

# 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: Antwerpia, 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 Commercio  
T. do Sacramento no Carmo, 3 a 7

REDACÇÃO — RUA NOVA DA TRINDADE, 48 — LISBOA

TELEPHONE 27

## ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Mappas estatisticos dos caminhos de ferro portugueses 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       |
| ESTATÍSTICA OFFICIAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES.  | 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 FINANCIERA—Boletim da Praça de Lisboa—Revue de la Bourse de Paris, por L. C.—Cambios, descontos e ágios — Cotações nas bolsas portuguesas e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis. | 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—Espanha—França—Inglaterra—Russia   | 156       |
| AVISOS DE SERVIÇO  | 156       |
| ARREMATAÇÕES   | 156       |
| ANNUNCIOS  | 157 e 159 |
| AGENDA DO VIAJANTE   | 158       |
| HORARIO DOS COMBOIOS EM 16 DE MAIO DE 1890   | 159       |
| VAPORES A SAIR 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 sistema 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 aceitou 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 aplauso 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 comerciantes, os lavradores, os mineiros; vimos os interesses da collectividade — do conjunto das classes productoras, consumidoras e intermediarias.

Poderíamos, para corroborar o que afirmamos, 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 monopolio do *estatu quo*.»

«Sob o pretexto de praticar a sua industria, trata conscientiosamente 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 agrícolas e os interesses manufactureiros. Pelos direitos protectores podem sobre-carregar-se os operarios da cultura em proveito dos artifícies 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 realizam enormes benefícios nos seus negócios 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 deshonrado de economia politica; que é um resto dos monopolios 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 neutralizar as vantagens conseguidas pelas vias ferreas, pelos *cargo-boats* e transatlanticos, pelos grandes portos marítimos, pelos serviços dos correios e telegraphos!

Poderíamos acrescentar que, n'um grande numero de casos, ao aumento 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 *Rozengaard* «a introdução do proteccionismo na Allemanha motivou a guerra de tarifas e a guerra financeira com a Russia, de que resultou a alliance política 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 franceses viram decrescer o seu movimento e o seu commercio declinar.

Deveríamos insistir em que é necessário saber vender ás outras nações, e que é necessário 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'aquelle 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. Levaria a legislar para cada província como se legisla para cada paiz. Nem podia ficar apenas nas alfandegas. A intervenção do estado tinha de ir mais longe. As fabricas da Covilhã, a que não basta a força hidráulica e tem o carvão mais caro do que as do Porto e de Lisboa, deveria dar-se um diferencial nos productos que importam, uma diminuição nos impostos que as compensassem.

A protecção pela pauta origina uma função complexa, difícil 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 coisas 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, desde 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 económica 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 distrito do Porto estiolaram em virtude das dificuldades 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 afirmam que a industria só pôde ser exercida pelas grandes fabricas, condemnando logo a pequena industria e até a industria caseira, que tanto convém favorecer por motivos economicos, sociaes e moraes; mas erram mais ainda os que pretendem, com diferenças pautaes arbitrárias, elevar tanto o preço do produeto 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 *incadas de gente*, o que menos ha são opiniões, leitura, ou erudição. Os funcionários assistem pavidos ao aumento dos preços dos artefactos, á carestia da vida, e ao agravamento das deduccões ou impostos, e tratam de se indemnizar trabalhando quanto menos melhor, mas não pensam, nem sabem, de doutrinas economicas. Não teem mesmo coragem para estudar, na obsecção das reformas phantisistas, e na tortura das ciumeiras 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 caracterisa 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 raca para o trabalho constante, tenaz e methodico, e pela carencia de instrucción profissional que tem sido o melhor factor da prosperidade commercial da Allemanha.

Pequenas industrias, pequenas officinas... Como pôde o cutelo de Guimaraes 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 ma-chinas 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 eletores 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 prejuízo. O balanço tem de fazer-se na riqueza pública.

Dissémos que somos um paiz essencialmente agrícola, porque é principalmente agrícola a nossa produção. Não é indispensável possuir todas as matérias primas para se poder ser industrial; mas não merece o nome de paiz industrial o que só fabrica artefactos para o próprio mercado interno.

Mas, se não é essencial que as nações manufactureiras produzam as matérias primas, muito convém que não estejam a mercê do mercado ou de perturbações devidas às guerras. A guerra Separatista, que privou a Inglaterra dos algodões, levou a miseria aos distritos manufacturários como o de Lancashire, e tanto ella o sentiu, que d'essa época veiu o desenvolvimento da cultura do algodão na India britannica.

Se laborassemos as matérias 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 também no mercado exterior, seríamos industriaes como a Belgica.

Como conseguir, porém, tornarmo-nos industriaes?

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

Dir-se-ha; mas é pela protecção pautal que se pôde lograr a iniciação das industrias, é por ahi que se começa. Círculo vicioso em que nos contercemos e rodamos, elevando o preço do producto que obriga a elevar o preço das subsistencias, o que implica a elevação do salário e outra vez o preço do producto, visto que todo o productor é também consumidor! Artifício a que os tesouros públicos se socorrem para dar remedio às suas penurias, e que se aproveita agora, com fortuna varia, para modificar as leis fatais da produção e da troca dos valores, como droga pharmaceutica subtil que pôde 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 Alemanha e das lutas 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 económica.

Nos Estados Unidos, os excessos do bill Mac Kinley teem já uma oposição 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 agrícola 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 pôde lucrar com a protecção, deixando estancar as verdadeiras fontes da nossa produção e arruinar assim as nossas melhores riquezas.

Isto é o que se vê também sem lupa que aumente a importancia de algumas industrielas, ou ocular que reduza a importancia que no nosso paiz tem a industria agrícola, principalmente a viticola e a de cortiça.

As doutrinas são regras geraes que convém 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 estratégia 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 levarmos tempo a discutir escolas económicas? Temos de proteger a industria propriamente dita, mas temos também de amparar, para que não desfaleça, a industria agrícola.

E' necessário bolir na pauta e escolher bem.

E' necessário 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, também 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 anunciada 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 alemães ao sul de Mossamedes e os capitalistas alemães com fundos na companhia d'este nome.

Como é sabido, a porção de território 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 único porto.

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

Ficou portanto no nosso domínio 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 dô projecto.

Pena é que estas exigencias não deixem prosegir 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 accções 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 coloniaes

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 coloniaes muito se aumentou modernamente, desde que explorações mais frequentes, relações mais seguidas e amiudadas, permittiram conhecer melhor as circumstancias e as riquezas de muitas regiões de além-mar. E, se ás revelações assim fornecidas accrescentarmos a situação difficult em que se tem encontrado a industria de alguns paizes e a perspectiva que alli se lhes oferece de mercados que absorvam o excedente da sua producção, explicadas ficam as principaes causas determinantes do empenho excepcional com que uns se não pouparam aos maiores sacrificios e as mais arrojadas aventuras para conquistar logar entre as nações coloniaes, e outros luctam, com tenacidade não menor, para manter e valorizar em proveito proprio os dominios que lhes pertencem.

Portugal, que possue vastos territorios ultramarinos, não pôde deixar de acompanhar este movimento geral, que faz actualmente convergir para as regiões coloniaes as attenções, 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 domínio.

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.

Restricos 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 coloniaes. E com isto não pretendo significar que se adopte uma politica de exclusivismo, a qual estaria em oposição com os nossos proprios interesses e em desacordo com os principios que hoje, felizmente, se acham consagrados nas relações commerciaes entre os diferentes paizes.

Possuindo, principalmente em Africa, alguns dos melhores portos, não seria possivel, ainda quando fosse conveniente, que não é, fechá-los ao commercio das outras nações, e monopolizar 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 possivel, o trafego commercial nos nossos dominios ultramarinos, permitindo franco acesso 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 diferentes nações coloniaes e explica os extraordinarios esforços, os sacrificios enormes, que elles estão realizando, 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, affeicando-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 realizam tais melhoramentos.

Que é este tambem o intuito civilizador e patriotico que predomina na politica das outras nações coloniaes, 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 desatender ás imposições inilludiveis d'este movimento civilizador, deixar de collaborar efficazmente 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 comunicar 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 estranho, 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 província de Angola, e que naturalmente irá mais tarde até entroncar com alguma d'essas grandes arterias projectadas através d'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 realizarão logo que se dêem para esse efecto 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 kilómetros de caminhos de ferro, sendo 364 em Angola, 439 em Moçambique, dos quais 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 coloniaes no que respeita á construcção de vias de comunicação 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 obedecam á orientação que politica e economicamente considero a mais consentanea aos interesses do paiz.

Desde que, em porfiada lucta economica, as nações empenham todos os esforços para conquistarem a supremacia colonial, as vias de comunicação 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 imaginarse ha alguns annos. E, em tais 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 capitais, ou de crear dificuldades que sejam, no futuro, impedimento grave para que se leve a cabo um melhoramento destinado a servir interesses de ordem geral e em que teham de ser attendidas exigencias de carácter 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 coloniais, 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 às necessidades criadas pelas circunstâncias do momento. O que é possível e fácil sob a administração do governo, será muitas vezes irrealisável 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 política nacionais.

Desde que uma linha ferrea tem de dirigir-se à fronteira de território estranho, a sua importância é sempre grande; mas só de ponto quando, como em África, essa linha só pode, segundo as condições em que for explorada, tornar-se em benefício ou em grave detimento do país 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, às quais se adjudicasse a construção e se concedesse aquela exploração; mas a experiência de sobra demonstra que, nem por adoptar esse sistema, se libertou o tesouro de pesados sacrifícios, a além de ter tido que lutar com dificuldades e prejuízos consideráveis 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 razoável apresentar o argumento de que a exploração por conta do estado se fará em condições menos favoráveis, hoje que o pessoal técnico está largamente experimentado em todos os serviços de caminhos de ferro.

Como consequência natural do princípio adoptado, vem a conveniência de ir subordinando ao mesmo regimen as linhas ferreas actuais que, sendo de penetração ou atingindo a fronteira de outras colónias, não são exploradas pelo estado. Não podem alterar-se os contratos e concessões feitos, mas o que se torna possível é não alargar o período fixado para a remissão das linhas ferreas ou por meio de acordo reduzil-o ou annullar-o para que essa remissão se possa realizar em prazo menos longo.

Deste modo podemos contar que, dentro d'um certo período, todas as linhas ferreas de reconhecida importância política e económica estarão na posse do estado. E, com a unidade de acção que se derivará do próprio facto da concentração d'aquelas linhas ferreas nas mãos do governo, terá este o elemento mais poderoso para defender os nossos interesses coloniais, sem contrariar, antes auxiliando, nas suas justas aspirações, os interesses das colónias vizinhas.

\*

As considerações que deixo feitas podem em grande parte servir para justificar o pedido de auctorização compreendido na proposta de lei, que tenho a honra de submeter à vossa aprovação, e que se refere à construção e exploração de um linha ferrea que, partindo da baía dos Tigres, vá até a margem do rio Cunene a entroncar com o caminho de ferro, cuja construção se projecta no território alemão, ligando o distrito mineiro de Ottavi com aquelle rio.

A baía dos Tigres, pela sua situação geográfica, e pela ausência 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 territórios portugueses e territórios alemães. Não poderíamos, sem faltar aos deveres que nos impõe uma sensata política colonial, fechar aquelle porto e vedar o nosso território às comunicações com o território de outra nação, quando pela construção 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 comércio e à indústria uma parte da África, poderíamos envolver-nos em dificuldades que annullariam as vantagens resultantes de tal melhoramento, parecer-nos que tal receio desaparecerá desde que se attenda a que a exploração do caminho de ferro não só pode ser feita senão pelo estado, e a que a linha ferrea projectada, sem concorrência possível de outra linha ferrea, como que monopolisará todo o tráfego com uma região a cujo desenvolvimento industrial se aplica com o maior cuidado a iniciativa oficial e particular da nação a que pertence o território com que nos pretendemos ligar.

De extensão forçosamente muito limitada no território português, a linha ferrea da baía dos Tigres ao Cunene [deverá trazer

á província de Angola encargos pouco consideráveis, por certo largamente compensados dentro de pouco tempo, pois tudo nos persuade de que o seu tráfego será cada vez mais importante, à 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 antevendo os resultados que da sua execução podem derivar para o nosso progresso colonial, lhe concedereis a vossa aprovação.

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

#### Caminhos de ferro coloniais

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

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

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

Art. 3.º Com relação às concessões existentes, não poderá o governo fazer qualquer prorrogação de prazo, nem qualquer modificação dos contratos ou diplomas que as outorgaram, sem que as respectivas empresas ou companhias aceitem a cláusula indicada no artigo 2.º

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

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

§ 1.º As obrigações criadas em virtude d'esta auctorização terão aplicação exclusiva à remissão das linhas ferreas.

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

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

§ único. Qualquer acordo assim realizado só poderá ter vigor com auctorização ou aprovação do parlamento.

Art. 7.º É o governo auctorizado a mandar proceder aos estudos e construções:

a) De uma linha ferrea que, partindo da baía dos Tigres, no distrito de Mossamedes, e infletindo-se para o sul, vá até a margem direita do rio Cunene a entroncar com o caminho de ferro nos territórios alemães, em ponto convenientemente escolhido;

b) Das obras necessárias na baía dos Tigres, para aí se estabelecer a testa da linha ferrea de que trata a alínea a).

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

§ 2.º Para ocorrer às despesas com a execução d'estas obras, poderá o governo, se assim o julgar necessário e conveniente, emitir obrigações coloniais do tipo indicado no art. 5.º

§ 3.º No orçamento da província de Angola será inscrita anualmente a verba necessária para o integral pagamento do juro e amortização das obrigações criadas nos termos do § 2.º

Art. 8.º O governo dará anualmente conta às câmaras do uso que tiver feito d'esta auctorização.

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

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

## Estatística oficial dos caminhos de ferro portugueses

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

Embora tardivamente, é útil 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 -- importantíssimo.

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

Também os transportes em grande velocidade subiram 18 %, o que representa um bom aumento, 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; aumento de 362 contos devido a 188 contos em passageiros, 73 contos em grande velocidade e 99 contos em mercadorias.

O tesouro 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 saiu a .....       | 2.787 | 356 |
| deduzindo as despesas ..... | 1.357 | 282 |
| ficou líquido .....         | 1.430 | 074 |

O tesouro 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 OFICIAL

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 construção do caminho de ferro de Benguela á fronteira leste da província 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 aprovar 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 da marinha e ultramar, assim o tenham entendido e façam executar. Paco, aos 3 de maio de 1900 — REI. — Manuel Afonso 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, destrinçando 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 efectuados 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 instruções aos funcionários competentes, a fim de que, nos termos da lei de 17 de agosto ultimo, seja anualmente, e por modo proporcional, adicionada 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 meses 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 efectuado em referencia a cada semestre.

Paco, aos 3 de maio de 1900. — Manuel Afonso 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 Espanha.

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 Espanha 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 morticinio que lhes causava grande perda, indo nos wagons ordinarios.

Mas as nossas linhas não tinham esses wagons, nem lhes convinha construir os, 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 vazios 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.

## Depósito 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 oferece ao publico, se a direcção da companhia, anterior á actual, tivesse aprovado 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 depósito 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 pôde precisar, ou que por qualquer fórmula o incommodam.

Um viajante chega e não sabe para que hotel irá. Quer procura-lo por si proprio, sem ajuda de corretor ou de conductor; deixa no depósito os seus abafos, o chapeo de chuva, a pequena mala que trouxe consigo na carruagem, e vai 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 vai ao depósito 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 entregá-lo.

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 instalações especiaes, porque em toda a parte ha um recinto fechado e a affluencia de volumes nunca é tão grande que dificulte a sua guarda seja em que estação for.

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 pôdem definir responsabilidades em caso de perda ou avaria e evitar pedir favores que pôdem 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 obtivessemos bilhetes circulares em França, Italia e Suissa que só poderiam obter indo pessoalmente requisitá-los, 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, Lucern, Zurich, Paris, Bordeus, Bayonna.

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

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

Percorso frances..... 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, pomo 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, aconselhalos sobre os pontos que desejem visitar, indicar-lhes alguns hoteis que conhecemos como bons, etc.

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

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

## O NOSSO BRINDE

Vão-se reunindo os elementos para constituir o brinde que oferecemos 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 oferecido, ao feliz assignante premiado serão dados guias ilustrados da viagem, para o que já temos a parte de Bordeus a Paris, constante de um interessante guia de 200 paginas que nos foi oferecido pela companhia d'Orleans, ilustrado por 200 gravuras, 7 plantas de cidades, 5 mappas e 4 chromos lindissimos.

Estamos em negociações para o alojamento, que é, em verdade, difícil de fixar por não se saber o dia pre fixo em que a viagem se realizará.

Não nos assusta esta dificuldade, 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 aceitando 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 sistema bancario no Ultramar, apresentado pelo sr. Villaç, 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 sendolhes permitido emitir obrigações com garantia do Estado.

Projecto, finalmente, ao que se diz à 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 dificuldades 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 agrícola 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'aquelle companhia tomar as obrigações caucionantes com uma margem de 25 francos inferior à sua cotação, fazendo ao thesouro, a um anno de prazo e ao juro de 6% sem comissão, um empréstimo cuja cifra dizem não é suficiente ainda para o completo pagamento, mas que nos tira já de dificuldades na maior parte da somma. Parece-nos presente de nupcias entre o ministerio da fazenda e a casa que até ha pouco tão hostilizada era pelo governo que nem o seu representante este queria deixar tomar assento nas camaras.

Os boatos do terceiro projecto tem também produzido melhoria nas cotações dos títulos 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 suposições.

De qualquer forma o bom é saber-se que do conjunto d'estes projectos resulta um auxilio para se aguentarem as cotações e os cambios não peiorarem, como infallivelmente succederia com a enorme saída de ouro que se está efectuando e aumenta cada dia, para despesas fóra 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 títulos e obrigações coloniaes 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 manteem 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 aisément 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* réactionnent légèrement: quant aux *Espanhols*, 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 réactionnent 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* clôturent à 785 frs. en hausse.

Bien que le change se maintienne aux environs de 28%, 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 permet d'envisager la fin de la guerre comme une éventualité prochaine.

L. G.

## Cambios, descontos e agios

|                     | Dinheiro | Papel   |                                |         |
|---------------------|----------|---------|--------------------------------|---------|
| Londres 90 d/v...   | 37 1/8   | 37 1/16 | Desconto no Banco de Portugal. | 5 1/2 % |
| " cheque...         | 36 1/16  | 36 5/8  | No mercado ....                | 6%      |
| Paris 90 d/v .....  | 772      | 774     | Agio Buenos Ayres .....        | 227     |
| " cheque. ....      | 779      | 780     | Cambio do Brazil               | 8 1/32  |
| Berlim 90 d/v....   | 313      | 314     | Premio da libra..              | 2.000   |
| " cheque ....       | 319      | 320     | a                              | 2.000   |
| Francfort 90 d/v... | 313 1/2  | 314 1/2 |                                |         |
| " cheque ..         | 319 1/2  | 320 1/2 |                                |         |
| Madrid cheque       | 1.005    | 1.015   |                                |         |

## Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

| BOLSAS                          | MAIO    |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |        |   |
|---------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|--------|---|
|                                 | 1       | 2       | 3       | 4       | 5       | 7       | 8       | 9       | 10      | 11      | 12      | 14      | 15      | -      | - |
| Lisboa: Inscrições 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% 1888 .....            | -       | 18.200  | -       | 18.200  | 18.200  | 18.300  | 18.200  | -       | -       | 18.300  | 18.250  | 18.300  | 18.200  | -      | - |
| " 4% 1890 assent. ....          | -       | 42.800  | -       | -       | 43.000  | -       | -       | -       | -       | 43.100  | -       | -       | -       | -      | - |
| " 4% 1890 coupon....            | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | 43.000  | -      | - |
| " 4 1/2% assent. ....           | 49.000  | -       | -       | -       | -       | -       | 48.900  | -       | 49.000  | 49.300  | 49.000  | -       | 49.500  | -      | - |
| " 4 1/2% coup. int. ....        | 48.700  | -       | -       | -       | 48.700  | -       | -       | 49.000  | -       | 49.200  | -       | -       | 49.500  | -      | - |
| " 4 1/2% externo....            | -       | -       | -       | -       | -       | 130.000 | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -      | - |
| Tabacos coupon ...              | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -      | - |
| Acções 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. Real....                | -       | -       | -       | 18.700  | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -      | - |
| Obrig. prediaes 6% .....        | -       | -       | 93.500  | -       | 93.600  | 93.600  | 93.800  | -       | -       | -       | -       | -       | 93.700  | 93.700 | - |
| " " 5% .....                    | 91.400  | -       | 91.450  | -       | 91.400  | -       | 91.300  | 91.400  | -       | 91.450  | 91.450  | -       | 91.550  | -      | - |
| " C. Real 3% 1.º grau           | -       | -       | -       | 79.000  | 79.500  | 79.500  | -       | -       | 79.800  | 79.800  | 79.800  | 79.900  | 79.800  | -      | - |
| " " 3% 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. 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% portuguez .....       | 24,60   | 24,50   | 24,65   | 24,50   | 24,85   | 24,60   | 24,60   | 24,25   | 24,15   | 24,20   | 24,30   | 24,30   | -       | -      | - |
| Acções Comp. Real....           | -       | 75      | 74,25   | 74,25   | -       | -       | -       | 72      | 75      | -       | -       | 70,75   | -       | -      | - |
| " Madrid Caceres....            | -       | -       | 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. 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. Beira Alta .....           | 82,50   | 83      | 82,50   | 82,50   | 82,50   | 82,50   | 82,25   | 82      | 82      | 81,50   | -       | -       | -       | -      | - |
| " Madrid Caceres ....           | 102     | 101     | 101     | 101     | 100     | 101     | 100     | 100     | 100     | 100     | 98      | 98      | -       | -      | - |
| " N. Hesp. (1.º hyp.) .         | 283,50  | 283     | 284     | 286     | 286     | 288     | 288,50  | 287     | 285     | 286,50  | -       | -       | -       | -      | - |
| Londres: 3 / portuguez....      | -       | 24,50   | 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   | 57,25   | -       | -      | - |
| Amsterdam: Atravez Africa...    | 56,88   | 56,25   | 56,75   | 56,75   | 57      | 57      | 57      | 57      | 57      | 57      | 57      | -       | -       | -      | - |
| Bruxellas: Atravez Africa ..... | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | 58      | 58      | 58      | -       | -       | -      | - |

## Receita dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóis

| Linhos                                 | Periodo de exploração | 1900 |            | 1899    |      | Totais desde 1 de janeiro |         | Diferença a favor de |               |
|--|-----------------------|------|------------|---------|------|---------------------------|---------|----------------------|---------------|
|  |                       | Kil. | Totais     | Kilom.  | Kil. | Totais                    | Kilom.  | 1900                 | 1899          |
| 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        | 1.194.915.582 |
|  | 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   |
| Beira Alta .....                       | 26 4 Mar.             | -    | 22.426.206 | 63.530  | -    | 19.499.143                | 55.238  | 172.453.963          | 168.434.751   |
|  | 26 1 Abr.             | 253  | 6.737.742  | 26.631  | 253  | 7.373.887                 | 29.145  | 77.917.799           | 71.698.686    |
| Nacional—Mirandella e Vizeu.....       | 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    |
| 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   | 2.953.1                   |         |                      |               |

## 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 *guiia* 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 exposição.

### 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.<sup>as</sup> classes não ha que contar com compartimentos vagos.

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

Ha, pois, que separar a familia e accomodal-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 accordado 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 pôde 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<sup>a</sup> 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 Pisnerra 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, Irún, 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 *Estepar*..... rios povos e por horizonte 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 franceses 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 *Arlançon* 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<sup>m</sup> depois da qual descemos, atravessando 4 tunneis de 1.0.2, 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 ravinhas, os taludes dentados que nos fazem recuar com pueril temor de que nos entrem pela carroagem.

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 Castejon-Zaragoza.

E' plena manhã, podemos tomar café no bufete; mas cuidado em levar dinheiro trocado, porque demais é amabilidade demasiada por vezes, alli, e suprirem na como a suprimiram 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.<sup>o</sup> 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 atestam 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 *Chim*.

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 deixemos 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.<sup>º</sup>, 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 *Laçaran*, tunnel de 300 m. e, passada a estação de *Antoain*, 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 modernisadas 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 francesa.

## 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 tencionava tomar alguma resolução a respeito d'este caminho de ferro, visto que muitas obras de arte d'aquelle linha estão construidas, e os materiaes reunidos; mas as successivas prorrogações do prazo 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 pôde 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 famílias 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 diferentes rôdes deseja (como é natural) que esses bilhetes sirvam d'uma rôde para outra. Era com efeito 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.

**Linhos 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 alemão uma convenção no sentido de construir-se um caminho de ferro que atravesse o sudoeste africano-alemão, partindo de *Great Fish bay* (?), situada na província portuguesa de Angola, e destinado a penetrar na Rhodesia. As comunicações de Londres com Bulolango ficarão assim encurtadas de 1.300 milhas inglezas, o que representará um grande prejuizo para a colônia do Cabo. A camara do commercio resolveu fazer toda a oposição ao projeto.

Tambem, na Alemanha, o sr. de Bulow se pronunciou contra esse caminho de ferro, dizendo que a sua construcção ameaça a integridade e o futuro dos interesses alemães 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.<sup>ª</sup> do contracto de 10 d'abril de 1898, não alterada pelos contractos posteriores, a sua reclamação seja entregue ao tribunal arbitral criado pela mesma condição 41.<sup>ª</sup>

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 comissão nomeada para estudar e relatar as questões que se relacionam com esta linha, as causas do decrescimento do seu tráfego, os accordos ultimamente feitos para acabar com a guerra de tarifas por parte das linhas inglezas etc.

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

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

**A camara e as companhias.** — Numa das ultimas sessões um dos srs. camaristas propôz 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 sistema 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 fiscalisam. 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 cōmpanhias 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 Navalmoral. 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 atingiu 33.853.710, ou mais 1.361.588 do que em 1897, e a receita cresceu 2.642.646 fr. por esse facto.

A cōmpanhia correspondeu a este favor do publico aumentando as commodidades nos seus comboios. Pois em circulação novas carruagens de corredor munidas de toucadores e retretes e vae fazer o mesmo serviço aos passageiros de 2.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> classe. Augmentou tambem o prazo de validade das passagens de ida e volta com a facultade 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 aumento.

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

Em pequena velocidade transportaram-se 11.993.394 toneladas, o que representa um accrescimo de 654.596 e de 145.093.377 toneladas-kilometros, tendo abaixado a taxa média recebida que passou a 0.052 fr. por tonela da.

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 submáriño 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 brutais 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 efeitos, 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.

#### Depósito e arrecadação de objectos portateis

##### NA ESTAÇÃO DE LISBOA (ROCIO)

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

O depósito limita-se a encomendas e volumes de mão ou de uso proprio; não aproveita ás bagagens registadas ou que devem ser registadas, nem a quaisquer 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 quais reclamarão a entrega d'estes quando queiram retiralos, satisfazendo préviamente as taxas em débito. As entregas só se farão á vista das referidas senhas.

Lisboa, 9 de Maio de 1900.

## ARREMATAÇÕES

### Caminhos de ferro do Estado Direcção do Minho e Douro

#### Fornecimento de ferro

Pelo presente anuncio se faz publico que no dia 21 do corrente mes, 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 admitido como licitante terá cada concorrente de efectuar no cofre da direcção o depósito provisório de 26.000 réis e apresentar uma amostra do ferro a fornecer, indicando a marca e procedencia.

O depósito 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 efectuar 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 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 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 commissão 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 commissão 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.

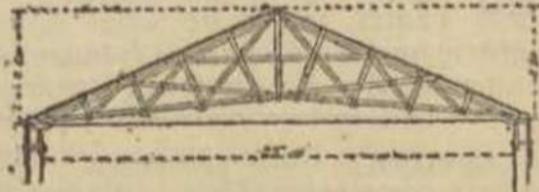
#### Fornecimento de parafusos e chavetas

No dia 28 de maio pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão 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.<sup>a</sup>



WONDELGEM-LEZ-GAND  
BELGICA

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

Empreiteiros de construções 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.

## PEGAMOID Hollando-Belge

SÉDE SOCIAL EM BRUXELLAS

Fornecedor dos Caminhos de ferro do Estado Belga

## TECIDOS-COUR

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

Superior a todas as pelles, oleados e tecidos para revestimento de trens, mobilias, artigos de viagem, paredes de casas luxuosas, para encadernações etc.



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

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-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

Nous ne saurons recommander à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celles indiquées ci-bas, car nous les connaissons PAR EXPERIENCE PERSONNELLE.

### LISBOA

**Rodolfo Beck.**—Comissões e consignações.—Artigos de ferro, etc.—Rua dos Douradores, 21.

### LISBOA

**C. Mahony & Amaral.**—Comissões, consignações, transportes, etc. Vide anuncio na frente da capa—Rua Augusta, 70, 2.<sup>o</sup>

### LISBOA

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

### LISBOA

**João Maria Bravo.**—Agente de importantes casas estrangeiras (correspondencia em francez, inglez, alemão, hespanhol e italiano). Rua do Arsenal, 84.

### PORTO

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

### PURTO

**A La Ville de Paris.**—Grande fabrica de corôas e flores artificiales—F. Delport, sucessores.—Rua Sá da Bandeira, 249—Filial em Lisboa: Rua Arco do Bandeira, 39, 1.<sup>o</sup>

### LISBOA

**Braganza-Hotel.**—Salons—Vue splendide sur la mer—Service de 1.<sup>o</sup> ordre.—Propr. Victor Sassetti.

### LISBOA

**Hotel Durand.**—Rua das Flôres, 71—1.<sup>o</sup> class, English family hotel—Proximo de theatros e centro da cidade—Gabinete de leitura.

### LISBOA

**Restaurante Tavares.**—Cosinha 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. Número telephonico, 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.<sup>o</sup> ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros; muito central—Propr. Lopez Munhos.

### PORTO

**Grande Hotel America Central.**—Um dos melhores da cidade, magnificas salas e quartos, banhos. Aceio e bom serviço.—15000 a 15400 réis diarios.

### PORTO

**Hotel Francfort.**—O melhor e mais central da cidade.—Salões, banhos, correio e telephone.—Serviço de 1.<sup>o</sup> ordem. Propr. Adriano & François.

### ALCOBAÇA

**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 Bon 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. Accomodações para familias. Cosinha esmerada e farta.—Proprietario, Vicente C. de Paramos.

### CALDAS DA RAINHA

**Hotel Madrid.**—Magnifica situação.—Excellentes aposentos para familias.—Serviço de cozinha de 1.<sup>o</sup> ordem sob a direcção do seu proprietario Domingos del Rio.

### CASCAES

**Hotel Central.**—De 1.<sup>o</sup> ordre—Cuisine et service français—Salles de lecture et de conversation—Gran confortable—On parle toutes les langues.

### CINTRA

**Hotel Nunes.**—Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria, 15600 réis a 25000 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, Ronão Garcia Vinhas.

### LEIRIA

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

### HAMBURGO

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

### MADRID

**Cesar Fereal.**—Agente commercial da Companhia dos caminhos de ferro. Transportes, commissões.

### 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 inexcedivel aceio, casa de banhos. Preços modicos.—Proprietario, José Gomes Ribeiro.

### ESTORIL

**Hotel de Paris**—Casa de 1.<sup>o</sup> ordem.—Serviço esmerado.—Sala de reunião.—Bons quartos com esplendida vista, etc.—Bilhar, lawntennis, croquet e outros jogos—Preços rasoaveis.—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 província, de inexcediveis commodidades, e aceio; tratamento recommendavel—Proprietario, Domingos José Pires.

### LEIRIA

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

### MAFRA

**Hotel Moreira.**—No largo, em frente do convento.—Bellas accommodações desde 1500 réis por dia até 1550.—Reducción de preços para caixeiros viajantes.

### NAZARETH

**Grande Hotel Club.**—As melhores commodidades e economia.—Preços: em agosto e outubro, de 1500 a 1700 réis; em setembro, desde 1700 réis; na succursral, 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 Alfre do Augusto Ribeiro.—Este hotel installado n'um dos melhores predios da villa offerece aos seus hóspedes 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.º

### SEVILHA

**Grand Hotel d'Europe.**—Plaza de S. Fernando, 10. Omnibus nas estações. Salão de leitura e musica. Accomodações para familias. Preços módicos. Fala-se portuguez, francez, inglez, italiano e alemão.—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.<sup>o</sup> Rua da Fabricea, 25.

## PRODUCTOS

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

## SALON ROUGE

46. Rua Ivens, 48

## EXPOSIÇÃO DO PANOPTICUM UNIVERSAL

### O BIOGRAPHE PARISIENSE

A grande atração da actualidade

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

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

#### COMPANHIA REAL

| C. Sodré   | Cascaes  | C. Sodré   |          |
|------------|----------|------------|----------|
| Part.      | Cheg.    | Part.      | Cheg.    |
| 6-15 m.    | 7-20 m.  | 6-35 m.    | 7-30 m.  |
| 7-45 m.    | 8-50 m.  | 7-35 m.    | 8-40 m.  |
| a 9-10 m.  | 9-47 m.  | a 8-10 m.  | 8-47 m.  |
| a 9-15 m.  | 10-20 m. | 9-15 m.    | 10-20 m. |
| a 10-40 m. | 11-17 m. | a 9-55 m.  | 10-32 m. |
| a 10-45 m. | 11-50 m. | 10-45 m.   | 11-50 m. |
| a 12-15 m. | 12-20 m. | a 11-25 m. | 12-2 t.  |
| a 1-40 t.  | 2-17 t.  | 12-15 t.   | 1-20 t.  |
| a 1-45 t.  | 2-50 t.  | 1-45 t.    | 2-50 t.  |
| a 3-10 t.  | 3-47 t.  | a 2-25 t.  | 3-2 t.   |
| a 3-15 t.  | 4-20 t.  | 3-15 t.    | 4-20 t.  |
| a 4-40 t.  | 5-17 t.  | a 3-55 t.  | 4-32 t.  |
| a 4-45 t.  | 5-50 t.  | 4-45 t.    | 5-50 t.  |
| a 6-10 t.  | 6-47 t.  | a 5-25 t.  | 6-2 t.   |
| a 6-15 t.  | 7-20 t.  | 6-15 t.    | 7-20 t.  |
| a 7-40 t.  | 8-17 n.  | a 6-55 t.  | 7-32 t.  |
| a 7-45 t.  | 8-50 n.  | 7-45 t.    | 8-50 n.  |
| a 9-15 n.  | 10-20 n. | 9-15 n.    | 10-20 n. |
| a 10-40 n. | 11-17 n. | a 9-55 n.  | 10-32 n. |
| a 10-45 n. | 11-50 n. | 10-45 n.   | 11-50 n. |
| a 12-25 n. | 12-2 n.  | a 11-25 n. | 12-2 n.  |
| a 12-30 n. | 1-35 n.  | a 12-50 n. | 1-31 n.  |

#### C. SOORÉ P. ARCOS C. SOORÉ

|          |          |          |          |
|----------|----------|----------|----------|
| 8-5 m.   | 8-38 m.  | 8-50 m.  | 9-22 m.  |
| Lisboa   | Sacavém  | Lisboa   |          |
| 6-40 m.  | 7-24 m.  | 7-40 m.  | 8-24 m.  |
| 7-10 m.  | 7-54 m.  | 8-25 m.  | 9-11 m.  |
| 8-40 m.  | 9-24 m.  | 9-35 m.  | 10-19 m. |
| 9-30 m.  | 10-14 m. | 10-30 m. | 11-17 m. |
| 10-30 m. | 11-14 m. | 11-45 m. | 12-29 t. |
| 11-30 m. | 12-14 t. | 12-30 t. | 1-14 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.  |
| 9-20 n.  | 10-4 n.  | 10-15 n. | 10-59 n. |
| 0-37 n.  | 11-21 n. | 11-35 n. | 12-19 n. |

#### Lisboa Guarda Lisboa

|            |            |         |             |
|------------|------------|---------|-------------|
| c 8-30 m.  | c 12-50 n. | 1-50 n. | a 3-31 t.   |
| a 11-0 m.  | c 12-50 n. | 1-50 n. | c 5-37 t.   |
| 8-45 n.    | c 10-37 m. | 4-0 t.  | 4-0 m.      |
| 10-30 n.   | c 10-37 m. | 4-0 t.  | 5-42 m.     |
| Lisboa     | Santarem   | Lisboa  |             |
| c 6-0 m.   | 8-38 m.    | 9-50 m. | c 12-35 t.  |
| c 11-15 m. | 1-41 t.    | 5-0 t.  | c 7-42 t.   |
| Lisboa     | Entrone.   | Lisboa  |             |
| c 1-10 t.  | 5-28 t.    | 4-20 m. | c 9-5 m.    |
| c 1-10 t.  | 5-28 t.    | 4-20 m. | c 9-5 m.    |
| c 4-35 t.  | 8-35 n.    | 6-0 t.  | c 1-0-10 n. |

# ROYAL MAIL



Steam Packet Company

MAIL REAL INGLEZA

Para Pernambuco, Bahia, Rio, Montevideu  
e Buenos Ayres

Em 29 de Maio

O paquete Danube

Os vapores teem magnificas accommodações para passageiros.  
Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida á portuguesa, cama, roupa, propinas a criados e outras despesas.

Para carga e passagens trata-se com os

#### AGENTES

Em Lisboa:— James Rawes & C.<sup>a</sup> — R. dos Capelis-  
tas, 31, 1.<sup>o</sup>

No Porto:— W. G. Tait & C.<sup>a</sup> — R. dos Inglezes, 23 1.<sup>o</sup>

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

#### BEIRA ALTA

| Figueira   |            | Pamp.     | Figueira |
|------------|------------|-----------|----------|
| Prat.      | Cheg.      | Part.     | Cheg.    |
| 5-5 m.     | 6-35 m.    | 8-7 m.    | 9-52 m.  |
| 4-30 t.    | 6-10 t.    | 7-5 t.    | 8-35 n.  |
| Pamp.      | V. Formoso | Pamp.     |          |
| 8-10 m.    | 4-30 t.    | p 7-15 m. | 12-45 t. |
| 12-42 t.   | 7-8 t.     | 10-0 m.   | 5-55 t.  |
| k 11-28 n. | 5-14 m.    | h 9 15 n. | 2-20 m.  |
| FIGUEIRA   | Mangualde  | FIGUEIRA  |          |
| 4-30 t.    | 10-22 n.   | 4-40 m.   | 9-32 m.  |
| Mangualde  | Guarda     | Mangualde |          |
| r 10-42 n. | 1-35 n.    | r 1-25 n. | 4-25 m.  |

#### MINHO E DOURO

| Porto     | Rio Tinto | Porto    |
|-----------|-----------|----------|
| 7-20 m.   | 7-35 m.   | 8-45 m.  |
| 4-50 t.   | 5-5 t.    | 5-10 t.  |
| Porto     | Braga     | Porto    |
| d 4-45 m. | 7-50 m.   | 5-30 m.  |
| 8-0 m.    | 10-35 m.  | 11-50 m. |
| 11-0 m.   | 1-20 t.   | 4-35 t.  |
| 5-30 t.   | 8-20 n.   | 6-50 t.  |

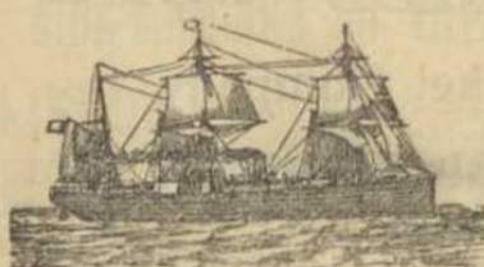
| Nine      | Braga        | Nine    |
|-----------|--------------|---------|
| 5-25 t.   | 6-0 t.       | 9-10 m. |
| Porto     | Valença      | Porto   |
| 8-4 m.    | 1-10 t.      | 2-20 n. |
| 11-0 m.   | 3-10 t.      | 9-45 m. |
| 5-30 t.   | 11-20 n.     | 1-40 t. |
| Porto     | Vianna       | Porto   |
| d 4-45 m. | 9-45 m.      | 5-30 t. |
| Vianna    | Valença      | Vianna  |
| 7-0 m.    | 9-5 m.       | 6-0 t.  |
| Porto     | Barca d'Alva | Porto   |
| 7-30 m.   | 3-0 t.       | 11-0 m. |
| Porto     | Regoa        | Porto   |
| d 5-0 m.  | 11-5 m.      | 4-45 m. |
| 4-15 t.   | 8-25 t.      | 4-10 t. |
| Regoa     | Barca d'Alva | Regoa   |
| 4-45 m.   | 11-35 m.     | 3-30 t. |

#### GUIMARÃES

| PORTO   | GUIMARÃES | PORTO    |
|---------|-----------|----------|
| 4-45 m. | 8-55 m.   | 4-40 m.  |
| 8-0 m.  | 11-06 m.  | 11-20 m. |
| 11-0 m. | 3-12 t.   | 4-0 t.   |
| 5-30 t. | 8-32 n.   | 6-50 t.  |

a) directos — b) pela linha do Oeste —  
c) Lisboa Caes dos Soldados — d) Porto-  
Campanhã — e) só aos domingos e dia-santos —  
— g) ás 3.<sup>as</sup> e 6.<sup>as</sup> feiras — h) ás 2.<sup>as</sup> e 5.<sup>as</sup>  
feiras — i) só no dia 23 de cada mês — k) só  
á 4.<sup>as</sup> e sabbados — l) ás 2.<sup>as</sup> feiras — m) ás  
5.<sup>as</sup> e dom. — n) só aos sabbados. — o) não se  
faz aos sabbados. — p) ás 3.<sup>as</sup> feiras. — r) ás  
5.<sup>as</sup> e domingos. — s) só nos dia-santos.

# Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana



## CARREIRA OFICIAL

O vapor **Gomes IV** — Commandante Rocha Junior

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

Alberto Centeno & C.<sup>a</sup>



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

Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



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

Agente, E. George, R. da Prata 8, 2.<sup>o</sup>



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

Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Faneiros, 10.



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

Agentes, Torlades & C.<sup>a</sup>, Rua Aurea, 32, 1.<sup>o</sup>



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

Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



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

Agente, Augusto Freire, P. do Município, 19, 1.<sup>o</sup>



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

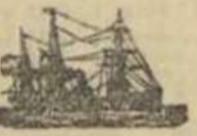
Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Dakar**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres vap. fr.

**La Plata**. Sahirá a **21** de maio.

Agentes, Torlades & C.<sup>a</sup>, R. Aurea, 32, 1.<sup>o</sup>



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

Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



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

Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



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

Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Faneiros, 10.



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



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

Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**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.<sup>o</sup>



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

Agentes, Pereira & Lane, R. de S. Julião, 100, 2.<sup>o</sup>



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

Agentes, J. Rawes & C.<sup>a</sup>, R. d'El-Rei, 31, 1.<sup>o</sup>



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

Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Faneiros, 10.



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

Agentes, Orey, Antunes & C.<sup>a</sup>, T. dos Remo-  
lares, 28, 1.<sup>o</sup>



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

Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, R. do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pernambuco**, e Parahyba, vap. ingl. **Explorador**. Sahirá a **17** de Maio. Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, R. do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



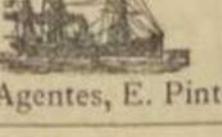
**Pernambuco**, Bahia, Rio de Janeiro, Mon-  
tevideu e Buenos Ayres, vap. ing. **Danube**. Sahirá a **29** de maio.

Agentes, J. Rawes & C.<sup>a</sup>, R. dos Capelistas, 31.



**Pernambuco**, Bahia, Victoria, Rio de Ja-  
neiro, e Santos, vap. alemão **Paraguassú**. Sahirá a **23** de maio.

Agentes, E. George, R. da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



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

Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



**Rotterdam**, e Hamburgo, vap. all. **Pata-  
gonia**. Sahirá a **21** de maio.

Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**S. Thiago**, Príncipe, S. Thomé, Cabinda, Santo António 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.<sup>o</sup>