d) Aveiro				Mangualde Guarda Mangualde			
a 3-10 t.	3-47 t.	a 2-25 t.	3-2 t.	7-55 m.	9-2 m.	6-0 m.	7-1 m.	3-10 m.	5-48 m.	n 4-10 t.	6-51 t.	10-42 n.	1-35 n.	r 1-25 n.	4-25 m.
3-15 t.	4-20 t.	3-15 t.	4-20 t.	9-40 m.	10-45 m.	7-35 m.	8-39 m.	Ovar Porto Ovar				MINHO E DOURO			
a 4-40 t.	5-17 t.	a 3-55 t.	4-32 t.	a 10-55 m.	11-35 m.	9-15 m.	10-12 m.	5-40 m.	d 7-4 m.	11-10 n.	12-42 t.	Porto Rio Tinto Porto			
4-45 t.	5-50 t.	4-45 t.	5-50 t.	11-20 m.	12-27 t.	11-0 m.	11-59 m.	1-10 t.	2-40 t.	4-35 t.	6-5 t.	7-20 m.	7-35 m.	8-45 m.	9-0 m.
a 6-10 t.	6-47 t.	a 5-25 t.	6-2 t.	1-0 t.	2-7 t.	1-5 t.	2-4 t.	6-40 t.	8-12 n.	6-10 t.	7-41 t.	4-50 t.	5-5 t.	5-10 t.	5-23 t.
6-15 t.	7-20 t.	6-15 t.	7-20 t.	2-50 t.	3-57 t.	2-40 t.	3-44 t.	Espinho Porto Espinho				Porto Braga Porto			
a 7-40 t.	8-17 n.	a 6-55 t.	7-32 t.	4-40 t.	5-45 t.	4-10 t.	5-9 t.	8-5 m.	8-58 m.	d 6-40 m.	7-31 m.	d 4-45 m.	7-50 m.	5-30 m.	8-15 m.
7-45 t.	8-50 n.	7-45 t.	8-50 n.	6-0 t.	7-8 t.	a 5-0 t.	5-40 t.	8-40 m.	9-28 m.	d 7-30 m.	8-20 m.	8-0 m.	10-35 m.	11-50 m.	2-15 t.
a 9-15 n.	10-20 n.	a 9-55 n.	10-32 n.	7-45 t.	8-52 n.	6-20 t.	7-21 t.	11-15 m.	12-8 t.	10-0 m.	11-0 m.	11-0 m.	1-20 t.	4-35 t.	7-10 t.
10-45 n.	11-50 n.	10-45 n.	11-50 n.	9-10 n.	10-17 n.	7-30 t.	8-34 n.	4-15 t.	5-7 t.	12-22 t.	1-20 t.	5-30 t.	8-20 n.	6-50 t.	10-30 t.
a 12-25 n.	1-35 n.	a 11-25 n.	12-2 n.	10-45 n.	11-47 n.	9-10 n.	10-7 n.	SUL E SUESTE				Nino Braga Nino			
12-30 n.	1-35 n.	a 12-50 n.	1-31 n.	12-45 n.	1-52 n.	10-50 n.	12-5 n.	Lisboa	Setubal	Lisboa		5-25 t.	6-0 t.	9-10 m.	9-45 m.
				a 7-35 m.	8-50 n.	4-0 m.	a 3-31 t.					Porto Valença Porto			
C. Sodré	Algés	C. Sodré		a 7-50 m.	1-3-5 t.	4-0 m.	a 3-37 t.	Lisboa	Faro	Lisboa		8-0 m.	1-10 t.	2-20 n.	8-15 m.
5-45 m.	6-10 m.	6-0 m.	6-20 m.	c 8-30 m.	11-20 n.	b 8-15 m.	11-45 n.	7-5 m.	8-40 m.	4-45 m.	6-30 m.	11-0 m.	3-10 t.	9-45 m.	2-15 t.
6-35 m.	6-55 m.	6-30 m.	6-55 m.	a 11-5 m.	11-20 n.	a 10-25 m.	p 5-58 t.	7-45 m.	10-5 m.	8-15 m.	10-0 m.	5-30 t.	11-20 n.	1-40 t.	7-10 t.
7-15 m.	7-40 m.	7-30 m.	7-50 m.	a 4-30 t.	11-38 n.	2-50 t.	5-42 m.	12-45 t.	2-18 t.	11-30 m.	1-5 t.	Porto Vianna Porto			
8-50 m.	9-10 m.	8-0 m.	8-25 m.	b 6-31 t.	10-45 m.	a 4-20 t.	m 11-33 n.	4-30 t.	6-5 t.	9-0 m.	10-55 m.	d 4-45 m.	9-45 m.	5-30 t.	10-39 n.
9-35 m.	9-55 m.	9-30 m.	9-55 m.	8-45 n.	7-10 t.	b 9-0 m.						Vianna	Valença	Vianna	
10-15 m.	10-40 m.	10-30 m.	10-50 m.	10-30 n.	7-42 m.			Lisboa	Extremoz	Lisboa		7-0 m.	9-5 m.	6-0 t.	8-5 n.
11-5 m.	11-25 m.	11-0 m.	11-25 m.					7-45 m.	3-45 t.	8-50 m.	4-45 t.	Porto Barca d'Alva Porto			
12-15 m.	12-10 t.	12-0 t.	12-20 t.	Lisboa	Figueira	Lisboa		4-30 t.	11-30 n.	11-30 n.	6-30 m.	d 5-0 m.	11-5 m.	4-45 m.	8-50 m.
12-35 t.	12-55 t.	12-30 t.	12-55 t.	5-15 m.	7-11 t.	5-55 m.	6-45 t.					4-15 t.	8-25 t.	4-40 t.	11-10 t.
1-15 t.	1-40 t.	1-30 t.	1-50 t.	7-35 m.	2-54 t.	3-40 t.	11-45 n.	Lisboa	Barreiro	Lisboa		Regoa Barca d'Alva Regoa			
2-5 t.	2-25 t.	2-0 t.	2-25 t.	6-31 t.	5-11 m.	11-15 n.	9-0 m.	7-45 m.	7-40 m.	5-55 m.	6-30 m.	4-45 m.	11-35 m.	3-30 t.	9-0 n.
3-5 t.	3-10 t.	3-0 t.	3-20 t.	Lisboa	V. Alcant.	Lisboa		12-45 t.	1-20 t.	12-30 t.	1-5 t.	GUIMARÃES			
3-35 t.	3-55 t.	3-30 t.	3-55 t.	a 8-30 m.	a 5-55 t.	a 8-15 m.	c 5-37 t.					PORTO GUIMARÃES PORTO			
4-15 t.	4-40 t.	4-30 t.	4-50 t.	a 11-0 m.	7-0 m.	6-20 t.	4-0 m.	Lisboa	Evora	Lisboa		4-45 m.	8-55 m.	4-40 m.	8-15 m.
5-5 t.	5-25 t.	5-0 t.	5-25 t.	8-45 n.			5-42 m.	Casa Branca	Evora	Casa Branca		8-0 m.	11-06 m.	11-20 m.	2-15 t.
5-45 t.	6-10 t.	6-0 t.	6-20 t.	10-30 n.	7-13 m.	6-45 t.	5-42 m.	2-50 t.	3-40 t.	7-0 t.	7-47 t.	11-0 m.	3-12 t.	4-0 t.	7-10 t.
6-35 t.	6-55 t.	6-30 t.	6-55 t.					Casa Branca	Faro	Casa Branca		5-30 t.	8-32 n.	6-50 t.	10-30 n.
7-15 t.	7-40 t.	7-30 t.	7-50 t.	Lisboa	Badajoz	Lisboa		7-40 m.	8-5 n.	6-30 m.	7-30 n.				
8-45 n.	9-10 n.	8-0 n.	8-25 n.	a 8-30 m.	8-20 n.	5-40 m.	c 5-37 t.								
9-35 n.	9-55 n.	9-30 n.	9-55 n.	a 11-0 m.			4-0 m.	Lisboa	Pias	Lisboa					
10-15 n.	10-40 n.	11-0 n.	11-25 n.	8-45 n.	7-13 m.	6-45 t.	5-42 m.	7-45 m.	5-0 t.	8-0 m.	4-45 t.				
				10-30 n.				Casa Branca	Evora	Casa Branca					
C. SODRÉ	P. ARCOS	C. SODRÉ		Lisboa	Guarda	Lisboa		2-50 t.	3-40 t.	7-0 t.	7-47 t.				
8-5 m.	8-38 m.	8-50 m.	9-22 m.	a 8-30 m.	12-50 n.	1-50 n.	c 5-37 t.								
Lisboa	Sacavem	Lisboa		a 11-0 m.			4-0 m.								
6-40 m.	7-24 m.	7-40 m.	8-24 m.	8-45 n.	10-37 m.	4-0 t.	5-42 m.								
7-10 m.	7-54 m.	8-25 m.	9-11 m.	10-30 n.											
8-40 m.	9-24 m.	9-35 m.	10-19 m.												
9-30 m.	10-14 m.	10-30 m.	11-17 m.	Lisboa	Santarom	Lisboa									
10-30 m.	11-14 m.	11-45 m.	12-29 t.	a 6-0 m.	8-38 m.	9-50 m.	c 12-35 t.								
11-30 m.	12-14 t.	12-30 t.	1-14 t.	a 11-15 m.	1-41 t.	5-0 t.	c 7-42 t.								
1-40 t.	2-24 t.	2-35 t.	3-19 t.												
7-55 t.	8-39 n.	9-0 n.	9-44 n.	Lisboa	Entronc.	Lisboa									
9-20 n.	10-4 n.	10-15 n.	10-59 n.	a 1-20 t.	5-28 t.	4-20 m.	c 9-5 m.								
0-37 n.	11-21 n.	11-35 n.	12-19 n.	a 4-35 t.	8-35 n.	6-0 t.	c 10-10 n.								

a) directos — b) pela linha do Oeste —
c) Lisboa Caes dos Soldados — d) Porto-
Campanhã — e) só aos domingos e dias sant.
— g) às 3.^{as} e 6.^{as} feiras — h) às 2.^{as} e 6.^{as}
feiras — i) só no dia 23 de cada mez — k) só
às 4.^{as} e sabbados — l) às 2.^{as} feiras — m) às
5.^{as} e dom. — n) só aos sabbados — o) não se
faz aos sabbados. — p) às 3.^{as} feiras. — r) às
5.^{as} e domingos. — s) só nos dias uteis.

Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFFICIAL

O vapor Gomes IV—Commandante Rocha Junior



SAHIRÁ no dia 1 de Junho ás 9 horas da manhã para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira Faro, Olhão Tavira, e Villa Real de Santo Antonio.—Para carga, encomendas e passageiros trata-se no Largo dos Torneiros, 5.

Alberto Centeno & C.^a



Amsterdam vap. hol. **Oberon**. Sahirá a 24 de maio.

Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2.º



Africa Oriental, vap. all. **General**. Sahirá a 18 de maio.

Agente, E. George, R. da Prata 8, 2.º



Barcelona, Cette e Marselha, vap. fr. **St. Simon**. Sairá a 17 de maio.

Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10.



Bordeaux, (em direitura) vap. fr. **Chili**. Sahirá a 23 de maio.

Agentes, Torlades & C.^a, Rua Aurea, 32, 1.º



Bremen, vap. all. **Achilles**. Sahirá a 20 de maio.

Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2.º



Cape-Town, Lourenço Marques e Beira, vap. fr. **Canarias**. Sahirá a 1 de junho.

Agente, Augusto Freire, P. do Municipio, 19, 1.º



Copenhagen vap. dinamarq. **J. C. Jacobsen**. Sahirá a 18 de maio.

Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2.º



Dakar. Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres vap. fr. **La Plata**. Sahirá a 21 de maio.

Agentes, Torlades & C.^a, R. Aurea, 32, 1.º



Hamburgo, vap. all. **Soneck**. Sahirá a 20 de maio.

Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2.º



Hamburgo, vap. all. **Sines**. Sahirá a 17 de maio.

Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2.º



Havre e Anvers, vap. sueco. **Karin**. Sairá a 25 de Maio.

Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10.



La Pallice, Liverpool (via Corunha), vap. ing. **Orellana**. Sahirá de 28 a 30 de maio. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.º



Lourenço Marques vap. all. **Elita Nossack**. Sahirá a 21 de maio.

Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2.º



Madeira, Santa Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa, (Praia) S. Jorge (Vellas) Caes do Pico e Fayal, vap. port. **Funchal**. Sahirá a 20 de maio.

Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.º



Madeira, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vap. all. **Mainz**. Sahirá a 20 de maio.

Agentes, Pereira & Lane, R. de S. Julião, 100, 2.º



Maranhão, (directo), vap. ingl. **Bourbon**. Sahirá de 18 ou 19 de maio.

Agentes, J. Rawes & C.^a, R. d'El-Rei, 31, 1.º



Paranaguá, Desterro, e Rio Grande do Sul vap. all. **Roma**. Sahirá em 25 de maio.

Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10



Pará e Manaus, vap. it. **Rio Amazonas**. Sahirá a 7 de Junho.

Agentes, Orey, Antunes & C.^a, T. dos Remolares, 28, 1.º



Pará e Manaus (via Madeira) vap. ing. **Jerome**. Sahirá a 21 de maio.

Agentes, Garland Laidley & C.^a, R. do Alecrim, 10, 1.º



Pernambuco, e Parahyba, vap. ingl. **Explorer**. Sahirá a 17 de Maio.

Agentes, Garland Laidley & C.^a, R. do Alecrim, 10, 1.º



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vap. ing. **Danube**. Sahirá a 29 de maio.

Agentes, J. Rawes & C.^a R. dos Capellistas, 31.



Pernambuco, Bahia, Victoria, Rio de Janeiro, e Santos, vap. allemão **Paraguassú**. Sahirá a 23 de maio.

Agentes, E. George, R. da Prata, 8, 2.º



Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Ayres, Valparaíso e mais portos do Pacifico, com escala por S. Vicente, vap. ing. **Oravia**. Sahirá a 6 de junho.

Agentes, E. Pinto Basto & C.^a Caes do Sodré, 64, 1.º



Rotterdam, e Hamburgo, vap. all. **Patagonia**. Sahirá a 21 de maio.

Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2.º



S. Thiago, Principe, S. Thomé, Cabinda, Santo Antonio do Zaire, Ambrizette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela, Mossamedes, Bahia dos Tigres e Porto Alexandre, vap. port. **Angola**. Sahirá a 21 de maio.

Empresa Nacional de Navegação, R. da Prata, 8, 1.º