

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 ao Carmo, 3 a 7

REDACÇÃO — RUA NOVA DA TRINDADE, 48 — LISBOA

TELEPHONE 27

ANNEXO D'ESTE NUMERO

Rosto e indice do 12.º anno.

N. B. Com o proximo numero daremos o Horario-Brinde.

SUMMARIO

	Páginas
AS ULTIMAS REFORMAS.....	17
CAMINHO DE FERRO DE LOURENÇO MARQUES.....	18
PARTE OFFICIAL — Decretos de 23 de Dezembro de 1899 do Ministerio das Obras Publicas.....	18
ARBITRAGEM DA BEIRA ALTA.....	20
NOTAS DE VIAGEM.....	21
VALLE DO VOUGA.....	22
PARTE FINANCEIRA — Revue de la Bourse de Paris, por L. C. — Boletim financeiro — Cambios, descontos e agios — Maior e menor cotação mensal e annual de fundos portuguezes e títulos de caminhos de ferro nas bolsas portugueza e estrangeiras — Cotações das bolsas portugueza e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hspanhóes.....	22 a 25
EXPOSIÇÃO DE PARIS.....	26
PUBLICAÇOES RECEBIDAS.....	26
CYCLISMO.....	26
PROSPERIDADE AMERICANA.....	26
TRAÇAÇÃO ELECTRICA — França — Belgica	27
CAMINHOS DE FERRO AFRICANOS.....	27
LINHAS PORTUGUEZAS — Humbo — Mormugão — Bequella — Novos uniformes — Pessoal do Minho e Douro — Chiloango — Estação de Belém. LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — Russia — Alemanha — Persia — Argelia — Tunisia — Estados Unidos.....	28
COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO ATRAVEZ D'AFRICA — Relatorio do conselho de administração (continuação).....	29
ARREMATAÇOES.....	30
AGENDA DO VIAJANTE.....	31
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA.....	32
HORARIO DOS COMBOIOS EM 16 DE JANEIRO DE 1900.....	32

AS ULTIMAS REFORMAS

VEIU pejado de legislação o *Diario do Governo* numero 296, de 30 de dezembro. Tão volumoso e abarrotado de organizações, regulamentos, decretos, portarias e coisas mais ou menos indigestas, que o pobre do jornal quasi só veiu a lume no dia seguinte e nem pôde distribuir-se senão passado o dia do anno bom; verdadeiro diario fim de seculo, coroando a obra de papelada tão cara á nossa administração!

A nós contraria-nos uma *avalanche* assim de leis. Quizeramos estudal-as, ou dar aqui a sua summula, segundo interessam mais de perto ao nosso ponto de vista especial, ou se lhe referem menos, tendo todavia um interesse generico. Esmagados, porém, por tamanhas, tão numerosas e tão diversas legislações, ficámos opprimidos pela sensação do immenso, e desejaríamos estar silenciosos para não repetir o cançado estribilho da maravilhosa actividade, da fecunda iniciativa, da prodigiosa furia reformativa dos nossos governantes que decretam e regulamentam... em grande velocidade.

E', todavia, necessário fazer a resenha d'este pavoroso diario, que ficará celebre na collecção e pôde de finir bem uma epoca. E indispensavel mesmo que fizemos algumas disposições felizes, que gostosamente apreciariamos d'um modo mais dilatado, se não fosse pequeno o espaço e o tempo para tão grandiosa matilha. De mais, juntaram-se os dois ministerios — o da Fazenda e o das Obras Publicas.

Por pouco não vem tambem a reforma do notariado que saiu pelo ministerio da justiça.

Pelo ministerio da Fazenda publicou-se, entre outros, o decreto com o regulamento do imposto do sello e o da inspecção e fiscalisação do lançamento de todas as contribuições directas, do sello e registo, decretos que nos interessam, mas foi o ministerio das Obras Publicas quem ganhou o *record* das reformas, e são as reformas d'este ministerio justamente as que mais tocam nos assuntos a que se dedica a nossa *Gazeta*.

Como haviamos dito, foi suprimida a repartição de caminhos de ferro, que realmente tinha uma esphera de acção bem pequena, depois da organização que se deu aos caminhos de ferro do Estado.

Parte dos serviços que desempenhava estão agora n'uma secção da direcção geral de obras publicas e minas.

A repartição de minas subsistiu, sem duvida pela natureza dos assumptos de que trata e pela sua importancia, mais do que pela extensão d'esses negocios entre nós.

É a 1.ª secção da repartição de obras publicas que tem a seu cargo a «fiscalisação technica e commercial dos caminhos de ferro explorados por companhias particulares, a organização dos processos relativos ás garantias de juro e o estudo de concessões de vias ferreas que não fazem parte das linhas do Estado».

O serviço d'estas ultimas linhas é completamente alheio á secção, que tem de se ocupar tambem das estradas ordinarias — «estudos, construcção, conservação, polícia, orçamentos, subsídios e licenças».

Preferiríamos que se não alterasse tão completamente a repartição de caminhos de ferro. Pouco importava que fosse repartição ou secção, mas devia funcionar como orgão central onde se reunissem *todos* os elementos relativos á viação accelerada, que publicasse estatísticas do tráfego de *todas* as linhas, representando o papel que desempenham nas demais nações as instituições correspondentes.

Ligados os trabalhos de vias ferreas com os das estradas ordinarias, sem que constituam ao menos uma secção distinta, os primeiros poderão talvez resentir-se.

Na direcção geral do commercio e industria creou-se mais uma repartição — a da propriedade industrial.

Foi um bom serviço. Tambem se determinou que tanto esta repartição como a 2.ª, que são verdadeiras repartições technicas, ficassem a cargo de engenheiros, como é justo.

Pena foi que se não constituisse em uma outra repartição, a repartição do trabalho para se ocupar, com o devido desenvolvimento dos assumptos que n'outros paizes são desempenhados por direcções de serviços. Ha muito que fazer n'este ponto e muito que copiar da Belgica, da França, e da Alemanha.

N'esta repartição estariam os negocios de exposições, os congressos, os museus e mostruários commerciaes ou industriais, as informações commerciaes e do trabalho, as bolsas de trabalho, os tribunaes de arbitragem e de composição, todo o movimento de protecção do operariado, as instituições de previdencia e seguro contra a

doença, contra a invalidez e contra os desastres, as escolas dominicaes, a hygiene fabril, o fomento industrial, o estudo das industrias modernas, a estatistica industrial, os inqueritos, o serviço dos geradores e das machinas.

Podia ser um orgão importante e efficaz auxiliar da nossa regeneração económica, dando ao mesmo tempo uma justa satisfacção ás reclamações, que se vão erguendo, da classe operaria.

Nos serviços da direcção geral de agricultura sente-se que a organisação foi feita pelo antigo e illustre director geral, bom conhecedor portanto das necessidades do serviço.

Foi dotada com certa larguezza, tendo uma repartição para o ensino e estatística agrícola e outra para os serviços florestaes, além da importante repartição dos serviços agronomicos e da repartição dos serviços pecuarios.

As corporações consultivas receberam algumas modificações. Além do conselho superior de agricultura, que subsiste com pequena diferença, ha o conselho superior de commercio e industria a que não compete agora o ensino que fica a cargo da commissão superior do ensino industrial e commercial; o conselho superior de obras publicas e minas, que é o antigo mas alterado; o conselho technico de obras publicas; o conselho technico de minas; a junta consultiva de saude pecuária; e a junta central dos melhoramentos sanitarios.

São commissões que realmente convém que funcionem d'um modo permanente, pois pôdem mais facilmente os vogaes orientar-se no serviço respectivo, dispensando-se assim a nomeação de commissões especiaes para o estudo de determinadas questões que se repetem com frequencia.

Um outro decreto organiza os quadros technicos das obras publicas e minas, regulando as promoções e admissão.

Pondo de lado as mudanças de denominações e alteração na classificação, o que ha de mais importante n'este diploma é o principio que se consigna da promoção, metade por antiguidade, metade por concurso ou por merito.

Sympathisamos com o principio, mas achamos perigosa a sua execução, pelo menos n'uma escala tão larga. Para ensaio, talvez fosse melhor o systema francez em que a promoção por merito é muito mais reduzida.

N'outro decreto organiza-se o pessoal das direcções e serviços especiaes de obras publicas, e ainda n'outros vem a organisação dos serviços de pagamentos, a reorganisação da officina de instrumentos de precisão e a formação da direcção das officinas do estado, a organisação dos serviços chorographicos, a dos serviços geodesicos, a dos serviços geologicos, a da carta agrícola e a do museu ethnologico.

Os serviços chorographicos ficam separados dos geodesicos, parece que a contento dos interessados, tendo á sua testa dois officiaes competentissimos, o sr. Fernando Costa e o sr. conde d'Avila.

Reorganisaram-se tambem as estações chimico-agricolas e termina-se esta grande massa de trabalho com o regulamento dos *passes* e dos *bonus* nos caminhos de ferro do estado.

Custou chegar a este ponto! e tão longo vae já a nossa noticia, que temos de parar aqui.

Não o faremos porém sem dizer que por este regulamento se evita que succeda o que alguns linguareiros vapulavam — e era, nas linhas do estado, raro acontecer que um passageiro de 1.^a classe tivesse bilhete. Todos levavam passes; assim se simplificava notavelmente o serviço dos revisores.

O serviço sanitario é que fica menos luxuoso.

Caminho de ferro de Lourenço Marques

Occupa-se muito de nós a imprensa estrangeira, formulando hypotheses e architectando conjecturas sobre os boatos que transpiram das chancellarias a propósito da guerra anglo-boer.

O caminho de ferro de Lourenço Marques, com que afirmámos mais ostensivamente a nossa soberania e a acção civilisadora que exerciamos n'aquellas regiões, em vez de servir para radicar no espirito dos que tanto invejam e tanto intrigam para arrancar da coroa portugueza aquella preciosa gemma, converteu-se, por nosso mal e pela incompetencia dos nossos governantes, justamente na causa determinante de qualquer extranha e pungente surpresa.

Espera-se a decisão do tribunal de Berne com a impaciencia de addicts a uma cubiçada herança, para que, illaqueados pelas difficuldades que nos advirão da sentença que já se augura como exigindo uma indemnização avultadissima, ponhâmos em hasta publica o nosso patrimonio, cedendo-o á maneira da China.

Não se pensa n'uma operação que tivesse por base o proprio caminho de ferro, causa de tantos males, linha que pelo augmento progressivo das suas receitas e pela sua importancia especial bem podia garantir um emprestimo destinado a este fim.

Aproveita-se apenas o pretexto e, entretanto, as grandes nações militares, a rainha dos mares e a rainha dos exercitos concertam planos de expoliação mascarada com razões de falsa sollicitude.

Os magistrados discutem em Berne a causa que se protela, e as chancellarias formulam os seus planos teñebrosos.

Dóe-nos a fraqueza da França que, pouco a pouco, vae perdendo a sua antiga influencia, talvez por que a dilaceram as intrigas intestinas mais do que a minam as hostilidades estranhas. Se a nossa vizinha em Madagascar tivesse outro peso na balança europeia, como não poderia facilmente ser admittida na partilha, era de esperar que perturbasse o conciliabulo do leopardo e da aguia, impedindo a nossa perda.

Estamos n'um seculo de negocios.

As operações militares terminam com operações financeiras a titulo de indemnizações de guerra.

Fazem-se outras guerras por causa de finanças. Uma indemnisação em virtude d'uma sentença pôde ser pretexto para uma conquista. Um negocio particular relativo a uma concessão de caminhos de ferro torna-se um negocio diplomatico e de politica internacional.

Bem avisados andam os que gritam sempre contra concessões de certa magnitude a estrangeiros, ou sejam Mac-Murdos ou outros, ou se trate de vias ferreas ou de portos de mar.

PARTE OFICIAL

Ministerio das obras publicas, commercio e industria

Repartição central

Senhor. — A lei de 14 de julho de 1899 auctorisou o governo a reorganisar os serviços dos caminhos de ferro do estado, dando-lhe a facultade de decretar os quadros em harmonia com as necessidades dos mesmos serviços.

Ao regulamento geral das direcções, que definiu attribuições

e estabeleceu as categorias de empregados, segue-se naturalmente a fixação dos quadros e vencimento do pessoal administrativo, nos termos do artigo 9º do mesmo regulamento, aprovado por decreto com força de lei de 16 de novembro findo, tendo-se em vista os princípios de rigorosa economia, que se impõem na hora presente, sem prejuízo dos direitos adquiridos. Por isso apenas são propostas ligeiras modificações do quadro do pessoal activo da exploração, determinadas pela proxima abertura de um troço de linha e de novas estações. Em compensação, nos quadros dos escriptorios suprimiram-se os sub-chefes e amanuenses-encarregados, o que deve, com o tempo, deixar disponíveis recursos para melhorar os vencimentos dos escripturarios, insuficientemente retribuidos.

Tenho, pois, a honra de submeter á aprovação de Vossa Magestade o seguinte projecto de decreto.

Attendendo ao que me representou o ministro e secretario de estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria: hei por bom, no uso da auctorização conferida ao governo pelo artigo 3º da carta de lei de 14 de julho do corrente anno, decretar o seguinte:

Art. 1º As categorias do pessoal administrativo das direcções dos caminhos de ferro do estado, enumeradas no § 2º do artigo 8º do regulamento de 16 de novembro de 1899, dividir-se-hão respectivamente nas seguintes classes:

- a) Escriprios: 1.ª, 2.ª e 3.ª classes;
- b) Chefs de estação: 1.ª, 2.ª, 3.ª e 4.ª classes;
- c) Fieis de estação, bilheteiros, telegraphistas, factores, conductores de comboios e revisores de bilhetes: 1.ª e 2.ª classes.

Art. 2º Os vencimentos de cada uma das classes e categorias dos empregados administrativos serão os que constam da tabella n.º 1, annexa ao presente decreto.

Art. 3º Os quadros do pessoal administrativo de cada uma das direcções, Sul e Sueste, Minho e Douro, serão os que constam da tabella n.º 2, que acompanha este diploma.

Art. 4º As fianças, que devam ser prestadas nos termos do artigo 88º do regulamento citado, serão as que constam da tabella n.º 3, annexa a este decreto.

Art. 5º Os empregados das direcções, que não tiverem cabimento nos novos quadros, ficarão em serviço, sem prejuízo dos seus actuaes vencimentos, nos termos do artigo 14º do regulamento de 16 de novembro do corrente anno.

§ unico. Aos medicos das linhas, que recebiam como remuneração o passe annual e que não fiquem em serviço efectivo, será concedido bilhete de identidade nos termos do respectivo regulamento.

Art. 6º Fica revogada a legislação em contrario.

O ministro e secretario d'estado dos negocios das obras publicas, commercio e industria, assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 23 de dezembro de 1899.—REI.—Elvino José de Sousa e Brito.

Tabella n.º 1

Vencimentos mensais dos empregados administrativos das direcções dos caminhos de ferro do Estado

DESIGNAÇÃO	Vencimento		
	De categoria	Do exercicio	Total
Chefe de secretaria.....	45\$000	15\$000	60\$000
Chefs dos serviços de contabilidade e thesouraria, de fiscalização, estatística e tráfego, e do movimento.....	50\$000	20\$000	70\$000
Chefe do serviço de saude.....	40\$000	10\$000	50\$000
Chefs de secção de fiscalização, estatística, tráfego e de expediente do movimento.....	35\$000	10\$000	45\$000
Medico chefe da secção principal.....	24\$000	6\$000	30\$000
Inspectores de fiscalização e tráfego, do movimento e de telegraphos.....	35\$000	10\$000	45\$000
Escripturarios de 1.ª classe.....	25\$000	5\$000	30\$000
Ditos de 2.ª classe.....	20\$000	5\$000	25\$000
Ditos de 3.ª classe.....	15\$000	5\$000	20\$000
Fabricante de bilhetes.....	15\$000	5\$000	20\$000
Continuos.....	13\$000	5\$000	18\$000
Chefs de estação de 1.ª classe..	28\$000	7\$000	35\$000
Ditos de 2.ª classe.....	25\$000	5\$000	30\$000
Ditos de 3.ª classe.....	20\$000	5\$000	25\$000
Ditos de 4.ª classe.....	15\$000	5\$000	20\$000
Fieis de estação de 1.ª classe...	15\$000	5\$000	20\$000
Ditos de 2.ª classe	13\$000	5\$000	18\$000

Bilheteiros de 1.ª classe.....	25\$000	5\$000	30\$000
Ditos de 2.ª classe.....	20\$000	5\$000	25\$000
Telegraphistas de 1.ª classe.....	13\$000	5\$000	18\$000
Ditos de 2.ª classe.....	11\$000	4\$000	15\$000
Factores de 1.ª classe.....	11\$000	4\$000	15\$000
Ditos de 2.ª classe.....	10\$500	3\$000	13\$500
Conductores de comboio de 1.ª classe.....	19\$000	5\$000	24\$000
Ditos de 2.ª classe.....	15\$000	5\$000	20\$000
Revisores de bilhetes de 1.ª classe	15\$000	5\$000	20\$000
Ditos de 2.ª classe.....	13\$000	5\$000	18\$000
Fiel de deposito.....	15\$000	5\$000	20\$000
Chefe de machinistas.....	35\$000	10\$000	45\$000
Chefe de officinas.....	36\$000	12\$000	48\$000

Abonos por deslocações

Chefe do movimento—1\$500 réis por dia, não podendo exceder o abono a 12\$000 réis por mez.

Inspectores de fiscalização — 1\$000 réis por dia, não podendo exceder 10\$000 réis por mez.

Inspectores do movimento e telegraphos — 5 réis por kilometro, não podendo o abono mensal exceder 10\$000 réis.

Empregados da fiscalização em serviços de balanços — 1\$000 réis por dia.

Empregados do movimento fazendo temporariamente serviço fora da sua residencia habitual — 200 réis por dia, não podendo o abono ir além de trinta dias.

Revisores e conductores — 2 réis por kilometro.

Chefs de machinistas e de officinas — terão, nos abonos a machinistas por percursos, horas de serviço e economias, a participação que fôr fixada em instruções especiaes.

Paço, em 23 de dezembro de 1899.—Elvino José de Sousa e Brito.

Tabella n.º 2

Pessoal administrativo			Numeros
Sul e Sueste			Minho e Douro
Medico chefe do serviço de saude.....	1	1	1
Dito da secção principal.....	1	1	1
Ditos das secções das linhas (a).....	22	16	16
Enfermeiro.....	1	1	1
Chefe da secretaria da direcção.....	1	1	1
Dito do serviço de contabilidade e thesouraria.....	1	1	1
Dito do serviço de fiscalização, estatística e tráfego.....	1	1	1
Dito do serviço do movimento.....	1	1	1
Ditos das secções de fiscalização, estatística e tráfego.....	3	3	3
Thesoureiro pagador.....	1	1	1
Pagador.....	1	1	1
Chefe do expediente do movimento.....	1	1	1
Escripturarios de 1.ª classe.....	11	12	12
Ditos de 2.ª classe.....	14	24	24
Ditos de 3.ª classe.....	24	28	28
Revisores de bilhetes de 1.ª classe.....	4	6	6
Ditos de 2.ª classe.....	8	11	11
Fabricante de bilhetes.....	1	1	1
Fiel de bilhetes.....	1	1	1
Dito dos armazens geraes.....	1	1	1
Continuos.....	4	4	4
Inspectores do movimento.....	3	3	3
Ditos de fiscalização e tráfego.....	2	2	2
Dito dos telegraphos.....	1	1	1
Chefs de estação de 1.ª classe.....	7	8	8
Ditos de 2.ª classe.....	7	12	12
Ditos de 3.ª classe.....	8	12	12
Ditos de 4.ª classe.....	30	26	26
Fieis de 1.ª classe.....	12	19	19
Ditos de 2.ª classe.....	22	20	20
Telegraphistas de 1.ª classe.....	7	7	7
Ditos de 2.ª classe.....	6	8	8
Factores de 1.ª classe.....	18	37	37
Ditos de 2.ª classe.....	26	41	41
Conductores de 1.ª classe.....	8	5	5
Ditos de 2.ª classe.....	16	16	16
Chefe de machinistas	1	1	1
Dito das officinas.....	1	1	1
Bilheteiros de 1.ª classe.....	1	2	2
Ditos de 2.ª classe	-	3	3

Paço em 23 de dezembro de 1899—Elvino José de Sousa e Brito.

(a) Estes medicos tem por unica remuneração o passe annual nas linhas da direcção em que servem.

Tabella n.º 3

Importancia das fianças que devem prestar os empregados do movimento abaixo designados

Chefe da estação do Porto-Campanhã.....	400\$000
Ditos de 1.ª classe.....	270\$000
Ditos de 2.ª classe.....	180\$000
Ditos de 3.ª classe.....	150\$000
Ditos de 4.ª classe.....	100\$000
Fieis de 1.ª classe.....	100\$000
Ditos de 2.ª classe.....	80\$000
Conductores de comboio de 4.ª classe.....	50\$000
Ditos de 2.ª classe.....	40\$000
Guarda-freios.....	20\$000
Factores.....	25\$000
Capatazes de manobras	20\$000
Guardas de estação.....	15\$000
Carregadores.....	4\$500
Bilheteiro da estação do Porto-S. Bento.....	400\$000
Revisores de bilhetes.....	20\$000
Telegraphistas.....	20\$000
Bilheteiros de 1.ª classe.....	200\$000
Ditos de 2.ª classe.....	150\$000

Paço em 23 de dezembro de 1899.—Elvino José de Sousa e Brito.



Arbitragem da Beira Alta

Reuniu no dia 8 o tribunal arbitral encarregado de resolver o antigo pleito existente entre o governo e a companhia da Beira Alta, por causa da construcção da linha, questão esta a que por varias vezes nos temos referido.

Estiveram presentes os srs. Visconde de Chancelleiros, árbitro de desempate, Eduardo José Coelho, José Dias Ferreira, Adolpho Loureiro, dr. Annibal Martins, ajudante do procurador geral da corôa, Domingos Pinto Coelho, advogado da companhia, e Alfredo Pereira que serviu de tabellão.

Assistiu á sessão o sr. ministro das obras publicas.

O fim da reunião era a escolha de um novo árbitro technico por parte do governo, que recayiu no sr. engenheiro Taborda e de um árbitro de desempate, cargo para que foi nomeado o sr. engenheiro e nosso distinto collaborador sr. Vasconcellos Porto.

Estes novos membros do tribunal prestaram juramento em sessão do dia 13.



FABRICA DAS DEVEZAS

Pertence á firma industrial Antonio Almeida da Costa & C.ª o edificio de que a nossa estampa dá ideia, e que é uma das construcções da importante empresa productora de objectos ceramicos e de fundição, de justa nomeada em todo o paiz.

Além d'esta fabrica tem a firma uma outra na Pampilhosa que abastece os mercados do sul.

A fabrica das Devezas tem já um passado glorioso e tradições honrosas na historia do trabalho nacional. Fundada em 1865, não deixou ainda de progredir desde essa epocha, alargando a sua esphera de accão, aumentando o seu pessoal e fundando succursaes ou ampliando officinas e depositos.

Começando por se ocupar apenas de productos ceramicos, tratou depois de objectos de ferro, e até de outros materiaes de construcção, como pedras e marmores, abrangendo assim os artigos que teem collocação em geral nos mesmos clientes.

A fabrica das Devezas occupa um espaço de 24.000 metros quadrados.

As materias primas que emprega são na sua maxima parte de proveniencia nacional.

A fabrica de Pampilhosa abrange uma area de 11.000 metros quadrados.

O pessoal empregado nas fabricas regula por 500 pessoas.

A producção média das fabricas e annexos avalia-se em 180 contos de réis.

A especialidade da fabrica pôde dizer-se que é o fabrico de objectos do barro especial que se denomina grez em linguagem de construcções: tubos, botijas, garrafas. N'estes artigos pôde dizer-se que não tem correntes.

O fabrico de azulejos tem sido levado a tal requinte de perfeição que a muita gente ainda se afigura que são de importação estrangeira, da Inglaterra ou da Hollanda, estes bellos specimens d'uma arte difícil, pois tanto depende da escolha da argila e dos esmaltes ou vidrados, e do bom gosto na combinação das cores ou desenhos.

Nós eramos dos que pensavamos que muitos dos azulejos que foram alguns predios da cidade do Porto eram de procedencia estrangeira, tão perfeito é o seu fabrico, e tamanho contraste offerecem com os azulejos vulgares feitos manualmente dentro das simples formas batidas a maço e cortados com um arame. Foi na ultima exposição realizada no edificio do Palacio de Crystal que tivemos o prazer de verificar que esses produtos eram nacionaes.

Um fabrico interessante tambem é o do lancil ceramico ou cantarias vidradas para janellas, portas, humbraes, pilastres, cornijas, frizos e architraves, pedras artificiales que realçam muitas vezes o aspecto das construcções e que são ao mesmo tempo leves, baratas e resistentes. Em Villa Nova de Gaia e no Porto teem sido applicações numerosas e felizes.

Fabrica igualmente vasos porosos para pilhas electricas, de forma que realiza a fabricação completa de todos os artigos ceramicos.

Não limita todavia, como dissemos, á ceramica a sua actividade, ocupando-se tambem, embora em escala mais restricta, de objectos de gesso proprios para estuques, e de obras de marmore de uso commun, ou com trabalho artistico para capellas, mausoleus, monumentos, fogões de sala, etc., tendo tambem uma officina de fundição e serralharia que produz objectos empregados nas construcções civis, motores e alfaias agricolas, pressas, noras, bombas, estatuetas, etc.

Uma fabricação tão extensa pôde parecer á primeira vista um embaraço, mas é uma utilidade. A officina de serralharia, que seria indispensavel á propria fabrica, ficou tambem a produzir para o publico, utilizando assim melhor as suas ferramentas. No que respeita a ceramica, a variedade dos productos permite a escolha adequada das argilas; assim as mais ordinarias são para os tijolos, para as telhas e artigos analogos, as melhores para os artefactos mais exigentes, as refractarias, para os cadrinhos, retortas, muflas, altares e conductas para fornos e fornalhas, nomeadamente para as fabricas de gaz de illuminação.

O consumo annual dos azulejos atinge 600 milheiros. O consumo da telha e do tijolo cresce todos os dias. Isso obriga a ampliar a fabrica da Pampilhosa que vae ser reformada segundo o modelo da das Devezas, para que se possam fornecer por mez 18.000 telhas do typo marselhez.

Como fabrico especial tambem ha a mencionar o dos barros refractarios como argilas apropriadas para a producção de retortas, muflas, tijolos e peças de grameiras, conductas, etc., nos fornos e fornalhas de caldeiras e geradores de vapor.

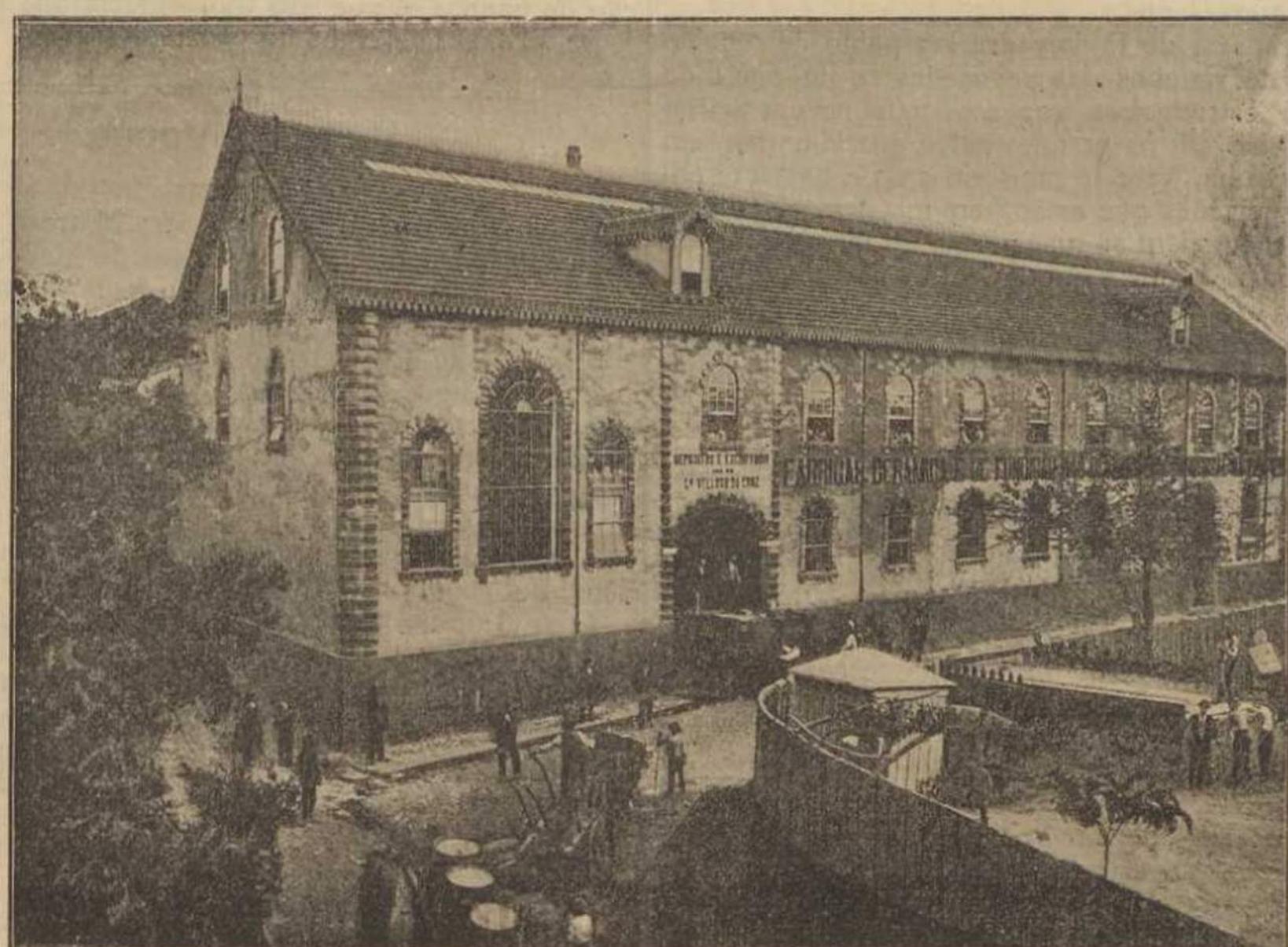
Ao lado d'estes objectos teem grande importancia e constituem uma parte que avulta na producção as telhas dos systemas mais aperfeiçoados, telha que se recommends pela sua leveza e resistencia, sendo impermeavel, sonora, pouco absorvente á humidade, o que faz com que não enferme do perigo de ser geladiça nem do inconveniente de sobrecarregar os madeiramentos. E' bem desempenada e assenta se bem nos telhados.

Já por esta ligeira enumeração se reconhece a extensão do fabrico, mas ainda não é tudo. Faz-se alli uma grande profusão de estatuetas de barro de modelos artisticos, vidrados ou em *terra cotta* para ornamentos de platibandas, jardins, um verdadeiro museu digno de exame.

As ruas e atravessada pela estrada real n.º 10, Rua do Conselheiro Velloso da Cruz. As obras que alli se estão executando são conduzidas por fórmula que se pôde dispensar a despesa com os premios de seguro que se pagam ás companhias contra incendios.

Para deposito da fabrica no Porto tem a empresa em adeantado estado de construcção um elegante edificio com frente para a R. D. Carlos 1.º e para a rua da Conceição, de dois andares, em estylo arabe, decorado com os productos ceramicos da empresa. Occupa uma area superior a mil metros quadrados.

N'estas condições, com tamanha importancia, tal fabrico, e com a excellencia dos productos que lança no mercado, não é para admirar que a empresa haja obtido as melhores recompensas nas exposições a que tem con-



Fabrica das Devezas

Não é menos interessante a collecção de vasos, amphoras, taças, globos, peanhas, etc., foscos ou vidrados. Ha modelos elegantissimos de cestos imitando verga, açafates, jarros, suspensões para flores.

As bilhas e talhas para agua tem fórmas correctas e felizes com ornamentos accommodados e leves.

Os pedestaes, peanhas e balaustres satisfazem ao mais requintado bom gosto.

E a par d'isto tudo, tem ainda os entrelaçados para platibandas, os lavatorios, urinoes e bacias que rivalisam com as taianças inglezas, as chaminés de fogões e capacetes, os arabescos de cumes e rincões ou *lambrecats*.

A fabrica das Devezas está ligada á linha ferrea do Norte por um ramal que entra no estabelecimento. Alli se faz o carregamento dos wagons.

Communicia tambem com os elevadores de Gaya, o que permite effectuar com facilidade os carregamentos no Rio Douro que passa a cerca de 500 metros da fabrica.

E' circumdada por todos os lados por quatro espa-

corrido, tendo tambem a verdadeira recompensa que o publico dá ás empresas sérias e que bem o servem, contribuindo assim indirectamente para que a intelligencia dos directores possa imprimir-lhe o impulso devido, promovendo o progresso que alli se nota, para honra da industria portugueza.

NOTAS DE VIAGEM

XX

Pontevedra. — Marin — Tuy. — Valença. — Da fronteira de Viana.

Pontevedra é uma pequena cidade muito conhecida dos portuguezes que viajam, especialmente dos que habitam as provincias do Norte de Portugal.

Quem vai a Vigo, ás aguas de Mondariz (e tantos vão todos os annos) não deixa de ir vê Pontevedra.

Não dou, portanto, uma grande descrição da velha

Pons Vetus dos romanos de que hoje ainda existem não poucas recordações na construção dos edifícios, em arcarias.

Rodeada de montanhas que a abrigam dos fortes ventos do norte e dos calores do sul, Pontevedra mantém um clima delicioso que a torna muito preferida para estação de verão.

As bellas margens do Lezir e as suas elegantes pontes novas de 12 arcos de pedra, outra, a antiga, em madeira sobre pilares de alvenaria; as ruas extremamente limpas como não é vulgar em Hespanha, com os seus antigos edifícios em arcarias, sobre as quais muitos ostentam ainda velhos brasões de nobres famílias que os habitavam; a alameda de S. Domingos, d'onde se desfruta um vasto panorama; rodeado tudo pela velha muralha arruinada, dão à cidade um cunho especial muito interessante.

Note-se: apesar de Pontevedra ser ponto de reunião importante de vizinhos das povoações do interior e de não poucos estrangeiros que a visitam na época do verão, não ha alli os grandes cafés que abundam em toda a Hespanha. Vive-se mais em casa e bastante em casinos, associações que estão bem installadas em bons edifícios e franqueiam as suas portas ao forasteiro com toda a amabilidade que é um dos característicos do povo hespanhal.

A 5 kilómetros fica o porto de Marin, onde se vae n'um caminho de ferro de via reduzida, a vapor, sistema tremvia, que faz frequentes viagens sempre com muita concorrência.

Marin, apesar da sua pequenez como porto, passa por ser o abrigo mais seguro da costa gallega.

Tendo que partir de Pontevedra pelo comboio da tarde, já não podia entrar no mesmo dia em Portugal porque só de manhã havia ligação de comboios para Valença. Hoje já esse caso não se dá.

Mas nada perde quem fica uma noite em Tuy; que está, já hoje, uma cidadesinha animada, bem illuminada a luz eléctrica, com alguns edifícios elegantes, e sobretudo, o que sempre teve, os deliciosos e pittorescos panoramas sobre o rio Minho e a margem portuguesa. A vista que se gosa do castello é sobretudo admirável.

As ruas e as estradas estão feitas recentemente dando facil acesso ao rio e excelente comunicação pela ponte internacional.

Foram-se os velhos tempos em que para ir de Tuy a Valença havia que descer á margem do rio onde se tomava a barca de passagem, por uma rampa pedregosa, impossível, que não permittia o transito senão a pé e isso mesmo com dificuldade.

Bastante luctou então a companhia real dos caminhos de ferro, ou melhor, o seu antigo chefe do Trafego e quem o auxiliava para conseguir se estabelecesse serviço combinado entre Lisboa e Vigo, ao que a então celebre rampa de embarque e desembarque era uma dificuldade.

Quem não quizer esperar o comboio de Tuy para Valença tem alli pequenos trens que por 3 ou 4 pessetas fazem o trajecto pela estrada—muito pittoresca—e a elegante ponte de 333 metros em dois taboleiros, dos quais um é para a via ferrea, outro, o inferior, para a estrada.

Valença é uma cidade das mais feias que temos. A parte os bellissimos pontos de vista que se desfrutam dos seus muros de fortificação, alcançando uma extensão de dezenas de kilómetros em redor da cidade, nada ha que vêr.

Ruas estreitas, sujas, escuras, mal calçadas; animação, vida, é cousa que não existe senão em dia de romaria. De Valença só trouxe n'esta viagem a recordação

do mais que razoavel almoço á portuguesa que ingeri no hotel Valenciano, em frente da estação, almoço que me agradou deliciosamente, porque já estava farto da comida á hespanhola obrigada a pimentão e *garbanzos*.

Descendo de Valença, é bem sabido como é encantadora a nossa linha do Minho e attrahentes as povoações por onde se passa.

Primeiramente vimos ladeando o rio, vendo na outra margem as povoações hespanholas, La Guardia, abrigo de um notavel convento-collegio de padres jesuitas; no alto da montanha Santa Tecla com a sua pequena igreja; os fortes de Gaya e d'Amorim, e por ultimo e depois de muitas aldeiasitas que salpicam toda a encosta, a grandiosa embocadura do Minho, em Caminha, a cuja entrada o forte da Insua serve de sentinelha. Bella localidade esta, na mais encantadora posição como estação de banhos, é por isso frequentadíssima na época.

De Vianna falaremos no proximo artigo.

Valle do Vouga

Pelos srs. par do reino Castro Mattoso e deputados Tavares Perdigão e Homem de Mello, foi acompanhado ao sr. presidente do conselho de ministros e ministro das obras publicas uma comissão composta dos srs. barão do Souto do Rio, vice-presidente da câmara municipal de Agueda; dr. Pereira de Carvalho, idem da de Aveiro; Gustavo Ferreira Pinto Basto, presidente da Associação Commercial de Aveiro; drs. Joaquim de Mello Freitas e Domingos dos Santos Leite; os quais agradeceram ao chefe do governo o interesse que tem tomado pela construção da linha ferrea do Valle do Vouga.

O sr. Luciano de Castro certificou á comissão que continuará a pugnar pela construção da linha.

Pela sua parte, o sr. Elvino de Brito, a quem a comissão pediu que promovesse a rapida construção de tão importante melhoramento, deu á comissão as mais lisongeiras esperanças de ver realizados os seus desejos.

PARTE FINANCEIRA

REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Paris, le 13 janvier 1900.

Le commencement de l'année a bénéficié d'une petite reprise, et si les nouvelles du théâtre de la guerre ne viennent pas entraver les bonnes dispositions de la place, on peut tabler sur une progression assez prononcée dans le sens de la hausse. Les valeurs du parquet paraissent vouloir se détacher des *mines d'Or* ce qui paraît tout à fait logique, car il est remarquable à ce sujet que ces titres n'ont pas profité comme les autres valeurs des tendances optimistes qui paraissent se manifester: la détente monétaire qui s'était fait sentir à la fin de la semaine et qui s'était traduite par une amélioration des cours du chèque sur Londres, s'est encore accentuée tout dernièrement: la Banque d'Angleterre a pu ramener le taux de son escompte de 6 à 5%, tandis que la Banque de France ramenait le sien de 4 1/2 à 4 % et le taux des avances de 5 à 4 1/2.

Le marché qui ne demande en somme qu'à aller de l'avant et qui aspire à tirer parti du prodigieux essor de l'industrie, a salué par une hausse assez notable les symptômes officiels de la diminution du loyer de l'argent.

Nos Rentes se relevent: le 3 % passe à 100,10 frs.; l'*Amortisable* à 99,40 frs. et le 3 1/2 à 103 frs.

On a fait pas mal d'affaires en obligations *Ville de Paris*.

La *Rente Italienne* passe à 92,75. L'état économique de l'Italie s'améliore visiblement, et comme conséquence ses finances en profitent.

L'Extérieure Espagnole finit à 67,50 frs. après avoir détaché un coupon de 1 %.

Les Fonds Russes sont calmes, un peu lourds, faiblesse motivée par de continuels bruits d'un nouvel emprunt.

Coupon en moins, la *Rente Portugaise* se retrouve à 23 frs.

L'obligation des *Tabacs* ne s'éloigne guère de 495 frs. Voici le tableau des ventes effectuées par cette compagnie depuis le commencement du neuvième exercice (1^{er} avril 1899 au 31 mars 1900):

	Kilog.	Réis
Total des ventes au 31 décembre de 1899.....	1.701.136	6.758:245.750
Période correspondante du précédent exercice	1.614.599	6.389:378.808
Définition en faveur de l'exercice en cours.....	86.537	368:866.942

L'amélioration dans le change soutient facilement le Brésil 4% 1889 à 60,50 frs,

Parmi les Etablissements de Crédit, à noter la fermeté de la *Banque de France* à 4.200 frs. La période de cherté d'argent que nous avons traversée lui a été favorable, ce qui lui a permis de réaliser depuis quelque temps de beaux bénéfices. Le dividende de 1899 est en augmentation sensible sur le précédent, et tout porte à croire que l'exercice 1900 donnera également des résultats satisfaisants.

Le *Lyonnais* s'avance à 1.005 frs, la *Générale* à 600 frs., le *Foncier* à 710 frs; et la *Banque Internationale* à 625 frs. La *Banque du Mexique* vaut 679 frs, les cours cotés actuellement correspondent à 350 frs, versés par actions, au lieu de 259 frs, l'année dernière à pareille époque.

L'activité n'a cessé sur les actions de nos grandes compagnies de chemins de fer—Les recettes sont restées excellentes et la plus value totale de l'exercice 1899 se chiffrera vraisemblablement par une quarantaine de millions, alors que la plus value des recettes de l'exercice 1898 par rapport à 1897, fort important déjà, n'avait pas dépassé 38 millions.

Le *Lyon* vaut 1.820 frs., l'*Ouest* 1.090 frs., l'*Est* 1.010 frs., l'*Orléans* 1.715. Le *Nord* termine à 2.165 frs, et le *Midi* à 1.320, coupons de janvier détachés. Les *Algériens* restent stationnaires.

Malgré une augmentation des recettes qui dépasse 700.000 frs, l'action des autrichiens finit lourde à 685 frs.

Les *Chemins Espagnols* s'inscrivent au même taux qu'en Décembre. L'obligation des *Chemins Portugais* 3% à revenu fixe se tient à 296 frs, la variable cote 87 frs.

L'obligation *Beira-Alta* fait 78,50 frs. Les recettes de cette compagnie continuent à augmenter.

Les résultats de l'exercice 1899 permettront probablement une épartition d'un franc de plus qu'en 1898, soit près de 5 francs.

On paraît se détacher de plus des valeurs à revenu fixe pour se porter sur les *Valeurs industrielles*.

Valeurs sujets à l'aléa, c'est entendu, mais rachetant cet inconveniente par la possibilité de grosses et parfois rapides plus values,

Les titres métallurgiques et miniers ont été des plus favorisés depuis quelque temps.

Le *Creusot* qui procède activement à l'installation de ses établissements de Cette, où il sera à proximité des minerais et des charbons étrangers, conserve une bonne tenue à 1.900 frs.

Les compagnies de navigation n'éprouvent guère de changement. Nous inscrivons la *Transatlantique* à 365 frs., les *Messageires* à 575 frs., les *Chargeurs* aux environs de 1.200 frs. et l'action *Havraise Péninsulaire* à 560 frs.

A propos des *Mines d'Or* il est remarquable qu'elles n'ont pas profité comme les autres compartments de la cote des tendances optimistes qui se manifestaient comme nous l'indiquons plus haut.

Evidemment l'incertitude des nouvelles relatives à la guerre et la menace d'impôts onéreux sur les exploitations minières au Transvaal expliquent suffisamment cette différence d'attitude.

L. C.

BOLETIM FINANCEIRO

Lisboa, 15 de Janeiro de 1900.

Estamos na época de maior procura de fundos publicos e de sociedades anonymas, e em verdade o movimento de transacções a dinheiro tem sido maior.

No entanto, os fundos do Estado apenas mantiveram a cotação anterior, isto é, coupon 32,65 e assentamento 32,95 com limitada procura, especialmente para estes ultimos, por isso que, permitindo a lei a troca de inscrições de coupons por assentamento mediante 280 réis por título, não sendo urgente, e de poucos dias, o averbamento, como em geral não é, sendo em casos muito especiais, dada a diferença para menos de cerca de 30 centessimos

nos coupons, a grande maioria de individuos que capitalizam na dívida interna financeira, preferem fazê-lo em coupons, mandando-a invertar em assentamento, economizando assim 3.000 réis por cada conto nominal.

Ha muito que se sente uma grande falta de coupons de 500 e 100.000 réis, títulos de relativamente grande aplicação de capital por parte da pequena economia. Como estes títulos escasseiam e são procurados, o seu preço é hoje de mais 35 centessimos para os primeiros e 55 para os segundos: e não será de admirar que não emitindo o governo estes mínimos, cheguem estes a fazer muito menor diferença da actual, o que era fácil de evitar mandando o governo desdobrar aquelles que tencionava emitir, o que seria de grande vantagem publica.

Os títulos que tem merecido mais preferencia do público foram os dos bancos, confiando em que os dividendos sejam iguais aos do anno anterior, nos dos que mais percentagem deram, e maior nos dos outros.

Comtudo outros houve que bastante subiram, como foram as acções de coupon da Companhia dos Tabacos, as quais atingiram 115.000 réis, declinando em seguida para 113.500.

Esta aí a foi e é devida á quasi certeza d'um dividendo maior, ou d'uma percentagem entregue aos portadores d'acções como bonus ou amortisação de capital.

Todas as qualidades de títulos amortisaveis da Companhia de Credito Predial alcançaram melhor preço em cerca de mil réis: a procura foi boa, e prolongar-se-ha por mais dois meses, como é natural n'esta época.

As obrigações das Classes Inactivas firmaram-se em 89.000 réis, sendo já difícil obtê-las a este preço.

*

Ha grande carencia de diversas acções das principaes companhias, como dissemos na nossa ultima; e embora se ofereçam todos os dias bons preços, não aparecem vendedores.

*

Se efectivamente diminuiram um tanto as transacções a prazo nos ultimos dias, consideram-se elas mais seguras para as liquidações, o que redunda em maior confiança nas actuaes também para os especuladores.

Alguns corretores deixaram de operar a 2 meses de prazo; estão no seu direito, mas se o fazem para evitar maiores prejuízos do que os que se tem dado, cremos que causa alguma evitação com isso, porque tanto se podem dar prejuízos no prazo de 30 dias como no de 60; porque as oscilações dão-se d'um dia para o outro, e portanto os prejuízos.

A resolução desses corretores desagradou bastante, mas cremos que elas, reflectindo melhor, continuarão a aceitar aquellas operações a efectuar-as contanto que lhes deem garantias.

*

Deu-se esta semana maior movimento cambial, peiorando todas as divisas, pela maior procura e menor oferta de papel.

A este facto parece-nos não ser estranho a desconfiança que vai lavrando na Europa com respeito á situação política geral, a qual se tem reflectido sobremodo em todos os negócios, especialmente na carencia do dinheiro.

*

O desconto, se não se tornou difícil, na semana finda, é certo que os bancos foram um tanto escrupulosos e demorados em aceitá-lo, dificultando a expansão necessária ao comércio, e à industria de boa fé e trabalhadora.

Sobre este assunto, sabemos que os nossos bancos não tem montados os serviços d'informação de firmas, como é para desejar, dando-se bastantes vezes factos desagradáveis para firmas que merecem a maior consideração, collocando-as nalgumas ocasiões em situação momentaneamente difícil.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d/v....	36 1/16	36 5/8	Desconto no Banco de Portugal.
" cheque....	36 5/16	36 3/16	5 1/2 %
Paris 90 d/v.....	780	781	No mercado
" cheque.....	786	788	Agio Buenos Ayres
Berlim 90 d/v.....	316	317	230
" cheque	321	322	Cambio Brazil....
Francfort 90 d/v...	316 1/2	317 1/2	Premio da libra..
" cheque...	321 1/2	322 1/2	2 1/2 %
Madrid cheque ...	1.025	1.035	180

Maior e menor cotação mensal e annual, em 1899, de fundos portugueze

BOLSAS	TITULOS	Janeiro		Fevereiro		Março		Abril		Maio		Junho	
		Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor
Lisboa.....	Inscrições de assentamento	31,90	30,70	33	31,60	35	32,30	34,30	33,40	34,30	32,95	34	32,
	" de coupon.....	31,50	30,41	32,50	31,10	34,50	32,10	34,18	33,30	34,20	33,85	32,95	32,
	Obrigações 4 % 1888	15.200	15.000	16.200	15.150	16.100	16.000	16.600	16.100	16.800	16.500	16.300	15.8
	" 4 % 1890 assent.....	-	-	39.000	39.000	-	-	40.000	40.000	45.600	40.000	40.000	40.0
	" 4 % 1890 coupon....	39.200	37.700	40.000	39.000	41.500	39.800	40.000	40.000	40.200	40.000	40.500	40.2
	" 4 1/2 % assent.....	44.500	44.000	46.000	45.800	47.000	46.000	45.700	44.700	46.000	45.500	47.700	46.5
	" 4 1/2 % coup. int....	44.300	43.500	46.000	45.100	47.500	45.800	45.800	40.000	46.000	45.500	46.800	46.3
	" Tabacos coupon	120.000	120.000	-	-	128.500	128.500	128.500	126.400	128.000	128.000	-	-
	Accções Banco de Portugal.....	127.500	125.700	130.000	127.000	128.000	124.500	126.700	125.000	128.000	126.500	130.000	128.0
	" " Commercial.....	118.500	115.000	117.500	115.000	122.000	118.500	120.000	120.000	120.300	119.500	121.500	120.5
	" " N.º Ultramarino..	105.200	100.100	105.200	101.000	108.700	104.000	110.100	105.000	108.000	106.900	108.000	105.4
	" " Lisboa & Açores ..	117.500	116.500	119.000	115.300	120.000	117.500	118.500	118.000	118.300	118.000	120.800	118.2
	" Tabacos coupon	88.000	85.000	98.900	89.200	99.500	95.500	99.000	98.000	103.500	97.600	102.000	96.0
	" Companhia Real.....	15.000	14.000	20.000	14.800	19.200	18.500	18.500	17.500	23.000	18.000	21.800	19.0
	Obrigações prediaes 6 %	96.500	92.600	95.000	94.200	94.500	94.300	94.000	94.200	94.800	94.500	95.800	93.20
	" " 5 %	93.900	91.000	92.000	90.000	92.000	92.000	92.000	91.600	92.500	91.700	93.000	92.30
	" C.º Real 3 % (1º grau)	73.000	68.800	78.000	72.900	78.000	77.100	77.800	77.200	77.900	76.500	76.000	73.50
	" " " (2º ")	20.200	18.500	26.200	20.200	25.300	23.100	23.400	22.300	24.250	21.550	23.700	22.50
	" Nacional.....	-	-	40.000	40.000	40.000	39.500	39.200	39.200	-	-	-	-
	" Atravez d'Africa	74.800	71.200	78.100	74.500	77.800	77.200	77.200	76.200	78.000	76.500	76.800	73.70
Paris.....	3 % portuguez	24,30	23	27,50	23,60	27,55	26,20	27	25,95	27,90	26,05	27,70	25
	Accções Companhia Real.....	64	55	75	60	75	70	72	68,75	97	67,50	93	80
	" Madrid-Caceres	26	19,25	43	24	43	33	38	34	38	35	37	33
	" Norte de Hespanha.....	122	92	145	116	186	138,50	193	173	230	189	228	162
	" Madrid Zaragoza	183,50	168	222	185	270	290	277	299	276	282	205	
	" Andaluzes	151	129	199	126	240	171	234	215	286	219,50	320	210
	Obrigações C.º Real (1º grau)	282	273	298	280	296	293,50	295	289	306	293,50	304	299
	" " " (2º grau)	79	74	98	75	93,50	88	89,50	80	96	80	95	90
	" Beira Alta	72	65	84,50	71	81	78	79	75,50	84	76	84	78
	" Madrid-Caceres	80	64	99	75	94	86	86	76	82	78	81	80
	" Norte-Hesp. (1.ª hyp.)	253	235	275	250	276	267,50	272,50	255	270	258	259	240
Londres.....	3 % portuguez	23,87	23	27,37	23,50	27,37	26,37	27,25	26	27,25	26,37	27,12	25,50
Amsterdam..	Obrigações Atravez d'Africa	56,25	56,25	58	58	58	56,25	58	58	56	56	60	58
Bruxellas....	" " "	58	56	60,12	57	59	58	57,87	55	58,37	56,06	58,88	57

Cotações nas Bolsas portugueza e estrangeiras

BOLSAS	JANEIRO												
	2	3	4	5	6	8	9	10	11	12	13	15	-
Lisboa: Inscrições de assent.	32,95	32,95	32,95	-	-	32,95	32,90	32,95	32,90	32,95	32,90	-	-
" coupon	32,65	32,65	32,65	32,62	-	32,65	32,65	32,90	32,65	32,65	32,65	32,62	-
Obrig. 4 % 1888	-	16.450	16.300	16.400	-	16.500	16.750	16.800	-	16.700	-	-	-
" 4 % 1890 assent.....	42.000	42.000	-	41.500	-	42.000	-	-	-	-	-	-	-
" 4 % 1890 coupon....	-	41.800	41.600	-	-	41.800	-	42.000	-	-	12.000	-	-
" 4 1/2 % assent.....	48.000	-	-	48.000	-	48.000	48.000	48.000	48.000	-	-	-	-
" 4 1/2 % coup. int....	48.000	48.000	48.000	-	-	48.000	48.000	48.000	48.000	-	48.000	-	-
" 4 1/2 % externo....	-	48.000	48.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Tabacos coupon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Accções B. de Portugal	133.000	134.500	134.500	134.500	-	134.500	134.500	134.500	-	134.800	135.000	134.800	-
" " Commercial	124.000	124.000	124.000	124.500	-	124.000	124.000	124.000	-	-	125.000	-	-
" " N. Ultramarino	105.500	106.000	106.000	108.800	-	108.000	108.000	108.000	108.600	109.500	109.500	110.000	-
" " Lisboa & Açores	121.000	121.000	121.000	121.000	-	121.000	121.000	121.000	-	-	122.500	-	-
" Tabacos coupon	107.200	108.100	109.500	110.500	-	113.000	114.000	115.000	115.000				

e titulos de caminhos de ferro nas bolsas portugueza e estrangeiras

Julho		Agosto		Setembro		Outubro		Novembro		Dezembro		Durante o anno	
Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor
33,95	33,20	34,60	33,35	34,57	34	33,80	33,45	33,60	33,50	33,08	32,56	Março	35
33,80	33	34,25	32,80	34,35	33,70	33,90	33,40	33,40	32,31	33,36	32,31	"	34,50
16,250	15,900	16,300	16,100	16,850	16,300	17,000	16,800	18,000	17,000	17,300	16,700	Novembro	18,000
41,800	-	42,000	42,000	42,000	41,800	41,500	41,500	42,000	41,000	42,000	41,500	Maio	45,600
48,100	40,900	41,500	41,500	-	-	-	-	42,000	41,100	41,600	41,000	Novembro	42,000
48,000	47,200	49,200	46,500	49,000	47,200	48,000	47,000	47,200	47,000	48,000	45,000	Agosto	49,200
117,500	47,000	49,000	46,300	48,700	47,500	48,500	46,200	47,200	46,700	48,000	47,100	Setembro	48,700
129,400	117,500	127,000	127,300	130,000	128,000	129,500	128,800	132,000	130,000	133,000	132,000	Março	128,500
121,000	117,500	118,500	118,000	118,500	118,000	118,500	118,000	121,000	118,500	124,000	121,000	Dezembro	133,000
107,000	102,700	104,000	101,000	103,300	102,200	103,000	101,600	107,000	103,200	106,000	105,300	Abril	110,100
116,300	114,000	115,500	115,000	115,300	115,000	115,500	115,200	118,500	114,000	121,000	118,400	Dezembro	121,000
100,000	96,600	99,300	91,600	92,600	91,900	94,000	91,000	100,600	94,000	106,200	100,000	"	106,200
18,000	18,000	19,000	17,000	17,000	17,500	17,500	17,500	17,500	17,800	17,800	17,800	Maio	23,000
94,600	93,300	95,000	94,200	95,000	94,200	94,400	93,800	94,500	94,200	95,500	94,000	Abri	96,600
92,000	91,500	91,600	91,100	91,800	90,600	91,500	90,900	91,500	91,200	92,500	91,200	Janeiro	93,900
73,500	71,200	73,500	72,900	74,900	72,600	74,700	74,100	77,000	74,500	78,000	77,000	Fevereiro	78,000
22,900	22,550	22,800	21,000	22,000	21,200	22,700	21,600	24,500	22,500	23,700	22,600	"	26,200
75,500	-	-	-	-	-	40,700	40,700	41,000	40,500	-	-	Novembro	41,000
26,30	70,000	75,500	72,800	75,500	74,800	74,800	74,000	76,000	74,000	77,000	73,000	Fevereiro	78,100
80	24,20	24,80	22,40	24,55	23,55	25,60	23,30	25,40	24,15	24,30	22,50	Maio	27,90
35	72,50	77	67,50	72	67,50	69	64	69	65	69	60	"	97
203	29	35	29,50	32	28	31	28	29	25	28	28	Fevereiro	43
248	179	197	186	204	185	209	182	197,50	185,50	199	182	Maio	230
255	215	246	230	274	245	274	262	277	268	275	253	"	299
308	229	247	230	250	234	250	241	276	242	275	240	Junho	320
94	293	296	278	295	285	295	286	300	287	305	296	Maio	306
79,50	91	91,50	78	89	82	84,50	82	95	84,50	91,50	85,50	"	96
82	78	78,75	72,50	78	73	77	75	81,75	74	82,50	78	Novembro	81,75
258	80	94	82	86	81,50	82	75	93	84,75	92	89	Fevereiro	99
25,87	24,37	24,50	22,50	24,50	23,50	25,25	23,25	25,12	24,12	24,50	22	Março	276
60	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	Julho	27,37
61,50	57,50	57,25	58,75	57	57	57	52	56,75	53,25	56,82	53,12	Junho	60
59,25	57,50	60,50	58,75	57	57	60	60	60,58	58,50	54	Julho	61,50	
		59,25	59,25	60,50	57,50	60	60	60,58	58,50	54	Novembro	60,58	
												Dezembro	54

Receita dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes

Linhos	Periodo de exploração	1899			1898			Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totaes	Kilom.	Kil.	Totaes	Kilom.	Kil.	Réis	Réis	Réis
										1899	1898
COMPANHIA REAL	Antiga rede e nova não garantida ...	17/23	Dez.	693	Réis	84.854.000	Kil.	122.444	693	Réis	3.848.872.000
		24/31	"	78.642.000	Réis	113.480	"	72.785.788	105.029	Réis	3.927.514.000
		1/7	Jan.	70.769.000	Réis	102.119	"	72.698.737	104.904	Réis	70.769.000
Nova rede garantida	17/23	Dez.	380	10.666.000	Réis	28.068	Réis	8.673.819	22.825	Réis	469.629.000
		24/31	"	9.281.000	Réis	24.423	"	9.912.876	26.086	Réis	478.910.000
		1/7	Jan.	7.145.000	Réis	18.802	"	8.159.263	21.471	Réis	7.145.000
Sul e Sueste	10/16	Dez.	475	15.820.270	Réis	33.305	Réis	16.099.300	33.893	Réis	910.007.423
		17/23	"	17.671.640	Réis	37.203	"	19.469.795	40.989	Réis	927.679.063
		-	-	-	-	-	-	-	-	Réis	926.306.765
Minho e Douro.....	-	-	-	353	-	-	-	-	-	Réis	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Réis	-
	-	-	-	-</							

EXPOSIÇÃO DE PARIS

Combate naval a fingir. — Os jornaes de finanças estão lançando as acções de varias companhias que se propõem explorar na exposição a curiosidade e a passameira dos visitantes avidos de distracções, mesmo as infantis.

Entre outras, dizem maravilhas da sociedade *Combat Naval*, que explora o espectaculo consistindo em resumo no seguinte:

Alguns pequenos barcos imitando couraçados fazem evoluções n'um tanque d'agua. Uns d'elles devem ser mettidos a pique, outros são os vitoriosos.

Cada um d'elles é tripulado por um homem que dá tiros de revolver imitando os tiros de canhão, accende fogos de bengala para figurar o incendio e mergulha na agua quando fôr a pique o barco, indo surgir mais adeante escondido pelo fumo.

São movidos electricamente e é electrica tambem a manobra do leme etc.

Ora ahi está uma descoberta que não dá gloria, mas pôde dar dinheiro.

Palacio da dansa. — Tambem se pede subscricções para uma outra empresa curiosa — a da organisação d'um palacio em que se faça a reconstituição da arte choreographica atravez das edades e dos povos.

Os visitantes poderão deleitar-se assistindo ás dansas da China, do Egypto e da Grecia, ás dansas gaulezas, ás da Renascença, etc., desde a dansa do Rei David ás dansas do ventre.

Para toda esta dansa são necessarios 750.000 francos apenas, em acções de 100 francos.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Mappa d'Africa do Sul. — A excellente *Revista Portugueza Colonial e Maritima* encetou a publicação de um novo *mappa d'Africa*, começando pela folha que abrange toda a parte sul, desde o paralelo 31 até 25, comprehendo o Estado Livre d'Orange e todas as regiões que limitam com o Transvaal e Colonia do Cabo, publicação utilissima n'esta occasião em que o interesse pela guerra que se debate é o mais palpítante.

Tem este mappa a vantagem de ser o mais completo de quantos teem aparecido, dando as posições de numerosas povoações que vão estando em evidencia por serem theatro de combates notaveis ou de outras operações guerreiras.

A livraria Ferin, editora d'este mappa assim como da Revista, agradecemos a offerta.

CYCLISMO

Em virtude das negociações entre o governo frances e o belga foi determinado que os cyclistas de qualquer d'estas duas nações possam passar d'uma para a outra sem formalidades alfandegarias. Apenas se exige que apresentem um bilhete de identidade passado pelo club a que pertençam.

O cyclismo vae sendo a alliance dos povos.

*
A Alemanha exportou em 1897 27.201 machinas, além de 2.885 quintaes de peças de bicycletas separadas, representando uma somma de 12 milhões e meio

de francos. Importou no mesmo anno 29.679 machinas; em 1898 as exportações foram de 40.752 machinas e as importações 45.674.

Exporta principalmente para a Austria, Hungria, Suecia, Suissa, Dinamarca e Russia e importa dos Estados Unidos, França, Austria, Inglaterra e Belgica.

*
Dizem-se maravilhas da nova bicycleta automovel Berther. O assento é munido de encosto. Os pés do cyclista repousam em apoios fixos. Pesa apenas 35 kilogrammas. O motor é de 1 cavallo a 1 $\frac{1}{2}$.

*
Motocyclo ambulancia. A cidade d'Alencon creou um serviço de soccorros rapidos apresentando os aperfeiçoamentos no cyclismo.

Tem um quadricyclo que se engata n'um carro ambulancia do sistema Lagagué. Sendo necessário soccorrer um ferido, havendo um desastre etc., o machinista vae buscar o medico, leva-o no assento deanteiro do motocyclo. Chegado ao local e prestados os primeiros soccorros, installa-se o ferido no carro ambulancia e transporata-se para o hospital.

PROSPERIDADE AMERICANA

Na mensagem presidencial que Mac-Kinley enviou ao congresso em 5 de dezembro, documento muito longo e que se occupa desenvolvidamente da questão politica, há uma parte, em que trata da situação economica, que vale a pena resumir para se poder reconhecer o desenvolvimento que vae tomado aquelle rico e extraordinario paiz. Diz :

O commercio exterior desenvolveu-se notavelmente. A somma das importações e das exportações no ultimo exercicio ultrapassa, tanto em quantidade como em valor, as cifras mais elevadas que se conhecem na historia commercial do paiz. A exportação só de 1899 excede o total das importações e exportações juntas de 1870. O valor das importações por habitante é menor 20 % de que em 1870; o das exportações 58 % maior. As exportações agricolas attingem 784.776.142 dollars e os productos manufacturados 339.592.146 dollars o que excede tudo que tenha havido até agora.

As receitas arrecadadas pelo Estado no ultimo exercicio foram 610.982.004 dollars, entrando aqui dollars 11.798.574, de reembolso da *Central Pacific*. As despesas foram de 700.093.564 dollars.

Declara a mensagem tambem que as operações do governo serão feitas com a baixa do ouro. E' a declaração oficial do unimetallismo.

Como deseja sempre imitar a Inglaterra, manifesta o povo americano um certo pesar por não ter a sua marinha mercante ainda o grande desenvolvimento que deseja, sendo necessário recorrer á marinha estrangeira para a maior parte do seu commercio.

O presidente chama a attenção do congresso para a importancia que teria na expansão do commercio americano e na consolidação da sua potencia maritima o desenvolvimento da marinha. Veremos no congresso apresentar para isto medidas mais efficazes do que as adoptadas em França.

A marinha mercante tinha 22.728 navios com toneladas 4.864.238. No anno anterior havia 22.705 com toneladas 4.749.738.

O ministro da fazenda, M. Gage, recommenda com instancia a adopção do systema metrico, justificando essa opinião com o facto da aquisição de Cuba e das Phi-

lippinas em que foi adoptado este sistema de medidas, e ainda com as necessidades do commercio com o Mexico, America Central e do Sul em que vigoram tambem as medidas metricas.

TRACÇÃO ELECTRICA

França

Foi aprovada a concessão feita em 30 de outubro pelo *maire* da cidade de Pau para a construcção e exploração d'uma rede de tremvias de tracção electrica.

A concessão foi feita á «Société Béarnaise des tramways urbaines».

Vae substituir-se pela tracção electrica a tracção animal que ainda funciona nos tremvias de Lyon e arrabaldes. Ao mesmo tempo completa-se a rede, estabelecendo novas linhas.

Belgica

Companhia d'electricidade «Thomson-Houston de la Méditerranée». — Esta companhia é uma filial da companhia francesa Thomson-Houston, da sociedade allemã Thomson-Houston (*Union Elektricitäts Gesellschaft*) e de duas empresas americanas do mesmo grupo, a *Thomson-Houston International Electric Company* e a *General Electric Company*.

Foi constituída em Bruxellas em fevereiro de 1898, tendo ahi a sua séde social e uma succursal em Paris, onde está a direcção.

O capital, que na primitiva era de 5 milhões de francos, elevou-se pouco depois a 10 milhões, representado por acções de 500 francos.

Tem a companhia por fim a exploração de todos os processos para a transmissão de força e a applicação da corrente electrica a qualquer industria, e particularmente á tracção e exploração de redes de vias-ferreas e tremvias, e bem assim o fabrico dos aparelhos necessarios para estas applicações.

Em quanto não tem officinas proprias, o material é fabricado metade pela companhia allemã e metade pela companhia francesa.

A area que a companhia se propõe explorar comprehende a Grecia, o Egypto, a Italia, a Hespanha e Portugal, não comprehendendo as colonias.

Executou já trabalhos de importante na Italia e na Grecia. Tem participação nas companhias de tremvias de Florença, Varese e Roma. Obteve a importante concessão dos tremvias de Bolonha, está estudando a utilização d'algumas quedas d'água na Italia para a tracção e para a iluminação electricas. Captou em Frascati as águas que devem fornecer o potencial da linha ferrea de Frascati a Roma.

Na Grecia obteve as concessões da iluminação electrica em Athenas e outras cidades. Constituiu a sociedade filial hellenica.

Vão dirigir-se para Portugal tambem os esforços d'esta companhia.

CAMINHOS DE FERRO AFRICANOS

A estatística de 1899 dá as seguintes cifras para a extensão kilometrica das vias ferreas africanas:

Egypto e Sudan oriental

Alexandria ao Cairo.....	209 km.
Benha-el-Ast a Zagazig, Ismailia e Suez.....	269 »
Tanta a Damietta.....	115 »
Bulag-Dacur a Ghirgeh.....	560 »
Cairo a Tell-el-Barad.....	125 »
Ghirgeh a Asuan e Tondi.....	380 »
Wadi-Halfa a Akacheh e Kerman.....	300 »
Korosko a Abu-Ahmed.....	380 »
Abu-Ahmed a Berber.....	200 »

Com outras linhas de extensão inferior a 100 km. formam um total de.....	3.358 »
Tunis	
Tunis á fronteira de Argel, linha da Medjerda	196 km.
Tunis a Zaguan, Hammamet a Nabeul, ramal de Menzelba-Zalfa	120 »
Tunis a Hammam-el-Lif.....	152 »
Sfax a Galfa e região dos phosphatos.....	250 »
7 outras linhas de extensão entre 13 km. e 90, formando tudo um conjunto de.....	1.050 »
Argelia	
Argel a Oran.....	426 »
Constantina a Argel.....	464 »
El-Guerrah a Biskra.....	201 »
Sainte Barbe de Tlélat a Ras-El-Ma	152 »
Arzew a Saïda e Ain-Sefra.....	454 »
Mostaganem a Tiaret.....	202 »
Bône a Guelma e Krubs.....	203 »
Duvivier á fronteira de Tunis	105 »
Suk-Ahras a Tebessa.....	128 »
Dellys a Bugie.....	100 »
Senegal	
Dakar a S. Louis.....	264 km.
Sudan francês	
Kayes a Basulabé	126 km.
Basulabé a Dekubéba.....	33 »
Serra Leoa	
Freetown a Songotown.....	50 km.
Costa de Ouro	
Sekundi a Tarqua.....	60 km.
Lagos	
Lagos a Abéokuta.....	75 km.
Congo	
Matadi a Leopoldoville.....	399 km.
Mais.....	32 »
Total.....	431
Angola	
Loanda a Ambaca.....	363 km.
Benguela a Catumbella.....	30 »
Africa do Sudoeste Allemã	
Swakopmund a Windhoek.....	260 km.
Colónia do Cabo	
Port Nolloth a Ookiep.....	134 km.
Cape a Wellington, Worcester e Beaufort West.....	560 »
Worcester a Montagu e Swellendam.....	120 »
Beaufort West a Kimberley	500 »
Kimberley a Vryburg.....	200 »
Vryburg a Bulawayo.....	930 »
Port-Elisabeth a Graaf-Reinet e Naauwport.....	400 »
Port Alfred a Graham'stown Alice-Dale.....	100 »
Alice-Dale á fronteira d'Orange....	370 »
Naauw-Poort a De Aar.....	110 »

Middleburg a Molteno.....	110	"
East London a Queenstown e Aliwal North	360	"
Fort Salisbury a Umtali.....	240	"
Mais 7 linhas com uma extensão inferior a 100 km., dando um total de.....	487	"

Natal

Port Natal a Ladysmith e fronteira de Orange.....	260	km.
Ladysmith a Glencoe e Charlestown	150	"
Tugela a Ulundi.....	120	"
Mais 4 de 40 a 90 km., perfazendo um total de.....	795	"

Orange

Rio Orange a Bloemfontein.....	185	km.
Bloemfontein a Vaaldrift.....	330	"
Kronstadt a Harrismith e fronteira ingleza.....	250	"
Bloemfontein a Kimberley.....	150	"
Mais outra linha de 45, perfazendo	960	"

Transvaal

De Vaal a Pretoria.....	175	km.
Johannesburg a Krügerdorp e Klerksdorp.....	160	"
Johannesburg a Charlestown.....	230	"
Pretoria a Pietersburg.....	250	"
Komati-Poort a Leydsdorp.....	300	"
Komati-Poort a Pretoria.....	450	"
Belfast a Ermelo e Standerton....	210	"
Mais 4 linhas, perfazendo o total de 1.935	"	"

Moçambique

Lourenço Marques a Komati Poort	72	km.
Beira a Umtali.....	328	"

Madagascar

Tamatave a Invandro.		
Rennião		
S. Pedro a S. Diniz	127	km.
Mauricia		
Ao todo	272	km.

África oriental alemã

Tanga a Korogwe.....	90	km.
África oriental ingleza		
Mombaça a Kikuyu.....	480	km.
Costa francesa de Somali		

Djibuti a Harar..... 250 km.

Erythréa

Massuah a Saati.....	27	km.
O total de vias ferreas construída eleva-se a 19.126		

kilometros, sendo:

6.220 nas colonias inglezas		
4.935 " " francesas		
3.358 no Egypto e Sudan		
1.935 na Republica Sul Africana		
960 no Estado de Orange		
793 nas colonias portuguezas		
431 no Estado do Congo		
350 nas colonias alemãs		
27 nas colonias italianas		

LINHAS PORTUGUEZAS

Humbe.—Pelo sr. governador d'Angola foi ha dias apresentada ao sr. ministro da marinha uma commissão composta dos srs. visconde de Giraúl, Albino Freire de Andrade, como representante da municipalidade de Mossamedes, e alguns outros cavalheiros agricultores e negociantes d'aquella cidade, a qual entregou uma representação contendo mais de 150 assignaturas, e na qual pede para que o projectado caminho de ferro do Humbe, a construir-se, parta de Mossamedes, caso seja para servir os territorios da companhia de Mossamedes, e para que, se esta companhia tem qualquer intenção reservada, pretendendo antes servir interesses particulares e prejudiciaes aos interesses do estado, o sr. ministro da marinha impeça por todas as fórmas que ella leve a efeito o seu intento.

O sr. ministro da marinha disse á commissão que tanto elle como os seus collegas do governo tratariam de resolver o assumpto, de forma a salvaguardar os interesses do estado e os do commercio e agricultura de Mossamedes.

Mormugão.—O rendimento desde 1 de julho até 18 de dezembro attingiu no anno ultimo 180 510 rupias, contra 75.403 no anno anterior, ou seja um excesso de 105.107 rupias.

Desde o 1.^º de janeiro o rendimento, no anno findo, foi de 556 452 rupias, tendo sido em 1898 de 199 844. Subiu, pois, 178 por cento.

Como se vê, continua o producto a mais que duplicar.

Benguella.—Pelo governo civil do distrito de Lisboa foi expedido convite ás direcções dos bancos nacionaes e das associações e corporações commerciaes e industriaes, com séde ao sul do Mondego, para enviarem representantes á reunião que deve efectuar-se no dia 15 do corrente, a fim de elegerem os delegados que teem de completar a junta administrativa do caminho de ferro de Benguela.

Novos uniformes.—Começaram a usar novos uniformes os moços de fretes em serviço nas estações de Lisboa, da companhia real.

Distinguem se por um galão verde, no bonet, e não azul como dizem varios collegas que parece padecerem de daltonismo, doença muito prejudicial em caminhos de ferro.

O verde é a cõr propria, porque significa: andar de vagar.

Os porteiros da estação da Avenida tambem se apresentam de fardamento novo, bastante elegante, e de luva branca. Muito catita.

Pessoal do Minho e Douro.—O conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado em sessão de 5.^ª feira organisou as propostas relativas ao pessoal administrativo que é de nomeação ministerial.

Chiloango.—Já estão em Lisboa, de regresso da missão de que foram encarregados para o estudo d'este caminho de ferro e da região que elle deve servir, os distintos engenheiros srs. Poças Leitão e Neuparth.

A proposta para a construcção d'esta linha foi apresentada na ultima sessão parlamentar, mas não chegou a ser approvada e o proprio ministro declarava no relatorio que lhe parecia conveniente estudar mais detidamente o assumpto. O sr. Poças Leitão, que se encarregou d'este estudo, conseguiu realisal-o em um espaço de tempo extraordinariamente curto, pois que partiu de Lisboa no principio de outubro ultimo. Pôde elle e o sr. Neuparth aproveitar 45 dias seguidos, sem que tivessem de interromper os seus trabalhos. Completos que sejam os trabalhos de gabinete, será apresentado

o relatorio ao sr. ministro da marinha no menor espaço de tempo possivel.

Estação de Belem. — Está-se procedendo á construcção de um caes para mercadorias n'esta estação.

Bem dizia quem contestava antigamente que o ramal de Cascaes fosse uma linha exclusivamente para passageiros.

Tambem a companhia nada perderia se aceitasse transportes por grande velocidade para alguns apeadeiros da linha de cintura.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Hespanha

No anno findo construiram-se e abriram á exploração 179 kilómetros de vias ferreas, sendo 63 de via larga e 116 de via estreita. Estas construcções repartem-se por 6 linhas do modo seguinte:

Pontevedra a Carril	via larga	32 km
Segorhe a Barracas.....	" "	30 "
Sur de España.....	" "	1 "
Castro Urdiales a Traslaviña.....	via estreita	43 "
Puertollano a Almodóvar del Campo.....	" "	8 "
Villa fria a Monterrubio	" "	65 "
		179 "

Fizeram-se as concessões das linhas de via larga de Encina a Alcantarila, de Aguilar a Cuevas e de Lorca a Cartagena.

Em via estreita as concessões foram 24.

Espera-se que vão tomar grande desenvolvimento os trabalhos na via ferrea de Betanzos ao Ferrol.

Começaram as obras na via ferrea funicular que liga Barcelona com o pico de Tibidabo.

Russia

Segundo o *Times* o governo russo estuda actualmente a diretriz d'uma nova via ferrea do sul da Russia Europeia ao Turkestan para ligar os centros commerciaes da Russia com a Asia central.

Ha dois planos. Segundo um d'elles, a linha sahirá de Orenburgo pela margem esquerda do Ural, passando por Tashkent atravez do Turgai, segundo outro sahiria de Alesandrowsk, terminus da linha Pokrowsk-Ural, travessando o territorio transcaspio, attingindo o caminho de ferro transcaspiano.

Alemania

Tem 9.225 estações e apeadeiros, 16.884 locomotoras 33.664 carruagens, 361.506 vagons, 402.126 empregados ou 8,6 por km. de linha.

As receitas totaes no anno foram de 2.094 milhões de francos ou 42.221 fr. por km. explorado; as despesas 1.167 milhões de francos ou 24.921 por km. O coefficiente de exploração foi de 55,73.

Argelia

Foi decretada a utilidade publica no estabelecimento d'uma rede de tremvias com tracção mechanica entre Argel e El-Biar.

Tunisia

Abriu á exploração a linha de Sfax a Metlani construida pela companhia dos phosphatos e do caminho de ferro de Gafsa.

Esta linha deve ser prolongada mais tarde ate Tozeur na região dos oasis.

Persia

Segundo a *Zeitung des Vereins* a Persia vae construir sem a intervención interesseira da Russia tres linhas ferreas importantes: de Euseli no mar Caspico a Tehéran, de Tehéran a Kermauschana fronteira turca e de Tehéran a Schiras no golfo Persico.

Estados Unidos

Já aqui falámos das minas auriferas de Klondyke. Para se dirigirem ahi, os mineiros tinham de ir pelo Canadá, o que era longo

ou por vias aquáticas, mais ou menos penosas, que obrigavam tambem a percursos em montanhas, a pé ou a cavallo.

Os americanos começaram em fevereiro de 1899 uma via ferrea que suprime os incomodos do percurso a pé ou a dorso de muares. Construiram já 32 kilometros de Yukou entre Skagway e o collo de White. Skagway é o porto de mar. Na primavera de 1900 espera-se attingir o forte Selkirk, na confluencia dos rios que formam o Yukou que está a 275 kilometros de Dawson City, que é o Klondyke aurifero.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa

Relatorio do Conselho de Administração

Apresentado á assembléa geral de 11 de novembro de 1899

(Continuação)

Linha	Extensão	Data do começo dos trabalhos	Data da conclusão dos trabalhos	Dias de trabalho	Média dos kilometros executados por anno	K.
Minho e ramal de Braga.	134,572	8 de julho de 1872	6 de agosto de 1882	3:681	13,353	
Douro.....	199,990	8 de julho de 1873	9 de dezembro de 1887	5:113	14,275	
Beira-Baixa.....	211,580	dezembro de 1885	11 de maio de 1893	2:705	28,558	
Mirandella.....	54,678	26 de julho de 1884	30 de setembro de 1887	1:190	16,769	
Santa Comba Dão a Vizeu	49,510	novembro de 1887	25 de novembro de 1890	1:093	16,303	
Loanda a Ambaca.....	363,440	31 de outubro de 1886	7 de setembro de 1899	4:694	27,984	

Quer-nos parecer que o quadro acima fará calar os que accusam de morosa a construcção do caminho de ferro de Ambaca; mas, é ainda necessário lembrar que as chuvas periodicas representam uma suspensão absoluta de trabalho nunca inferior a dois meses por anno, o que reduz o tempo da construcção a onze annos e eleva a média de trabalho annual a 33 kilometros.

E nada mais haverá a dizer em favor da nossa linha!?

Serão as condições de terreno e de transporte em Africa eguaes ás da Europa?

Haverá paridade entre as estradas do Minho e os caminhos que foi preciso inventar em Africa, tendo além d'isso a linha do Minho os portos de Vianna e de Caminha a auxiliar-a?

Não teve a linha do Douro a acompanhar a e servir-a a via fluvial?

Não encontraram as linhas da metropole, por toda a parte, artifices experimentados, jornaleiros rompidos no trabalho? Não tiveram ainda a ajuda das milhares de trabalhadores vindos de Espanha?

Precisaram algum dia as administrações da metropole de se preocupar com a questão dos viveres?

Faltaram-lhes por acaso madeiras, pedra, ferro, todos os materiais em fim?

Tiveram, inclusivamente, de transportar água potável?

Precisaram esperar meses para obter a solução de qualquer dúvida erguida em África e a resolver na Europa?

Viram-se em qualquer época privados de direcção, porque o clima lhes tenham temporariamente inutilizado o pessoal dirigente? Haveria em África, como na Europa, possibilidade de substituir imediatamente?

Tiveram a affrouxar-lhes e, muitas vezes, paralisar-lhes a acção, a falta de recursos e de crédito, os acidentes da navegação, as cegonhas das instâncias superiores na resolução de qualquer consulta, as subitas interrupções de telegrapho?

Essas perguntas, que aí ficam, apenas representam uma parte das mil torturas que tem sofrido a administração em África e na Europa e, assim como o quadro acima e as respostas lealmente a dar a essas perguntas provam que a construção não foi morosa, também quando, encerradas as contas, pudermos fazer o confronto, se ha de reconhecer que a construção do caminho de ferro de Ambaca não saiu mais cara do que as das outras linhas, tendo estas a seu favor o terem sido construídas anteriormente à crise e terem conseguintemente evitado os prejuízos cambiais.

Fique, pois, de pé, até ao encerramento das contas, a acusação do elevado preço da construção, mas fique só para os que não querem ou não sabem ver que, n'aquelle preço, entra nos últimos oito anos não menos de 50% de cambio sobre o coupon e material e entram as despesas de exploração, ás quais não fazia face a garantia respectiva, como entram os juros que se teriam evitado, a partir de 31 de dezembro de 1893, se o governo não tivesse rompido violentamente os contratos de 1891, unica causa, repetimos, da actual situação da Companhia.

Dirão a isto que o governo, posteriormente, tem sempre auxiliado a Companhia. Ninguém o contesta, mas esse auxílio, sempre prestado a medo, se permitiu acabar a construção, contribuiu, pela forma por que tem sido prestado, para a demorar, agravando com o correr dos juros os prejuízos da Companhia, a qual tem já hoje a certeza de que os lucros auferidos pelo Estado, graças ao aumento dos diversos rendimentos públicos, lhe compensam bem o sacrifício que tem feito.

E' realmente avultada a somma que figura actualmente a debito da Companhia e a crédito do tesouro; essa somma, porém, não é superior á que representam os prejuízos devidos ao pagamento das garantias em papel e á infracção do contrato de 1891, e que a Companhia terá a fazer valer á liquidação de contas.

Não querendo contribuir para o agravamento da má situação do país, procurou a Companhia encontrar o meio de o evitar e, n'esse intuito, entregou em 16 de agosto do corrente anno ao ex.^{mo} sr. ministro da marinha a seguinte proposta de arrendamento, na qual se condensam as condições de um pedido de arrendamento de terrenos pendente há muitos meses:

«Mediante o arrendamento de não menos de 2.000.000 hectares, a Companhia teria meio de aumentar o seu capital, tendo esse aumento por fim:

«a) pagar o passivo da Companhia. A dívida do estado, incluída n'esse passivo, seria reduzida a dinheiro esterlino, ao cambio do dia, e paga em acções ao par. Por essa forma ficaria ao governo a faculdade de ficar accionista, se preferisse conservar as acções, ou receber a importância do seu crédito, se as quisesse vender ao par como as recebeu. Ficaria também assente que, com caução das mesmas acções, poderia contrair o governo um empréstimo, que seria reformável até que o governo resolvesse ficar ou não com as acções.

«b) a construção da linha até 70 quilometros adeante de Ma-

lange, imediatamente, e mais tarde o prolongamento até a fronteira, nas mesmas condições de Ambaca a Malange.

«c) a ligação da linha ferrea com o porto de Loanda e os melhoramentos n'elle indispensáveis para carga e descarga.

«d) a valorização de terrenos e o mais que exijam os interesses da Companhia.

«O que se pede ao Estado? A concessão de uma área de terreno, a qual, parecendo enorme, é relativamente modesta, dada a vastidão do território português n'aquelle região, devendo notar-se que d'essa área não pequena parte será inaproveitável em razão das más condições do solo. Mas, dando de barato que toda a área é susceptível de cultura, o que seria de um benefício incalculável especialmente para o Estado, o que recebe este em troca?

«1.º Embolsa-se do seu crédito, que é importante.

«2.º Levanta o crédito d'uma Companhia, subsidiada por elle, do que simultaneamente resulta a consolidação do crédito d'elle Estado.

«3.º Habilita a Companhia a cumprir o contracto de 11 de março de 1897, construindo desde já mais 220 quilometros de linha ferrea além de Ambaca, ou 70 além de Malange sem encargo algum para o Estado, pois, pelo contrario:

«4.º Vindo a exploração d'esses 220 quilometros fecundar a exploração da linha até Ambaca, progressivamente irá diminuindo o encargo, que hoje pesa sobre o Estado com relação a essa linha.

«5.º Pelo contracto de arrendamento, o Estado não só affirma a sua posse n'aquelle território, como também vai avassalando pacificamente tribus irrequietas e que, quasi periodicamente, o forcaram a expedições, que teem sido sempre uma sementeira de somas fabulosas, da qual apenas se tem colhido ampla seara de odios do gentio.

«6.º Devendo a linha ferrea ser considerada o diametro da área em que Portugal exerce a sua acção, quanto mais esse diametro se prolongue, mais aquella área se alargará, pondo limites á expansão de vizinhos, que pretendem alargar a d'elles á nossa custa.

«7.º Quando de todas estas vantagens só se colham as que desde já se realizam, isto é: o pagamento ao Estado e o prolongamento para além de Malange, ninguém poderá dizer que os terrenos, cujo arrendamento se pede, não sejam justificadamente alheados.»

ARREMATAÇÕES

Caminhos de ferro do Sul e Sueste

Fornecimento de barras, chapas e varões

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 31 do corrente mês, perante a direcção dos ditos caminhos de ferro, serão abertas as propostas que até essa hora forem apresentadas para a adjudicação do fornecimento de 596 peças de ferro em C T L, 332 barras, 50 chapas e 38 varões de ferro.

O deposito provisório para ser admittido a licitar é de 75% de reis.

Este deposito será posteriormente elevado a 5 por cento da importância total do fornecimento pelo concorrente a quem a adjudicação for feita, e terão lugar, o provisório na thesouraria dos ditos caminhos de ferro e o definitivo na caixa geral de depósitos, ambos á ordem da respectiva direcção dos caminhos de ferro.

As condições da arrematação estão patentes na séde da direcção, largo de S. Roque n.º 22, onde podem ser examinados em todos os dias úteis, desde as dez horas da manhã até as quatro da tarde.

Lisboa, 13 de janeiro de 1900.

Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFFICIAL

O vapor Gomes IV — Commandante Rocha Junior

SAHIRÁ no dia 1 de Fevereiro, 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.ª



AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MEMORE 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 Reck.** — Comissões e consignações.—Artigos de ferro, etc.—Rua dos Douradores, 21.

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

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.

PORTO **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.^o

LISBOA **Mer** **"Praça-Hotel."** — Salons — Vue splendide sur la place de 1.^o ordre.—Propr. Victor Sassetti.

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

LISBUA **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 á Batalha). Serviço de 1.^o 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. Aceito e bom serviço.—1.5000 a 1.5400 réis diarios.

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

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

BRAGA-BOM JESUS **Grande Hotel — Grande Hotel do Elevador — Grande Hotel da 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. Cozinha esmerada e farta.—Proprietario, Vicente C. de Paramos.

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

CASCAES **Hotel Central.** — De 1.^o 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, 1.5600 réis a 2.5000 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.

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.

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

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

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

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

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

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

ESTORIL **Hotel de Paris** — Casa de 1.^o 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 provincia, 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 1.500 réis por dia até 1.550.—Reducción de preços para caixeiros viajantes.

NAZARETH **Grande Hotel Club.** — As melhores commodidades e economia.—Preços: em agosto e outubro, de 1.5000 a 1.5200 réis; em setembro, desde 1.5200 réis; na succursal, desde 800 réis.—Carreiras de Riperts para as estações de Cella e Vallado.—Endereço telegraphico, Romão—Nazareth.—Propr. Antonio de Sousa Romão.

CARTAGENA **Gran Hotel de Roma.** — No centro da cidade, 70 quartos espaçosos, salões, gabinete de leitura, bilhar, banhos, casa de jantar para 100 pessoas.—Excellent cozinhas.—Diaria, 5 pesetas.—Propr. José Nacher Fortea

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 modicos. Fala-se portuguez, francez, inglez, italiano e alemão.—Proprietarios, Ricca Hermanos.

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

SOBRADO DE PAIVA **Restaurante hotel** de Alfredo Augusto Ribeiro.—Este hotel installado n'un dos melhores prodios da villa oferece aos seus hospedes as melhores commodidades.

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Oriental pelo canal de Suez, vap. all. **Kaiser**. Sahirá a **26** de Janeiro.
Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2º.



Africa Oriental, pelo canal de Suez, vap. all. **Admiral**. Sahirá a **26** de Janeiro.
Agente, E. George, R. da Prata 8, 2º.



Africa Oriental pelo canal de Suez, vap. all. **Reichstag**. Sahirá a **9** de Fevereiro.
Agente, E. George, R. da Prata, 8, 2º.



Barcelona, Cette e Marselha vap. fr. **St. Philippe**. Sahirá a **22** de Janeiro. Agentes, Henry Burnay & C.ª, Rua dos Fanqueiros, 10.



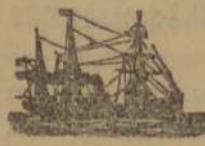
Barcelona, Cette e Mérselfa, vap. fr. **St. Simon**. Sahirá a **20** de Janeiro. Agentes, Henry Burnay & C.ª Rua dos Fanqueiros, 10.



Dakar, Cape, Town, Lourenço Marques e Beira, vap. fr. **Entre Rios**. Sahirá a **1** de Fevereiro.
Agente, Augusto Freire, P. do Município 19, 1º.



Madeira, Santa Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa, S. Jorge, Caes do Pico e Fayal, vap. port. **Funchal**. Espera-se a **18** de Janeiro. G. Arnaud, C. do Sodré, 84, 2º.



Pará e Manaus, vap. port. **D. Amelia**. Sahirá a **23** de Janeiro.
Agente, J. H. Andresen, Rua dos Bacalhoeiros 135, 1º.



Pará e Manaus, vap. ingl. **Hilary**. Espera-se a **25** de janeiro.
Agente, Garland Laidley & C.ª, Rua do Alecrim, 10.



Rio de Janeiro e Santos, vap. port. **Rei de Portugal**. Sahirá a **20** de janeiro.
Mala Real Portugueza, P. do Município, 13, 1º.



Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Ayres, Valparaiso e mais portos do Pacifico, vap. ingl. **Orissa**. Sahirá a **31** de Janeiro.
Agentes, E. Pinto Basto & C.ª, Caes Sodré, 64, 1º.



S. Thiago, S. Thomé, Cabinda, Santo António do Zaire, Ambrizette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela, Mossamedes, Bahia dos Tigres, Porto Alexandre, vap. port. **Cabo Verde**. Sahirá a **21** de Janeiro.
Empresa Nacional de Navegação, Rua da Prata, 8, 1º.



Southampton, vap. ingl. **Magdalena**. Espera-se a **23** de Janeiro.
James Rawes & C.ª, R. dos Capellistas, 31, 1º.

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

COMPANHIA REAL			Lisboa	Povo	Lisboa	Alfarelos	Camp.ª	Alfarelos	Faro	Algouz	Faro
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	12-40 t.	1-38 t.	1 50 t.	2-49 t.	3- 3 t.	8-39 n.	8-30 m.	2-11 t.
6-15 m.	7-20 m.	6-35 m.	7-30 m.	7-45 m.	7-35 m.	8 40 m.	5-29 t.	4-5 t.	4 3 t.	4-30 t.	5-29 t.
a 9-10 m.	9-17 m.	a 8-10 m.	8 47 m.	9-15 m.	10-20 m.	5 45 t.	7- 4 t.	a 5-15 m.	6-39 m.	a 1- 0 t.	1- 0 t.
a 10-40 m.	11-17 m.	a 9-55 m.	10-32 m.	12-30 m.	1-55 n.	a 7-35 t.	8-59 n.	12-30 m.	g 11-22 n.	a 2-30 m.	h 7-27 m.
10-45 m.	11-50 m.	10-45 m.	11-50 m.	12-20 t.	a 11-25 m.	12- 2 t.	6-10 m.	7-17 m.	5- 0 m.	5-59 m.	l 12-23 t.
a 12-15 m.	12-20 t.	2-17 t.	12-15 t.	7-20 t.	7-20 t.	7-55 m.	9- 2 m.	6- 0 m.	7- 1 m.	7-48 m.	i 6-20 m.
a 1-40 t.	2-50 t.	2-50 t.	1-45 t.	2-50 t.	2-50 t.	9-40 m.	10-45 m.	7-35 m.	8-39 m.	5-57 t.	11- 5 m.
a 3-10 t.	3-47 t.	a 2-25 t.	3- 2 t.	a 10-55 m.	e 11 35 m.	9-15 m.	10-12 m.	11-20 m.	12-27 t.	9-17 n.	12-49 t.
a 3-15 t.	4-30 t.	3-15 t.	4-20 t.	11-20 m.	11-0 m.	11-59 m.	11-0 m.	11-59 m.	11-0 m.	11-0 n.	8-13 m.
a 4-40 t.	5-17 t.	a 3-55 t.	4-32 t.	1- 0 t.	2- 7 t.	1- 5 t.	2- 4 t.	2- 7 t.	2- 4 t.	—	—
a 4-45 t.	5-50 t.	4-45 t.	5-50 t.	2-50 t.	3-57 t.	2-40 t.	3-44 t.	3-57 t.	3-44 t.	5-45 t.	6-20 m.
a 6-10 t.	6-47 t.	a 5-25 t.	6- 2 t.	4-40 t.	5-45 t.	4-10 t.	5- 9 t.	4-40 t.	4-10 t.	5-45 t.	7-55 t.
6-15 t.	7-20 t.	6-15 t.	7-20 t.	6- 0 t.	7- 8 t.	a 5- 0 t.	5-40 t.	6- 0 t.	6- 0 t.	6-40 t.	7-5 t.
a 7-40 t.	8-17 n.	a 6-55 t.	7-32 t.	7-45 t.	8-52 n.	6-20 t.	7-21 t.	7-45 t.	8-52 n.	8- 2 n.	8-35 n.
7-45 t.	8-50 n.	7-45 t.	8-50 n.	9-10 n.	10-17 n.	7-30 t.	8-34 n.	9-10 n.	10-17 n.	6-20 t.	9-32 m.
9-15 n.	10-20 n.	9-15 n.	10-20 n.	10-45 n.	11-47 n.	9-10 n.	10- 7 n.	10-45 n.	11-47 n.	10-10 m.	12-42 t.
a 10-40 n.	11-17 n.	a 9-55 n.	10-32 n.	12-45 n.	1-52 n.	10-50 n.	12- 5 n.	12-45 n.	1-52 n.	12- 8 t.	12-42 t.
10-45 n.	11-50 n.	10-45 n.	11-50 n.	12-30 n.	1-35 n.	a 12 50 n.	1 31 n.	12-30 n.	1-35 n.	12- 8 t.	12-42 t.
a 12-25 n.	11- 2 n.	a 11 25 n.	12- 2 n.	b 7-35 m.	8-39 n.	4-15 m.	a 3 31 t.	b 7-35 m.	8-39 n.	4-15 m.	8-35 m.
12-30 n.	1-35 n.	a 12 50 n.	1 31 n.	a 7-50 m.	l 2 55 t.	c 5-37 t.	c 5-37 t.	a 7-50 m.	l 2 55 t.	c 5-37 t.	8-35 m.
C. Sodré	Algés	C. Sodré	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.
5-45 m.	6-10 m.	6- 0 m.	6-20 m.	c 8 30 m.	11-0 n.	b 8-30 m.	11-45 n.	5-45 m.	6-10 m.	10-35 m.	8-15 m.
6-35 m.	6-55 m.	6-30 m.	6-55 m.	a 11- 5 m.	k 11 21 n.	a 10-45 m.	p 5 58 t.	6-35 m.	6-10 m.	11- 0 m.	9-52 m.
7-15 m.	7-40 m.	7-30 m.	7-50 m.	b 6 31 t.	3- 5 t.	3- 5 t.	5 42 m.	7-40 m.	6-10 t.	12-20 t.	8-35 n.
8-50 m.	9-10 m.	8- 0 m.	8-25 m.	8-45 n.	10-29 m.	a 4-30 t.	m 11-33 n.	8-45 m.	7-29 t.	4-45 t.	8-10 m.
9-95 m.	9-55 m.	9-30 m.	9-55 m.	10-30 n.	7-25 t.	b 9- 0 m.	4- 0 m.	9-95 m.	8-40 m.	5-20 n.	9-32 m.
10-15 m.	10-40 m.	10-30 m.	10-50 m.	10-30 n.	5 11 m.	11-15 n.	9- 0 m.	10-15 m.	9- 0 m.	6-50 t.	10-30 m.
11- 5 m.	11-25 m.	11- 0 m.	11-25 m.	11-20 t.	5-20 t.	5-20 t.	5-20 t.	11- 5 m.	11-20 t.	6-50 t.	10-30 m.
11-45 m.	12-10 t.	12- 0 t.	12-20 t.	12-55 t.	5-15 m.	7-11 t.	5-55 m.	6-45 t.	6-45 t.	6-45 t.	8-15 m.
12-35 t.	12-55 t.	12-30 t.	12-55 t.	1-30 t.	7-35 m.	2-54 t.	3-40 t.	11-45 n.	11-30 n.	11-30 n.	9-45 m.
1-15 t.	1-40 t.	1-30 t.	1-50 t.	2-25 t.	6-31 t.	5 11 m.	11-15 n.	9- 0 m.	9- 0 m.	9- 0 m.	9-45 m.
2- 5 t.	3-10 t.	2- 0 t.	2-20 t.	3-10 t.	3-55 t.	4- 0 m.	4- 0 m.	5-37 t.	5-37 t.	5-37 t.	9-45 m.
2-45 t.	3-55 t.	3-30 t.	3-55 t.	4-40 t.	4-50 t.	5- 0 m.	5- 0 m.	4-40 t.	4-50 t.	4-40 t.	8-15 m.
3-35 t.	4-40 t.	4-30 t.	5- 0 t.	5-25 t.	5-25 t.	5- 0 m.	5- 0 m.	4-40 t.	4-50 t.	4-40 t.	7-15 t.
4-15 t.	5-25 t.	5- 0 t.	6-20 t.	6-30 t.	6-30 t.	6- 0 t.	6- 0 t.	5-25 t.	6-30 t.	5-25 t.	6-15 t.
5- 5 t.	6-10 t.	6- 0 t.	6-55 t.	7-13 m.	6-45 t.	7- 0 m.	7- 0 m.	5-42 m.	6-45 t.	6-45 t.	5-42 m.
5-45 t.	6-10 t.	6- 0 t.	7-50 t.	c 8-30 m.	8-20 n.	5-40 m.	a 3 31 t.	5-40 m.	8-10 m.	8-10 m.	8-10 m.
6-35 t.	7-40 t.	7-30 t.	7-50 t.	a 11 0 m.	12 50 n.	1 50 n.	c 5 37 t.	a 11 0 m.	12 50 n.	1 50 n.	12 50 n.
7-15 t.	8-45 n.	8- 0 n.	8-25 n.	8-45 n.	10-37 m.	4- 0 t.	4- 0 m.	8-45 n.	10-37 m.	4- 0 t.	8-45 n.
8-45 n.	9-10 n.	8- 0 n.	8-25 n.	9-55 n.	10-37 m.	4- 0 t.	4- 0 m.	9-55 n.	10-37 m.	4- 0 t.	