

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

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

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

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

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

REDACÇÃO — RUA NOVA DA TRINDADE, 48 — LISBOA

TELEPHONE 27

## ANEXO D'ESTE NUMERO

Rosto e indice do 12.º anno.

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

## SUMMARIO

	Paginas
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. O. — Boletim financeiro — Cambios, descontos e agios — Maior e menor cotação mensal e annual de fundos portuguezes e titulos de caminhos de ferro nas bolsas portugueza e estrangeiras — Cotações das bolsas portugueza e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	22 a 25
EXPOSIÇÃO DE PARIS.....	26
PUBLICAÇÕES RECEBIDAS.....	26
CYCLISMO.....	26
PROSPERIDADE AMERICANA.....	26
TRACÇÃO ELECTRICÁ — França — Belgica.....	27
CAMINHOS DE FERRO AFRICANOS.....	27
LINHAS PORTUGUEZAS — Humbe — Mormugão — Beuguela — Novos uniformes — Pessoal do Minho e Douro — Chiloango — Estação de Belem.....	28
LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — Russia — Allemanha — Persia — Argelia — Tunisia — Estados Unidos.....	29
COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO ATRAVEZ D'AFRICA — Relatório do conselho de administração (continuação).....	29
ARREMATACOES.....	30
AGENDA DO VIAJANTE.....	31
VAPORES A SAHIR 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 desejariamos 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, necessario fazer a resenha d'este pavoroso diario, que ficará celebre na collecção e pôde de finir bem uma epoca. É indispensavel mesmo que friremos algumas disposições felizes, que gostosamente apreciariamos d'um modo mais dilatado, se não fosse pequeno o espaço e o tempo para tão grandiosa machina. 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 sahiu 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 assumptos a que se dedica a nossa *Gazeta*.

Como haviamos dito, foi supprimida 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 occupar tambem das estradas ordinarias — «estudos, construcção, conservação, policia, orçamentos, subsidios 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 órgão central onde se reunissem *todos* os elementos relativos á viação accelerada, que publicasse estatisticas do trafego 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 distincta, 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 constituísse em uma outra repartição, a repartição do trabalho para se occupar, 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 Allemanha.

N'esta repartição estariam os negocios de exposições, os congressos, os museus e mostruarios commerciaes ou industriaes, 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 órgão importante e eficaz auxiliar da nossa regeneração economica, dando ao mesmo tempo uma justa satisfação ás reclamações, que se vão erguendo, da classe operaria.

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

Foi dotada com certa largueza, tendo uma repartição para o ensino e estatistica agricola 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 differença, 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 pecuaria; e a junta central dos melhoramentos sanitarios.

São commissões que realmente convém que funcionem d'um modo permanente, pois podem 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 organisa 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 organisa-se o pessoal das direcções e serviços especiaes de obras publicas, e ainda n'outros vem a organização dos serviços de pagamentos, a reorganização da officina de instrumentos de precisão e a formação da direcção das officinas do estado, a organização dos serviços chorographicos, a dos serviços geodesicos, a dos serviços geologicos, a da carta agricola 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.<sup>a</sup> 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 proposito da guerra anglo-boer.

O caminho de ferro de Lourenço Marques, com que affirmámos 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 corôa 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 addictos a uma cubiçada herança, para que, illaqueados pelas difficuldades que nos advirão da sentença que já se augura como exigindo uma indemnisação 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 tenebrosos.

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 extranhas. 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 indemnisações de guerra.

Fazem-se outras guerras por causa de finanças. Uma indemnisação em virtude d'uma sentença póde 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 OFFICIAL

Ministerio das obras publicas, commercio e industria

Repartição central

Senhor. — A lei de 14 de julho de 1899 auctorizou o governo a reorganisar os serviços dos caminhos de ferro do estado, dando-lhe a faculdade 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 9.º do mesmo regulamento, approved 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 supprimiram-se os sub-chefes e amanuenses-encargados, o que deve, com o tempo, deixar disponiveis recursos para melhorar os vencimentos dos escripturarios, insufficientemente retribuidos.

Tenho, pois, a honra de submeter á approvação 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 auctorisação conferida ao governo pelo artigo 3.º da carta de lei de 14 de julho do corrente anno, decretar o seguinte:

Art. 1.º As categorias do pessoal administrativo das direcções dos caminhos de ferro do estado, enumeradas no § 2.º do artigo 8.º 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) Chefes 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. 2.º 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. 3.º 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. 4.º As fianças, que devam ser prestadas nos termos do artigo 88.º do regulamento citado, serão as que constam da tabella n.º 3, annexa a este decreto.

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

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

Art. 6.º 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 mensaes dos empregados administrativos das direcções dos caminhos de ferro do Estado**

DESIGNAÇÃO	Vencimento		Total
	De categoria	De exercício	
Chefe de secretaria.....	45\$000	15\$000	60\$000
Chefes dos serviços de contabilidade e thesouraria, de fiscalisação, estatística e trafego, e do movimento.....	50\$000	20\$000	70\$000
Chefe do serviço de saude.....	40\$000	10\$000	50\$000
Chefes de secção de fiscalisação, estatística, trafego e de expediente do movimento.....	35\$000	10\$000	45\$000
Medico chefe da secção principal	24\$000	6\$000	30\$000
Inspectores de fiscalisação e trafego, do movimento e de telegraphos.....	35\$000	10\$000	45\$000
Escriprios 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
Chefes 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 fiscalisação — 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 fiscalisação em serviços de balanços — 1\$000 réis por dia.

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

Revisores e conductores — 2 réis por kilometro.

Chefes de machinistas e de officinas — terão, nos abonos a machinistas por percursos, horas de serviço e economias, a participação que fôr fixada em instrucções 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
Dito da secção principal.....	1	1
Ditos das secções das linhas (a).....	22	16
Enfermeiro.....	1	1
Chefe da secretaria da direcção.....	1	1
Dito do serviço de contabilidade e thesouraria.....	1	1
Dito do serviço de fiscalisação, estatística e trafego..	1	1
Dito do serviço do movimento.....	1	1
Ditos das secções de fiscalisação, estatística e trafego	3	3
Thesoureiro pagador.....	1	1
Pagador.....	1	1
Chefe do expediente do movimento.....	1	1
Escriprios de 1.ª classe.....	11	12
Ditos de 2.ª classe.....	14	24
Ditos de 3.ª classe.....	24	28
Revisores de bilhetes de 1.ª classe.....	4	6
Ditos de 2.ª classe.....	8	11
Fabricante de bilhetes.....	1	1
Fiel de bilhetes.....	1	1
Dito dos armazens geraes.....	1	1
Continuos.....	4	4
Inspectores do movimento.....	3	3
Ditos de fiscalisação e trafego.....	2	2
Dito dos telegraphos.....	1	1
Chefes de estação de 1.ª classe.....	7	8
Ditos de 2.ª classe.....	7	12
Ditos de 3.ª classe.....	8	12
Ditos de 4.ª classe.....	30	26
Fieis de 1.ª classe.....	12	19
Ditos de 2.ª classe.....	22	20
Telegraphistas de 1.ª classe.....	7	7
Ditos de 2.ª classe.....	6	8
Factores de 1.ª classe.....	18	37
Ditos de 2.ª classe.....	26	41
Conductores de 1.ª classe.....	8	5
Ditos de 2.ª classe.....	16	16
Chefe de machinistas.....	1	1
Dito das officinas.....	1	1
Bilheteiros de 1.ª classe.....	1	2
Ditos de 2.ª classe.....	-	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 construção da linha, questão esta a que por varias vezes nos temos referido.

Estiveram presentes os srs. Visconde de Chancelleiros, arbitro 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 tabellião.

Assistiu á sessão o sr. ministro das obras publicas.

O fim da reunião era a escolha de um novo arbitro tecnico por parte do governo, que recahiu no sr. engenheiro Taborda e de um arbitro de desempate, cargo para que foi nomeado o sr. engenheiro e nosso distincto 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 acção, augmentando o seu pessoal e fundando succursaes ou ampliando officinas e depositos.

Começando por se occupar 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 póde 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 póde dizer-se que não tem concorrentes.

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 difficil, pois tanto depende da escolha da argila e dos esmaltes ou vidrados, e do bom gosto na combinação das côres ou desenhos.

Nós eramos dos que pensavamos que muitos dos azulejos que forram 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 realisada no edificio do Palacio de Crystal que tivemos o prazer de verificar que esses productos eram nacionaes.

Um fabrico interessante tambem é o do lancil ceramico ou cantarias vidradas para janellas, portas, humbraes, pilastras, cornijas, frizos e architraves, pedras artificiaes 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 tido applicações numerosas e felizes.

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

Não limita todavia, como dissémos, á ceramica a sua actividade, occupando-se tambem, embora em escala mais restricta, de objectos de gesso proprios para estuques, e de obras de marmore de uso commum, 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 alfaías agricolas, prensas, noras, bombas, estatuetas, etc.

Uma fabricação tão extensa póde 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 cadinhos, retortas, muflas, altares e conductas para fornos e fornhalhas, nomeadamente para as fabricas de gaz de illuminação.

O consumo annual dos azulejos attinge 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 fornhalhas de caldeiras e geradores de vapor.



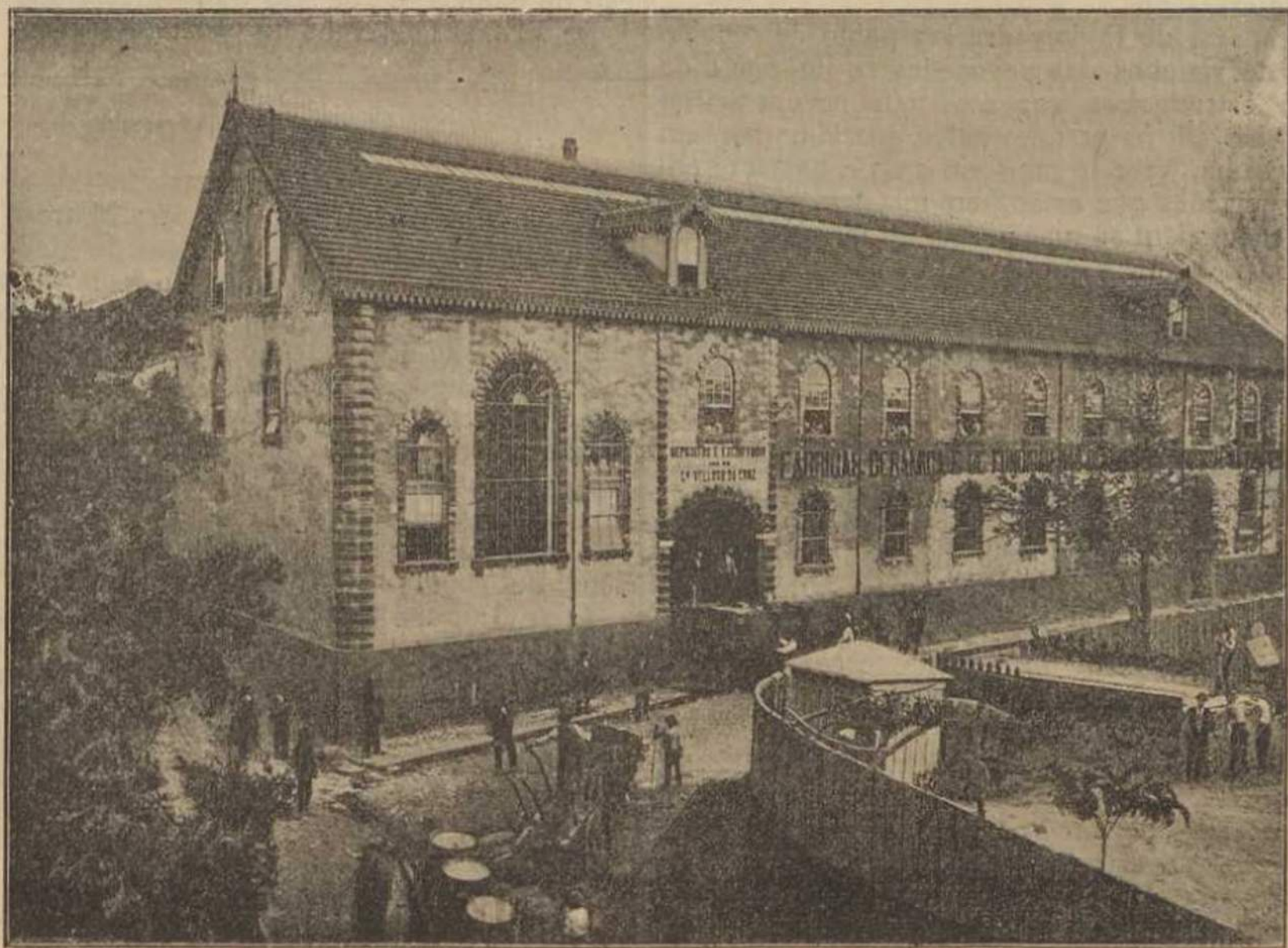
Ao lado d'estes objectos tem grande importancia e constituem uma parte que avulta na producção as telhas dos systemas mais aperfeiçoados, telha que se recommenda pela sua leveza e resistencia, sendo impermeavel, sonora, pouco absorvente á humidade, o que faz com que não enferme do perigo de ser gelada 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.

cosas 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 fórma 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 colleccção de vasos, amphoras, taças, globos, peanhas, etc., foscas 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 accomodados 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 rivalizam com as faianças 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.

Communica 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 Vian-  
na.

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

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

Não dou, portanto, uma grande descripção da velha



*Pons Vetus* dos romanos de que hoje ainda existem não poucas recordações na construção dos edificios, 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 edificios em arcarias, sobre as quaes muitos ostentam ainda velhos brazões de nobres familias que os habitavam; a alameda de S. Domingos, d'onde se desfructa um vasto panorama; rodeado tudo pela velha muralha arruinada, dão á 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 epocha 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 edificios e franqueiam as suas portas ao forasteiros com toda a amabilidade que é um dos característicos do povo hespanhal.

A 5 kilometros fica o porto de Marin, onde se vae n'um caminho de ferro de via reduzida, a vapor, systema 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 electrica, com alguns edificios elegantes, e sobretudo, o que sempre teve, os deliciosos e pittorescos panoramas sobre o rio Minho e a margem portugueza. A vista que se gosa do castello é sobretudo admiravel.

As ruas e as estradas estão feitas recentemente dando facil accesso ao rio e excellente 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, impossivel, que não permitia o transito senão a pé e isso mesmo com difficuldade.

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 difficuldade.

Quem não quizer esperar o comboio de Tuy para Valença tem alli pequenos trens que por 3 ou 4 pesetas fazem o trajecto pela estrada—muito pittoresca—e a elegante ponte de 333 metros em dois taboleiros, dos quaes 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 disfructam dos seus muros de fortificação, alcançando uma extensão de dezenas de kilometros 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 portugueza 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 garbanços.

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 egreja; 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 sentinella. Bella localidade esta, na mais encantadora posição como estação de banhos, é por isso frequentadissima na epocha.

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 commissão composta dos srs. barão do Souto do Rio, vice-presidente da camara 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 quaes 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 commissão que continuará a pugnar pela construção da linha.

Pela sua parte, o sr. Elvino de Brito, a quem a commissão pediu que promovesse a rapida construção de tão importante melhoramento, deu á commissão as mais lisongeiras esperanças de ver realisados 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'Amortissable 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 continuel 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<sup>er</sup> 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
Différence 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 Établissements 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 chiffra 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 épuration 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 inconvénient 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 *Messageries* 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 départements 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 epocha 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 titulo, não sendo urgente, e de poucos dias, o averbamento, como em geral não é, sendo em casos muito especiaes, dada a diferença para menos de cerca de 30 centessimos

nos coupons, a grande maioria de individuos que capitalisam na divida interna financeira, preferem fazel-o em coupons, mandando-a inverter em assentamento, economisando assim 3.000 réis por cada conto nominal.

Ha muito que se sente uma grande falta de coupons de 500\$ e 100.000 réis, titulos de relativamente grande applicação de capital por parte da pequena economia. Como estes titulos escasseiam e são procurados, o seu preço é hoje de mais 35 centesimos para os primeiros e 55 para os segundos: e não será de admirar que não emittindo o governo estes minimos, cheguem estes a fazer muito menor diferença da actual, o que era facil de evitar mandando o governo desdobrar aquelles que tenciona emittir, o que seria de grande vantagem publica.

Os titulos que teem merecido mais preferencia do publico foram os dos bancos, confiando em que os dividendos sejam eguaes aos do anno anterior, nos dos que mais percentagem deram, e maior nos dos outros.

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

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

Todas as qualidades de titulos 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 mezes, como é natural n'esta epoca.

As obrigações das Classes Inactivas firmaram-se em 89.000 réis, sendo já difficil obtel-as a este preço.

\*

Ha grande carencia de diversas accções das principaes companhias, como dissémos na nossa ultima; e embora se offereçam todos os dias bons preços, não apparecem vendedores.

\*

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

Alguns corretores deixaram de operar a 2 mezes de prazo; estão no seu direito, mas se o fazem para evitar maiores prejuizos do que os que se teem dado, crêmos que cousa alguma evitam com isso, porque tanto se podem dar prejuizos no prazo de 30 dias como no de 60; porque as oscillações dão-se d'um dia para o outro, e portanto os prejuizos.

A resolução d'esses corretores desagradou bastante, mas cremos que elles, reflectindo melhor, continuarão a acceitar aquellas operações a effectual-as comtanto que lhes dêem garantias

\*

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

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

\*

O desconto, se não se tornou difficil, na semana finda, é certo que os bancos foram um tanto escrupulosos e demorados em acceital-o, difficultando a expansão necessaria ao commercio, e á industria de boa fé e trabalhadora.

Sobre este assumpto, sabemos que os nossos bancos não teem montados os serviços d'informação de firmas, como é para dejesar, dando-se bastantes vezes factos desagradaveis para firmas que merecem a maior consideração, collocando-as n'algumas occasiões em situação momentaneamente difficil.

## Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v....	36 1/16	36 5/8	Desconto no Ban-	
" cheque....	36 5/16	36 3/16	co de Portugal.	5 1/2 0/0
Paris 90 d/v.....	780	781	No mercado ....	6 1/2 0/0
" cheque.....	786	788	Agio Buenos Ay-	
Berlim 90 d/v.....	316	317	res .....	230
" cheque ....	321	322	Cambio Brazil...	7 9/16
Francfort 90 d/v...	316 1/2	317 1/2	Premio da libra..	2 1/2 150
" cheque...	321 1/2	322 1/2		e
Madrid cheque ...	1.025	1.035		2 1/2 180







## 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	Janeiro	30,70
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	"	30,41
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	"	15,000
41,800	40,900	42,000	42,000	42,000	41,800	41,500	41,500	42,000	41,000	42,000	41,500	Maio	45,600	Fevereiro	39,000
48,100	47,200	49,200	46,500	49,000	47,200	48,000	47,000	47,200	47,000	48,000	45,000	Novembro	42,000	Janeiro	37,700
48,000	47,000	49,000	46,300	48,700	47,500	48,500	46,200	47,200	46,700	48,000	47,100	Agosto	49,200	"	44,000
117,500	117,500	-	-	125,000	125,000	-	-	-	-	-	-	Setembro	48,700	Abril	40,000
129,400	127,000	130,700	127,300	130,000	128,000	129,500	128,800	132,000	130,000	133,000	132,000	Março	128,500	Julho	117,500
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	Março	124,500
107,000	102,700	104,000	101,000	103,300	102,200	103,000	101,600	107,000	103,200	106,000	105,300	"	124,000	Janeiro	115,000
116,300	114,000	115,500	115,000	115,300	115,000	115,500	115,200	118,500	114,000	121,000	118,400	Abril	110,100	"	100,100
100,000	96,600	99,300	91,600	92,600	91,900	94,000	91,000	100,600	94,000	106,200	100,000	Dezembro	121,000	Julho	114,000
18,000	18,000	19,000	17,000	17,000	17,000	17,500	17,500	17,500	17,500	17,800	17,800	"	106,200	Janeiro	85,000
94,600	93,300	95,000	94,200	95,000	94,200	94,400	93,800	94,500	94,200	95,500	94,000	Maio	23,000	"	14,000
92,000	91,500	91,600	91,100	91,800	90,600	91,500	90,900	91,500	91,200	92,500	91,200	Abril	96,600	"	92,600
73,500	71,200	73,500	72,900	74,900	72,600	74,700	74,100	77,000	74,500	78,000	77,000	Janeiro	93,900	Fevereiro	90,000
22,900	22,550	22,800	21,000	22,000	21,200	22,700	21,600	24,500	22,500	23,700	22,600	Fevereiro	78,000	Janeiro	68,800
75,500	70,000	75,500	72,800	75,500	74,800	74,800	74,000	76,000	74,000	77,000	73,000	"	26,200	"	18,500
26,30	24,20	24,80	22,40	24,55	23,55	25,60	23,30	25,40	24,15	24,30	22,50	Novembro	41,000	Abril	39,200
80	72,50	77	67,50	72	67,50	69	64	69	65	69	60	Fevereiro	78,100	Julho	70,000
35	29	35	29,50	32	28	31	28	29	25	28	28	Maio	27,90	Agosto	22,40
203	179	197	186	204	185	209	182	197,50	185,50	199	182	"	97	Janeiro	55
248	215	246	230	274	245	274	262	277	268	275	253	Fevereiro	43	"	19,25
255	229	247	230	250	234	250	241	276	242	275	240	Maio	230	"	92
303	293	296	278	295	285	295	286	300	287	305	296	Junho	299	"	168
94	91	91,50	78	89	82	84,50	82	95	84,50	91,50	85,50	Maio	320	Fevereiro	126
79,50	78	78,75	72,50	78	73	77	75	84,75	74	82,50	78	"	306	Janeiro	273
82	80	94	82	86	81,50	82	75	93	84,75	92	89	"	96	"	74
258	242,50	254,50	246	258	249	252,50	242	266	248	267	247	Novembro	81,75	"	65
25,87	24,37	24,50	22,50	24,50	23,50	25,25	23,25	25,12	24,12	24,50	22	Fevereiro	99	"	64
60	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	Março	276	"	235
61,50	57,50	60,50	58	58,75	57	57	52	56,75	53,25	56,82	53,12	Julho	27,37	Dezembro	22
59,25	57,50	59,25	59,25	60,50	57,50	60	60	60,58	58	58,50	54	Junho	60	Maio	56
												Julho	61,50	Outubro	52
												Novembro	60,58	Dezembro	54

## Receita dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

Linhas	Período de exploração	1899			1898			Totaes desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totaes	Kilom.	Kil.	Totaes	Kilom.	1899	1898	1899	1898
Antiga rede e nova não garantida ...	17 23 Dez.	693	84.854.000	122.444	693	63.688.181	91.902	3.848.872.000	3.582.387.267	266.484.733	-
	24 31 "	"	78.642.000	113.480	"	72.785.788	105.029	3.927.514.000	3.655.173.055	272.340.945	-
	1 7 Jan.	"	70.769.000	102.119	"	72.698.737	104.904	70.769.000	72.698.737	-	1.929.737
	17 23 Dez.	380	10.666.000	28.068	380	8.673.819	22.825	469.629.000	456.972.733	12.656.267	-
Nova rede garantida .....	24 31 "	"	9.281.000	24.423	"	9.912.876	26.086	478.910.000	466.885.609	12.024.391	-
	1 7 Jan.	"	7.145.000	18.802	"	8.159.263	21.471	7.145.000	8.159.263	-	1.014.263
	10 16 Dez.	475	15.820.270	33.305	475	16.099.300	33.853	910.007.423	906.836.970	3.170.453	-
	17 23 "	"	17.671.640	37.203	"	19.469.795	40.989	927.679.063	926.306.765	1.372.298	-
Sul e Sueste .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Minho e Douro .....	-	353	-	-	353	-	-	-	-	-	-
Beira Alta .....	10 16 Dez.	253	6.120.552	24.191	253	8.300.018	32.806	330.965.344	300.602.038	30.363.306	-
Nacional—Mirandella e Vizeu .....	29 4 Nov.	105	1.852.595	17.643	105	1.638.973	15.609	67.297.058	58.930.676	8.366.382	-
Guimarães .....	5 11 "	"	1.821.504	17.347	"	1.485.824	14.150	69.118.562	60.416.500	8.702.062	-
Porto á P. e Famalicão .....	12 18 "	"	1.896.831	18.065	"	1.504.568	14.329	71.015.393	61.921.068	9.094.325	-
Norte de Hespanha .....	19 25 Nov.	34	1.530.100	45.002	34	1.582.355	46.539	81.714.745	75.354.319	6.360.426	-
Madrid—Zaragoza—Alicante .....	26 2 Dez.	"	1.346.916	39.615	"	1.341.695	39.461	83.061.661	76.696.014	6.365.647	-
Andaluzes .....	3 9 "	"	1.426.780	41.964	"	1.535.550	45.163	84.488.441	78.231.564	6.256.877	-
Madrid—Caceres .....	1 15 Out.	64	6.156.579	96.196	64	6.740.925	105.326	77.927.908	81.333.208	-	3.405.300
Zafra a Huelva .....	9 15 Dez.	3672 Ps.	2.141.872	583	3672 Ps.	2.130.671	580	98.213.707	92.054.854	6.158.853	-
	16 22 "	"	2.181.315	594	"	2.164.763	589	100.395.022	94.219.627	6.175.395	-
	17 23 Dez.	3650	1.854.149	507	3650	1.863.539	510	88.201.935	84.594.935	3.606.000	-
	3 9 Dez.	1067	372.118	348	1067	368.712	345	17.906.373	18.146.105	-	239.732
	10 16 "	"	372.163	348	"	355.255	332	18.278.537	18.501.360	-	222.823
	17 23 "	"	399.417	374	"	365.489	342	18.677.954	18.866.850	-	188.896
	10 16 Dez.	429	78.578	183	429	72.502	169	3.589.585	3.455.417	134.168	-
	17 23 "	"	84.761	197	"	74.349	173	3.674.347	3.529.766	144.581	-
	24 31 "	"	80.356	187	"	79.389	185	3.754.702	3.609.155	145.547	-
	17 23 Dez.	180	32.545	180	180	29.768	165	1.639.185	1.708.970	-	69.785
	24 31 "	"	36.900	205	"	43.828	243	1.676.086	1.752.799	-	76.713



## 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 pas-maceira dos visitantes avidos de distracções, mesmo as infantis.

Entre outras, dizem maravilhas da sociedade *Comba-te Naval*, que explora o espectaculo consistindo em re-sumo 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 victoriosos.

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 adiante 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 póde dar dinheiro.

**Palacio da dança.** — Tambem se pede subscripções para uma outra empresa curiosa — a da organização 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 Portuguesa Colonial e Maritima* encetou a publicação de um novo *mappa d'Africa*, começando pela folha que abrange toda a parte sul, desde o parallello 31 até 25, comprehendendo 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 palpitante.

Tem este mappa a vantagem de ser o mais completo de quantos teem apparecido, 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 francez 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 alliança dos povos.

A Allemanha 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'Alençon creou um serviço de soccorros rapidos apresentando os aperfeiçoamentos no cyclismo.

Tem um quadricyclo que se engata n'um carro ambulancia do systema Lagagué. Sendo necessario 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 transporta-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, ha uma parte, em que trata da situação economica, que vale a pena resumir para se poder reconhecer o desenvolvimento que vae tomando 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 official 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 necessario 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-



lippines em que foi adoptado este systema 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 ELECTRICÁ

### França

Foi approvada 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 urbains*».

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 franceza *Thomson-Houston*, da sociedade allemã *Thomson-Houston (Union Elektrizitäts Gesellschaft)* e de duas empresas americanas do mesmo grupo, a *Thomson-Houston International Electric Company* e a *General Electric Company*.

Foi constituida em Bruxellas em fevereiro de 1898, tendo ali a sua sede 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 dosapparelhos necessarios para estas applicações.

Emquanto não tem officinas proprias, o material é fabricado metade pela companhia allemã e metade pela companhia franceza.

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 importancia na Italia e na Grecia. Tem participação nas companhias de tremvias de *Florença*, *Varese* e *Roma*. Obteve a importante concessão dos tremvias de *Bolonia*, está estudando a utilização d'algumas quedas d'agua na Italia para a tracção e para a illuminação electricas. Captou em *Frascati* as aguas que devem fornecer o potencial da linha ferrea de *Frascati* a *Roma*.

Na Grecia obteve as concessões da illuminação 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 AFRICAÑOS

A estatistica 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-Asi a Zagazig, Ismailia e Suez.....	269 »
Tanta a Damietta.....	115 »
Bulag-Dacrur 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 Zaghuan, 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 conjuncto 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 francez

Kayes a Bafulabé.....	126 km.
Bafulabé a Dekubéba.....	33 »

### Serra Leôa

Freetown a Songotown.....	50 km.
---------------------------	--------

### Costa de Ouro

Sekundi a Tarqua.....	60 km.
-----------------------	--------

### Lagos

Lagos a Abéokuta.....	75 km.
-----------------------	--------

### Congo

Matadi a Leopoldville.....	399 km.
Mais.....	32 »
Total.....	431

### Angola

Loanda a Ambaca.....	363 km.
Benguella a Catumbella.....	30 »

### Africa do Sudoeste Allemã

Swakopmund a Windhoek.....	260 km.
----------------------------	---------

### Colonia 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 Buluwayo.....	930 »
Port-Elisabeth a Graaf-Reinet e Naauwpoort.....	400 »
Port Alfred a Graham'stown Alice-Dale.....	100 »
Alice-Dale á fronteira d'Orange...	370 »
Naauw-Poort a De Aar.....	110 »



Middelburg 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 kim., dando um total de.....	4 487 »

## Natal

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

## Orange

Rio Orange a Bloemfontein.....	185 kim.
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 kim.
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 Ermeto e Standerton....	210 »
Mais 4 linhas, perfazendo o total de	1.935 »

## Moçambique

Lourenço Marques a Komati Poort	72 kim.
Beira a Umtali.....	328 »

## Madagascar

Tamatave a Invandro.

## Rennião

S. Pedro a S. Diniz.....	127 kim.
--------------------------	----------

## Maurícia

Ao todo.....	272 kim.
--------------	----------

## Africa oriental allemã

Tanga a Korogwe.....	90 kim.
----------------------	---------

## Africa oriental ingleza

Mombaça a Kikuyu.....	480 kim.
-----------------------	----------

## Costa franceza de Somali

Djibuti a Harar.....	250 kim.
----------------------	----------

## Erythrèa

Massuah a Saati.....	27 kim.
----------------------	---------

O total de vias ferreas construida eleva-se a 19.126 kilometros, sendo:

6.220	nas colonias inglezas
4.935	» » francezas
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 allemãs
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 Giraul, 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 fôrmas que ella leve a effeito 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 fôrma 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 districto 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 effectuar-se no dia 15 do corrente, a fim de elegerem os delegados que tem de completar a junta administrativa do caminho de ferro de Benguella.

**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 côr 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 distinctos 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 realisar-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 relatório ao sr. ministro da marinha no menor espaço de tempo possível.

**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 construíram-se e abriram á exploração 179 kilometros 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 kim
Segorbe a Barracas .....	" "	30 "
Sur de España .....	" "	1 "
Castro Urdiales a Traslaviña .....	via estreita	43 "
Puertollano a Almodovar del Campo .....	" "	8 "
Villa fria a Monterrubbio .....	" "	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 directriz d'uma nova via ferrea do sul da Russia Europeia ao Turkistan 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, atravessando o territorio transcaspio, attin-gindo o caminho de ferro transcaspiano.

### Allemanha

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

As receitas totaes no anno foram de 2.094 milhões de francos ou 42.221 fr. por kim. explorado; as despesas 1.167 milhões de francos ou 24.921 por kim. O coeeficiente 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 intervenção interesseira da Russia tres linhas ferreas importantes: de Euseli no mar Caspio a Tehéran, de Tehéran a Kermauscha na fronteira turca e de Tehéran a Schiras no golfo Persico.

### Estados Unidos

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

ou por vias aquaticas, 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 supprime os incommodos do percurso a pé ou a dorso de muars. Construíram 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)

Linhas	Extensão	Data		Dias de trabalho	Média dos kilometros executados por anno
		Do começo dos trabalhos	Da conclusão dos trabalhos		
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	1:095	16,303
Loanda a Ambaca .....	363,440	31 de outubro de 1886	7 de setembro de 1899	4:694	27,984

Mapa comparativo mostrando a duração da construção de diferentes linhas ferreas no continente de Portugal e a linha ferrea de LOANDA a AMBACA

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 necessario lembrar que as chuvas periódicas representam uma suspensão absoluta de trabalho nunca inferior a dois mezes 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 auxilia-la?



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, artefactos experimentados, jornaleiros rompidos no trabalho?! Não tiveram ainda a ajudar-as milhares de trabalhadores vindos de Hespanha?

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 emfim?

Tiveram, inclusive, de transportar agua potavel?

Precisaram esperar mezes para obter a solução de qualquer duvida erguida em Africa e a resolver na Europa?

Viram-se em qualquer epocha privados de direcção, porque o clima lhes tenham temporariamente inutilisado o pessoal dirigente? Haveria em Africa, como na Europa, possibilidade de o substituir immediatamente?

Tiveram a affrouxar-lhes e, muitas vezes, paralisar-lhes a acção, a falta de recursos e de credito, os accidentes da navegação, as cölongas das instancias superiores na resolução de qualquer consulta, as subitas interrupções de telegrapho?

Essas perguntas, que ahí ficam, apenas representam uma parte das mil torturas que tem soffrido a administração em Africa e na Europa e, assim como o quadro acima e as respostas lealmente a dar a essas perguntas provam que a construcção não foi morosa, tambem quando, encerradas as contas, pudermos fazer o confronto, se ha de reconhecer que a construcção do caminho de ferro de Ambaca não sahíu mais cara do que as das outras linhas, tendo estas a seu favor o terem sido construidas anteriormente á crise e terem conseguintemente evitado os prejuizos cambiaes.

Fique, pois, de pé, até ao encerramento das contas, a accusação do elevado preço da construcção, mas fique só para os que não querem ou não sabem ver que, n'aquelle preço, entra nos ultimos oito annos não menos de 50 % de cambio sobre o coupon e material e entram as despesas de exploração, ás quaes 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 contractos 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 auxilio, sempre prestado a medo, se permittiu acabar a construcção, contribuiu, pela forma por que tem sido prestado, para a demorar, aggravando com o correr dos juros os prejuizos da Companhia, a qual tem já hoje a certeza de que os lucros auferidos pelo Estado, graças ao augmento dos diversos rendimentos publicos, lhe compensam bem o sacrificio que tem feito.

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

Não querendo contribuir para o aggravamento da má situação do paiz, procurou a Companhia encontrar o meio de o evitar e, n'esse intuito, entregou em 16 de agosto do corrente anno ao ex.<sup>mo</sup> sr. ministro da marinha a seguinte proposta de arrendamento, na qual se condensam as condições de um pedido de arrendamento de terrenos pendente ha muitos mezes:

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

«a) pagar o passivo da Companhia. A divida do estado, incluida 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 importancia do seu credito, se as quizesse vender ao par como as recebeu. Ficaria tambem assente que, com caução das mesmas acções, poderia contrahir o governo um emprestimo, que seria reformavel até que o governo resolvesse ficar ou não com as acções.

«b) a construcção da linha até 70 kilometros adeante de Ma-

lange, immediatamente, 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 indispensaveis para carga e descarga.

«d) a valorisação 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 territorio portuguez n'aquella região, devendo notar-se que d'essa área não pequena parte será inaproveitavel em razão das más condições do solo. Mas, dando de barato que toda a área é susceptivel de cultura, o que seria de um beneficio incalculavel especialmente para o Estado, o que recebe este em troca?

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

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

«3.º Habilita a Companhia a cumprir o contracto de 11 de março de 1897, construindo desde já mais 220 kilometros 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 kilometros 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 afirma a sua posse n'aquelle territorio, como tambem vae avassallando pacificamente tribus irrequietas e que, quasi periodicamente, o forçam a expedições, que tem sido sempre uma sementeira de sommas 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 exerça 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 realisam, 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.»

## ARREMAÇÕES

### 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 mez, 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 provisorio para ser admittido a licitar é de 75\$000 réis.

Este deposito será posteriormente elevado a 5 por cento da importancia total do fornecimento pelo concorrente a quem a adjudicação for feita, e terão logar, o provisorio na thesouraria dos ditos caminhos de ferro e o definitivo na caixa geral de depositos, 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 uteis, desde as dez horas da manhã até as quatro da tarde.

Lisboa, 13 de janeiro de 1900.

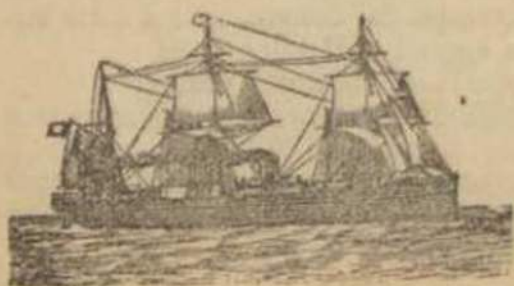
# Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

## 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 Antonio.—Para carga, encomendas e passageiros trata-se no Largo dos Torneiros, 5.

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





# 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 PERSONELLE.

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


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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**PORTO** Grande Hotel America Central. — Um dos melhores da cidade, magnificas salas e quartos, banhos. Aceio e bom serviço. — 13000 a 13400 réis diários.

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

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

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

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

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

**CASCAES** Hotel Central. — De 1.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, 13600 réis a 25000 réis. — Proprietario, João Nunes.

**CINTRA** Hotel Netto. — Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e aceados, almoços e jantares, mesa redonda ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de jantar para 100 pessoas. Preços razoaveis. — Proprietario, Romão 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 inexcédível 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.ª ordem. — Serviço esmerado. — Sala de reunião. — Bons quartos com esplendida vista, etc. — Bilhar, lawntennis, croquet e outros jogos — Preços razoaveis. — Propr. Léon Lacam.

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

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

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

**MAFRA** Hotel Moreira. — No largo, em frente do convento. — Bellas accommodações desde 13000 réis por dia até 13500. — Reducção de preços para caixeiros viajantes.

**NAZARETH** Grande Hotel Club. — As melhores commodidades e economia. — Preços: em agosto e outubro, de 13000 a 13200 réis; em setembro, desde 13200 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. — Excellente cozinha. — Diaria, 5 pesetas. — Propr. José Nacher Fortéa

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

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

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

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

**SOBRADO DE PAIVA** Restaurante hotel de Alfredo Augusto Ribeiro. — Este hotel installado n'um dos molhores prodios da villa offerece 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, 2.º



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



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



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



**Barcelona,** Cette e Mârselha, vap. fr. **St. Simon.** Sahirá a 20 de Janeiro. Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup> 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, 1.º



**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, 2.º



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




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



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



**Rio de Janeiro,** Montevidéu, Buenos Ayres, Valparaíso e mais portos do Pacífico, vap. ingl. **Oriッサ.** Sahirá a **31** de Janeiro.  
Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>2</sup>, Caes Sodré, 64, 1.º



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



**Southampton,** vap. ingl. **Magdale-**  
Janeiro. **na.** Espera-se a **23** de  
James Rawes & C.<sup>a</sup>. R. dos Capellistas, 31, 1.<sup>o</sup>

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

COMPANHIA REAL				Lisboa				Alfarellos Camp.º				Faro Algez Faro			
C. Sodré		Cascaes		C. Sodré		Lisboa		Part.		Cheg.		Part.		Cheg.	
Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
6-15 m.	7-20 m.	6-35 m.	7-30 m.	6-15 m.	7-30 m.	6-15 m.	7-30 m.	6-15 m.	7-30 m.	6-15 m.	7-30 m.	6-15 m.	7-30 m.	6-15 m.	7-30 m.
7-45 m.	8-50 m.	7-35 m.	8-40 m.	7-45 m.	8-50 m.	7-45 m.	8-50 m.	7-45 m.	8-50 m.	7-45 m.	8-50 m.	7-45 m.	8-50 m.	7-45 m.	8-50 m.
9-10 m.	9-47 m.	8-10 m.	8-47 m.	9-10 m.	9-47 m.	9-10 m.	9-47 m.	9-10 m.	9-47 m.	9-10 m.	9-47 m.	9-10 m.	9-47 m.	9-10 m.	9-47 m.
9-15 m.	10-20 m.	9-15 m.	10-20 m.	9-15 m.	10-20 m.	9-15 m.	10-20 m.	9-15 m.	10-20 m.	9-15 m.	10-20 m.	9-15 m.	10-20 m.	9-15 m.	10-20 m.
10-10 m.	11-17 m.	9-55 m.	10-32 m.	10-10 m.	11-17 m.	9-55 m.	10-32 m.	10-10 m.	11-17 m.	9-55 m.	10-32 m.	10-10 m.	11-17 m.	9-55 m.	10-32 m.
10-45 m.	11-50 m.	10-45 m.	11-50 m.	10-45 m.	11-50 m.	10-45 m.	11-50 m.	10-45 m.	11-50 m.	10-45 m.	11-50 m.	10-45 m.	11-50 m.	10-45 m.	11-50 m.
12-15 m.	1-20 t.	11-25 m.	12-2 t.	12-15 m.	1-20 t.	11-25 m.	12-2 t.	12-15 m.	1-20 t.	11-25 m.	12-2 t.	12-15 m.	1-20 t.	11-25 m.	12-2 t.
1-40 t.	2-17 t.	12-15 t.	1-20 t.	1-40 t.	2-17 t.	12-15 t.	1-20 t.	1-40 t.	2-17 t.	12-15 t.	1-20 t.	1-40 t.	2-17 t.	12-15 t.	1-20 t.
1-45 t.	2-50 t.	1-45 t.	2-50 t.	1-45 t.	2-50 t.	1-45 t.	2-50 t.	1-45 t.	2-50 t.	1-45 t.	2-50 t.	1-45 t.	2-50 t.	1-45 t.	2-50 t.
3-10 t.	3-47 t.	2-25 t.	3-2 t.	3-10 t.	3-47 t.	2-25 t.	3-2 t.	3-10 t.	3-47 t.	2-25 t.	3-2 t.	3-10 t.	3-47 t.	2-25 t.	3-2 t.
3-15 t.	4-20 t.	3-15 t.	4-20 t.	3-15 t.	4-20 t.	3-15 t.	4-20 t.	3-15 t.	4-20 t.	3-15 t.	4-20 t.	3-15 t.	4-20 t.	3-15 t.	4-20 t.
4-40 t.	5-17 t.	4-35 t.	4-32 t.	4-40 t.	5-17 t.	4-35 t.	4-32 t.	4-40 t.	5-17 t.	4-35 t.	4-32 t.	4-40 t.	5-17 t.	4-35 t.	4-32 t.
4-45 t.	5-50 t.	4-45 t.	5-50 t.	4-45 t.	5-50 t.	4-45 t.	5-50 t.	4-45 t.	5-50 t.	4-45 t.	5-50 t.	4-45 t.	5-50 t.	4-45 t.	5-50 t.
6-10 t.	6-47 t.	5-25 t.	6-2 t.	6-10 t.	6-47 t.	5-25 t.	6-2 t.	6-10 t.	6-47 t.	5-25 t.	6-2 t.	6-10 t.	6-47 t.	5-25 t.	6-2 t.
6-15 t.	7-20 t.	6-15 t.	7-20 t.	6-15 t.	7-20 t.	6-15 t.	7-20 t.	6-15 t.	7-20 t.	6-15 t.	7-20 t.	6-15 t.	7-20 t.	6-15 t.	7-20 t.
7-40 t.	8-17 n.	6-55 t.	7-32 t.	7-40 t.	8-17 n.	6-55 t.	7-32 t.	7-40 t.	8-17 n.	6-55 t.	7-32 t.	7-40 t.	8-17 n.	6-55 t.	7-32 t.
7-45 t.	8-50 n.	7-45 t.	8-50 n.	7-45 t.	8-50 n.	7-45 t.	8-50 n.	7-45 t.	8-50 n.	7-45 t.	8-50 n.	7-45 t.	8-50 n.	7-45 t.	8-50 n.
9-15 n.	10-20 n.	9-15 n.	10-20 n.	9-15 n.	10-20 n.	9-15 n.	10-20 n.	9-15 n.	10-20 n.	9-15 n.	10-20 n.	9-15 n.	10-20 n.	9-15 n.	10-20 n.
10-40 n.	11-17 n.	9-55 n.	10-32 n.	10-40 n.	11-17 n.	9-55 n.	10-32 n.	10-40 n.	11-17 n.	9-55 n.	10-32 n.	10-40 n.	11-17 n.	9-55 n.	10-32 n.
10-45 n.	11-50 n.	10-45 n.	11-50 n.	10-45 n.	11-50 n.	10-45 n.	11-50 n.	10-45 n.	11-50 n.	10-45 n.	11-50 n.	10-45 n.	11-50 n.	10-45 n.	11-50 n.
12-25 n.	1-2 n.	11-25 n.	12-2 n.	12-25 n.	1-2 n.	11-25 n.	12-2 n.	12-25 n.	1-2 n.	11-25 n.	12-2 n.	12-25 n.	1-2 n.	11-25 n.	12-2 n.