

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

Contendo uma PARTE OFFICIAL, por despachos de 5 de março de 1888 e 13 de maio de 1892, do Ministerio das Obras Publicas



Anvers — 1894

Proprietario director: L. DE MENDONÇA E COSTA — Engenheiro consultor: C. XAVIER CORDEIRO.  
Redactores: Madrid, D. JUAN DE BONA. — Bruxellas, ALB. URBAN, Eng. — Paris, L. CRETEY.



Anvers — 1894

REDACÇÃO — Rua do Loreto, 43 — LISBOA

## Annexos d'este numero

- Tarifa especial n.º 16, p. v. do sul e sueste, transporte de alcool, aguardente e cortiças.
- Tarifa especial n.º 15, p. v. da Beira Alta, transporte de palha.
- Tarifa especial n.º 5, p. v. do Minho e Douro, transporte de farinhas.

## SUMMARIO

O caminho de ferro de Loanda a Ambaca . . . . .	113 a	Pag.
Os caminhos de ferro da África austral . . . . .	115	
Parte Official. — Portarias de 2 de abril do ministerio das obras publicas e 1 de abril do ministerio da marinha . . . . .	115 e	
Novas tarifas . . . . .	116	
Estatísticas . . . . .	116	
Notas de viagem. — XIX — Por Charleroi a Paris . . . . .	116 e	
O Estado prussiano e os caminhos de ferro secundarios . . . . .	117	
Publicações recebidas . . . . .	117 e	
O caminho de ferro do Monte Branco . . . . .	118	
A questão do N.º 16 de Hespanha . . . . .	118	
Commercio Portuguez . . . . .	118	
Companhia nacional dos caminhos de ferro . . . . .	118 e	
Parte financeira. — Carteira dos acionistas — Revue de la Bourse de Paris, por L. C. — Boletim da praça de Lisboa, por J. F. — Curso dos cambios, descontos e arios — Cotações das bolsas de Lisboa e estrangeiro — Recetas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóes . . . . .	119 a	
Linhos portuguezas. — Companhia Real — O ascensor de S. Sebastião da Pedreira — De Valença a Melgaço — Caixa de Socorros da Companhia Real . . . . .	122	
Linhos hespanhóes. — Carlet a Villanueva de Castellón — Cantábrico — Calatayud-Teruel-Sagunto — Bilbao a Las Arenas — Transversal — Novas linhas . . . . .	122	
Linhos estrangeiros. — França — Belgica — Chile . . . . .	122	
Caminhos de ferro da Zambezia — Estatutos da Companhia . . . . .	123 a	
Arrematações . . . . .	125	
Adjudications . . . . .	125	
Annuncios . . . . .	127	
Horario dos comboios em 16 de abril de 1895 . . . . .	128	
Vapores a sahir do porto de Lisboa . . . . .	128	

## O caminho de ferro de Loanda a Ambaca

Se nos paizes civilizados, cada nova linha que se abre à exploração é uma nova arteria civilizadora, por onde corre, impetuoso, o sangue vivificador da industria, do progresso e da illustração universaes, operando sem cessar a sua transformação, fazendo brotar a vida nos pontos onde a natureza se patenteia mais ingrata e inclemente, comprehende-se quanta gloria, nas partes mais desconhecidas do globo, onde impera ainda a sphynge secular do mysterio, está reservada ao caminho de ferro, o guerreiro pacífico dos nossos tempos, conquistador poderoso sem armadura ensanguentada, na missão gloria de desvendar os intimos segredos da terra, effectuando as ultimas descobertas continentaes.

Estas reflexões nos ocorrem, como constante verdade na sua continua evidencia.

Referindo nos ao caminho de ferro de Loanda a Ambaca, de que hoje vamos tratar, mais uma vez teremos occasião de avaliar estas verdades e de demonstrar os efeitos proficuos do estabelecimento de rôdes ferro-viarias nas nossas possessões africanas.

A construcção da linha ferrea de Loanda a Ambaca presidiu a larga idéa de ligar, por este meio, as costas de oeste e leste de Africa, para, por esta fórmula, n'um percurso rapido, dar a necessaria expansão industrial áquella nossa colonia, valorizando os inumeros produtos do seu territorio. Loanda a Ambaca deve ser a primeira seccão d'essa projectada rôde, e só por si é um passo grandioso no caminho da prosperidade das nossas colonias africanas.

Constitue, pois, o caminho de ferro de Loanda a Ambaca o primeiro lanço, na extensão de 363 kilometros, da linha definitiva que ligará as duas costas. Desses 363 kilometros, 300 acham-se já abertos á exploração, e é d'esses que nos vamos ocupar.

Enormes e variadissimos teem sido os obstaculos, que a companhia, com rara energia e superior criterio, tem conseguido superar, de forma a conseguir que a construcção da linha tenha avançado extraordinariamente e progrida com a mesma actividade. Cabe aqui, porém, a parte historica relativa ás diversas tentativas de realização do projecto, que data de 1862.

Foi efectivamente n'essa época, segundo declara, n'um documento oficial, o sr. João Baptista d'Andrade, que João Soares Caldeira, o primitivo iniciador da idéa, elaborou os estudos primarios, que se referiam a uma linha entre Loanda e Calumbo. Por esses estudos, a linha, seguindo paralelamente o rio Quanza, ia até Oeiras, no concelho de Cazengo. Os concelhos atravessados pela linha eram Icolo e Bengo, Muxima, Zenga do Colungo, Colungo Alto e Ambaca. O auctor do plano esperava, no futuro, prolongar a linha até Mangelange.

Mas o projecto ficou... sendo projecto, e só d'ahi a 13 annos, em 1875, é que, por parte d'um grupo de comerciantes e proprietarios de Angola, se tentou renovar a idéa, pedindo e obtendo a concessão da linha.

O encarregado de efectuar o reconhecimento dos terrenos foi o sr. Sarrea Prado, que rapidamente deu conta d'esse trabalho, no mesmo anno de 1875.

Em diversas tentativas, relativas á acquisitione dos capitais necessarios para a empresa, se demoraram os concessionarios até 1877, sem terem obtido resultado algum.

Em 1879, porém, tomaram os factos outro aspecto, porque o governo, reconhecendo a imprescindivel utilidade d'este grande melhoramento, deliberou dar-lhe o necessario impulso, enviando a Angola uma expedição de obras publicas, que effectuou os estudos e estabeleceu definitivamente o respectivo traçado.

Seis annos depois, em 1885, a construcção da linha foi, finalmente, adjudicada, e em 1876, estando já constituída a actual empresa, começaram os trabalhos em dezembro do mesmo anno.

A concessão da companhia refere-se, simplesmente, á linha de Loanda a Ambaca, mas o prolongamento da via impõe-se absolutamente, de forma que não só já se

completaram os estudos de Ambaca a Malange, como já se tem efectuado reconhecimentos de terrenos entre este ultimo ponto e Cassange, que será no futuro o limite da linha total.

Nos trabalhos de Loanda a Ambaca, hoje construído quasi completamente, pois que apenas faltam 63 kilómetros por abrir á exploração publica, empregou a companhia, com grande resultado, o trabalho d'um numeroso pessoal indígena. Em 1890 elevava-se o seu numero a 3.000 trabalhadores, e d'esse anno para cá tem vindo augmentando, sendo o negro geralmente reconhecido como um precioso auxiliar.

A descrição da linha, em que vamos entrar, é extremamente interessante, tanto pela explanação dos inumeros obstáculos que foi mister combater, como pelas particularidades da construcção que d'esses obstáculos da natureza naturalmente derivaram.

A linha parte da estação principal de Loanda, que é situada na parte baixa da cidade, e sóbe depois a encosta até a parte alta, onde tem a sua segunda estação. D'ahi desce em seguida pela planicie até Cacuaco, onde depois de tocar n'esta importante povoação do litoral, segue, acompanhando o rio Bengo, até Quifangondo, no kilometro 30. E' ahi a sua quarta estação.

A seguinte é Funda, no kilometro 45, e a linha atinge depois Cabiri, que está situado n'um territorio fértil.

Tanto em Quifangondo como em Cabiri foi preciso realizar importantes aterros, devido á extrema desigualdade dos terrenos atravessados.

Em Cabiri a linha affasta-se pela primeira vez do rio e encontra depois successivamente dois apeadeiros, Banza-Quitel e Calambungo.

Ao kilometro 96 está situada a estação de Catete, e no kilometro 119 a linha chega a Cunga, depois de ter passado pelo apeadeiro de Bombo, alguns kilómetros antes.

A estação de Cunga é muito importante. Ponto de confluencia de todo o commercio do Quanza, este ponto deve attingir um desenvolvimento consideravel e concorrer poderosamente para a prosperidade commercial da província.

Seguindo a margem direita do Quanza passa o caminho de ferro de Ambaca pelo apeadeiro de Caculo Cassongo, chegando depois á estação de Cassoneca, no kilometro 140, onde, distanciando-se progressivamente do curso do Quanza, parte d'ahi n'uma curva prolongada até a serra de Catalla, cuja subida effectua, e de onde desce até outra estação, Barraca, 165 kilómetros distante do ponto de partida.

D'aqui até a proxima estação, Calumguembo, a linha atinge a sua maxima altura, 173 metros acima do nível do mar.

N'esta secção do caminho de ferro as dificuldades apresentaram se por vezes d'uma forma quasi insuperável.

Começa aqui, n'um declive pouco sensivel, a descida da via ferrea até Zenza, e depois sóbe de novo uma encosta, a do Musseque da Cambange, no kilometro 195.

A ribeira de Muxau é atravessada por meio d'uma ponte de 10 metros de altura e, seguindo depois ao longo d'uma planicie, encontra-se Cassoalalla, estação de grande importancia que faz o serviço do Dondo, que lhe fica a 20 kilómetros de distancia.

N'esta ultima secção as terraplanagens attingiram o volume medio de 12 metros cubicos, por metro linear; mais de cem obras d'arte se construiram á custa de

extraordinarios esforços e as trincheiras foram escavadas na rocha viva.

De Cassoalalla a via dirige-se ao rio Lucalla, passando sobre a lagôa N'Zungo, onde, para esse fim, foi feito um aterro consideravel.

Pela margem direita do Lucalla, o caminho de ferro chega á estação de Oeiras, tendo já 228 kilómetros de marcha. Oeiras é ponto de importancia, por ser n'elle que se effectua o embarque do café, que constitue a riqueza da vasta região de Cazengo.

Até aqui a velocidade media dos comboios em serviço é de 20 kilómetros por hora.

Obliquando de novo á direita, a linha ferrea atinge a estação de Talha Quissanga, e d'ahi parte, formando quasi um angulo, para Canhoca, no kilometro 290, e que é a ultima estação construída.

A seguinte será Delatando, e muito em breve estará concluída a construcção total da linha que, realizando a travessia da África occidental portugueza, porá em comunicação directa e rapida aquelles dois importantes pontos da província de Angola.

Mettendo em conta as paragens, calcula-se em 23 horas o tempo do percurso completo de Loanda a Ambaca.

O assentamento da via obedeceu a especial cuidado, e observou-se n'ella todas as regras da sciencia moderna. Os carris são de aço, do tipo Vignole, com o peso medio de 30 kilogrammas por cada metro de via; as travessas de pinho preparado com creosote, sendo os carris fixados sobre elles com gatos de ferro galvanizado. A travessa metallica Willemain, que tambem foi empregada, tem dado excellentes resultados. A largura da via regula, de um a outro eixo dos carris, por 1<sup>m</sup>,046.

As machinas em uso nos comboios ordinarios pertencem aos typos Tubize e Couillet.

O serviço é feito com a maxima regularidade, mesmo nas épocas das colheitas do café, em que o tráfego augmenta necessariamente, e d'uma forma que tende a desenvolver-se em larga escala.

A distribuição do serviço é simples.

A locomotiva, que reboca o comboio ascendente n.<sup>o</sup> 1, pára em Cunga, onde fica para auxiliar o comboio ascendente n.<sup>o</sup> 2.

A machina que se coloca á frente do comboio em Cunga vae até Cassoalalla, e nova locomotiva estabelece a juncção entre este ponto e o kilometro 300, onde até hoje está aberta a exploração. Quando a via estiver prompta até Ambaca, a terceira locomotiva, que agora pára no ultimo kilometro construído, n.<sup>o</sup> 300, parará em Canhoca, kilometro 287, e quarta e ultima machina conduzirá o comboio ascendente ao *terminus* da linha. O serviço descendente faz-se da forma inversa.

Este numero de comboios, assim organizado, tem sido reconhecido como sufficiente, e quando se desenvolver, como é de esperar, o serviço ferro-oviário, novos comboios serão creados para o transporte especial de mercadorias.

Avaliando, debaixo do ponto de vista economico, a influencia benefica do caminho de ferro de Loanda a Ambaca na prosperidade financeira da nossa província de Angola, o augmento de receitas na alfandega de Loanda impõe-se logo á nossa attenção.

Desde a inauguração da primeira secção do caminho de ferro, Loanda a Cabiri, até ao momento actual, esse augmento accentua-se de anno para anno com os mais lisongeiros resultados, deixando prevêr os grandes benefícios que de futuro a linha de Ambaca reserva á

grande colónia portugueza. De 1886, época da concessão, até hoje, a alfandega de Loanda accusa uma elevação de receitas de 218 contos a 826, em 1893, e já nos primeiros seis meses de 1894 o seu rendimento mais que duplicava o de todo o anno de 1886.

Como consequencia inevitável do estabelecimento do transafricano de Loanda a Ambaca, o movimento marítimo do porto de Loanda tem aumentado notavelmente. Em 1893 entraram no porto 107 navios a vapor e 32 navios de vela, com uma tonelagem total de 162.900 toneladas. O movimento de cabotagem revelou igualmente uma importante progressão.

A companhia, que até ha pouco luctou com importantes dificuldades financeiras, hoje conseguiu encontrar o equilíbrio estavel das suas finanças. O seu papel, que representa um valor seguro e que merece a confiança das principaes praças, está hoje ao abrigo de qualquer revez imprevisto.

Chegada ao termo dos seus primeiros trabalhos, o resultado alcançado compensou devidamente a perseverança dos seus esforços.

A província de Angola, dotada com este melhoramento indispensável, como indispensável é para todas as nações colonizadoras o estabelecimento successivo de caminhos de ferro nas suas possessões, porque a África só estará definitivamente civilizada no dia em que a juncar, em toda a sua extensão, um abençoado labirinto de vias ferreas, a nossa província de Angola, dizemos, verá de futuro multiplicar-se a actividade do seu commercio e crescer a riqueza do seu solo, devido à construccion da nova via ferrea, de cuja superior importancia tentámos dar n'estas linhas um pallido bosquejo.

Terminando este artigo, é nosso dever prestar aqui a nossa homenagem ao ministro a cuja patriotica iniciativa se deve a construccion do caminho de ferro de Loanda a Ambaca, ao qual está perduravelmente vinculado o seu nome, por tantos outros titulos igualmente glorioso nos fastos da patria portugueza.

A Pinheiro Chagas, cuja perda recente constitue uma catastrophe nacional, se deve principalmente esse importantissimo melhoramento, que vem dar nova vida áquella nossa possessão africana, e de que o malogrado estadista se orgulhava, como uma das mais bellas, proveitosas e fecundas obras da sua vida.

O honrado estadista, que depositava todas as suas esperanças de rejuvenescimento nacional na prosperidade constante das colónias, empregou toda a energia da sua vontade para tornar positivo e real o projecto que ha longos annos estava sendo estudado, e considerou justamente o dia em que ordenou a sua execucao como o mais benefico e productivo da sua carreira ministerial.

Rememorando este facto, que é mais uma merecida gloria para o grande escriptor, temos a consciencia de que cumprimos um dever, cujo desempenho constitue, para nós, uma gratissima homenagem, verdadeiramente sentida, ao amigo que foi alvo da nossa constante admiração, hoje transformada em immorredoura saudade.

M. G.

## Os caminhos de ferro da África austral

São do distinto official da nossa marinha, o sr. conselheiro Augusto de Castilho, as palavras que abaixo transcrevemos, proferidas na sua notavel conferencia realizada, no dia 1 do corrente, na Sociedade de Geographia de Lisboa:

«Cecil Rhodes, com o seu grande poder politico e financeiro, tem bafejado o desenvolvimento das linhas ferreas de penetração pela África dentro. Nas colónias do Cabo, onde ha quatro testas de caminhos de ferro, em Capetown, em porto Elisabeth, em porto Alfred e em East London, ha uma grande rede ferro viaria entrelaçando entre si as diversas linhas troncos. A linha da cidade do Cabo chega já a Mafekins, no paiz dos Betchuanas, e será provavelmente prolongada até Bulawayo pelo menos. As de Elisabeth, porto Alfred e East London, que vão reunir-se entre si, são depois prolongadas em uma só linha atravez de toda a república de Orange em direcção a Pretoria, com um ramal para as opulentíssimas minas de Johannesburg.

«A rede da colónia de Natal — onde as dificuldades technicas são espantosas, por causa da disposição orographica que faz com que o extenso e caudaloso rio Orange e o seu principal affluente Vaal tenham sua origem perto da costa sul oriental do continente, — a rede da colónia de Natal, construída sob o imperio dos sentimentos de ciúme para com a bahia de Lourenço Marques, dirigiu-se para o Noroeste até Ladysmith, lançou um ramal para Harrismith, na república de Orange, e seguiu atravez do Transvaal, cuja capital está quasi a alcançar, entroncando em Heidelberg com a linha tronco da rede oriental das colónias do Cabo.

«A linha de Lourenço Marques, a qual, se foi feita a despeito das influencias britannicas, ha de ser principalmente utilizada pelo commercio d'aquella grande nação, hoje preponderante nos centros de actividade do Transvaal, não pôde deixar de vir a ser um poderoso auxiliar da expansão britannica para o interior do continente, mesmo no caso de continuar a bahia na posse de Portugal. O canal de Suez tambem foi construído a despeito das grandes influencias inglesas; e, não obstante isso, é a Inglaterra que elle hoje mais aproveita sob o ponto de vista do commercio marítimo, e principalmente sob o do imperio político no Oriente. Financeiramente, a grande maioria das accções do canal de Suez está em mãos de ingleses. Portanto o caminho de ferro de Lourenço Marques, que ha-de principalmente aproveitar ao commercio britannico, ha de ser disciplinado e submetido ás regras geraes que regrem os outros. O commercio é cosmopolita e busca só o seu interesse.

«Continuando com a enumeração das linhas ferreas de penetração sob a inspiração e influencia directa de Cecil Rhodes, temos a linha da Beira, que chega já a Chimoio, e que vae ser prolongada para Massequece, e d'ali para Salisbury, no territorio da Companhia South Africa.»

Como por aqui se vê, a nossa linha de Lourenço Marques tem que lutar, apesar da incontestável vantagem que leva ás suas competidoras na comunicação do interior d'África com o litoral, com outras redes importantíssimas e protegidas por poderosos interesses, e interessados não menos poderosos e, sobretudo, activos e invejosos.

## PARTE OFICIAL

Ministério das Obras Públicas, Commercio e Indústria  
Direcção dos serviços de obras públicas

Repartição de caminhos de ferro

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com os pareceres dos conselhos superiores de agricultura e do commercio e industria, datados de 4 e 9 de março findo: ha por bem aprovar o projecto da tarifa especial n.º 2 de pequena velocidade, para transporte na linha de Foz-Tua a Mirandella de aguas mineraes engarrafadas,

apresentado n'este ministerio com o officio n.º 189, de 28 de janeiro ultimo, da direcção fiscal da exploração de caminhos de ferro. Paço, em 2 de abril de 1895. — *Arthur Alberto de Campos Henriques.*

Para o director fiscal da exploração de caminhos de ferro.

### Ministério dos Negócios da Marinha e Ultramar

#### Direcção geral do ultramar

Tendo o governador geral de Angola submetido á approvação do governo, em cumprimento do que lhe fôra determinado, a reducção da tarifa de passageiros de 2.ª classe a 20 réis por kilometro, bem como a criação de bilhetes de ida e volta com o abatimento de 20 por cento, para o caminho de ferro de Loanda a Ambaca: ha Sua Magestade El-Rei por bem approvar a referida proposta nos termos dos §§ 3.º e 4.º do artigo 31.º do contracto para a construcção do caminho de ferro de Ambaca de 25 de setembro de 1885.

Paço, em 1 de abril de 1895. — *José Bento Ferreira d'Almeida.*

### NOVAS TARIFAS

**Tarifa especial n.º 16 do Sul e Sueste.** — Transporte de alcool, aguardente e cortiças. — Damos hoje aos nossos assignantes esta tarifa que principiou a vigorar hontem e substitue a antiga do mesmo numero.

A diferença para esta é o desdobramento do preço para os percursos além de 140 kilometros em um novo tipo, desde 200 kilometros.

**Tarifa especial n.º 15 da Beira Alta.** — Tambem vae annexa a este numero esta nova tarifa para o transporte de palha, á qual já nos referimos no nosso numero 174 de 16 de março, promettendo então distribuila aos nossos assignantes, cuja attenção chamamos para o que dissemos então.

**Tarifa especial n.º 5 do Minho e Douro.** — Vae com este numero esta tarifa, applicavel a o transporte de farinhas que desembarquem, na estação de Porto-Alfandega, dos navios que as conduzem, destinando-se ás linhas da companhia real.

**Bilhetes de assignatura do Minho e Douro.** — Temos que fazer uma rectificação ao que dissemos na noticia que demos no anterior numero sobre esta tarifa, que então distribuimos.

A tarifa em questão é reprodução exacta da que está em vigor, sob a designação B, nas linhas do Sul e Sueste, desde janeiro de 1892, e que então distribuimos com o nosso numero 98, com as unicas diferenças de se applicar a toda a rête do Minho e Douro o preço que, no Sul, corresponde ao percurso de mais de 275 kilometros, e de não haver bilhetes mensaes durante o verão.

No mais, tanto preços como condições, são perfeitamente a mesma coisa.

### Estatísticas

#### Serviço de banhos

O movimento de passageiros portadores dos bilhetes especiaes de ida e volta que a companhia real dos caminhos de ferro estabeleceu no anno passado, em combinação com os caminhos de ferro do Minho e Douro, foi o seguinte:

1.ª classe.....	3.691	passageiros
2.ª    "    .....	4.841	"
3.ª    "    .....	3.312	"
Total.....	11.844	"

D'estes, o maior movimento foi de Lisboa, 2.604 em 1.ª classe, 3.384 em 2.ª e 2.187 em 3.ª, e como destino as de maior numero foram Porto, Caldas da Rainha, Amieira, Figueira e Valença do Minho.

Não se pôde calcular a affluencia que houve aos banhos da Felgueira, por não haver bilhetes directos.

Além d'aquelles bilhetes, houve da Figueira para os banhos da Amieira 2.874, sendo 528 de 1.ª classe, 1.206 de 2.ª e 1.140 de 3.ª, e para os banhos da Fadagosa, 20 de 1.ª, 14 de 2.ª e 5 de 3.ª

Com os bilhetes do serviço geral foram tomadas, nas estações da companhia, 1.427 senhas de paragem em pontos intermedios, 86 de ampliação de prazo para o regresso e 95 de mudança de itinerario, o que bem prova quanto o publico aprecia estas concessões.

### NOTAS DE VIAGEM

#### XIX

#### Por Charleroi a Paris

Precisa estudar muito bem os horarios quem quer viajar na Belgica, porque, como os comboios são frequentes, e entremeados os mixtos com os expressos, aproveitando estes, ganha-se muito tempo e pôde-se melhor visitar as localidades.

Assim quem está em Liége, tendo chegado de noite, como eu, e querendo seguir a Charleroi de manhã, tem, alem dos comboios das 5 horas e 43 minutos e 6 horas e 33 minutos, que são matinaes de mais, um ás 7 horas e 40 minutos e outro ás 8 horas e 57 minutos, mas como o primeiro se demora em Namur, quem vae no segundo chegará a tempo de passar para elle, ganhando assim portanto estar mais uma hora e 17 minutos em Liége.

Liége é uma importantissima e bella cidade em que se respira um ar de riqueza... e de fumo das machinas.

A sua industria em todos os artigos, em que, especialmente, o ferro é materia prima, acha-se extraordinariamente desenvolvida.

Machinas, armas, canhões, ferramentas, ferros de todas as qualidades, eis a especialidade d'aquellas grandes fabricas, que bastante senti, pela rapidez da minha viagem, não poder visitar.

O aspecto da cidade, cortada a meio pelo Meuse, é ridente; a visita torna-se facil, ou tomando um trem que custa 2 francos cada hora (os carros abertos), ou mesmo nos tremvias, que os ha em todas as direcções e com pequenos intervallos.

Elegantes *boulevards*, bellas margens do rio, pontes grandiosas sobre este, edificios notaveis, museu, palacios, egrejas, universidade, jardins, cidadellas edificadas em grandes elevações de terreno e de onde se disfrutam os mais bellos panoramas, de tudo tem aquella grande cidade, como resultado da vontade persistente e da actividade notavel dos seus habitantes.

Mas tudo isto eu vi tão rapidamente, em duas horas, que não posso descrevel-o, posto não se esqueça facilmente a visita áquella pittoresca cidade.

Partindo, no comboio das 8 horas e 57 minutos, da mesma estação *des Guillemins*, por onde cheguei, o comboio, um trem de material bem parecido com o que se usa nas linhas portuguezas, salvo o ter lavabos e retretes em todas as carroagens, para obedecer aos costumes d'aquelle povo essencialmente aceado, segue em recta para oeste, e em breve, do outro lado do rio, avistamos a grande ceara de chaminés de officinas que nos indicam que são ali os prodigiosamente importantes estaleiros e fabricas do sr. John Cockerill, em Seraing, das quaes este jornal se tem ocupado mais de uma vez.

Em breve vemos approximar se, passar o rio sobre uma ponte e unir-se á nossa, outra linha que tambem vem de Liége pela outra margem.

D'ahi em diante vamos seguindo o delicioso valle do Meuse, passando tres tunneis de pequena extensão e admirando as mais pittorescas paizagens, até que, 1 hora e 40 minutos depois da partida, tempo durante o qual percorremos apenas 60 kilometros (o que prova que nem sempre, lá por fóra, as grandes velocidades são de estontejar) paramos em Namur, cidade da qual já lhes falei de relance à ida de Antuerpia para o Luxemburgo.

Nove minutos de manobras mais ou menos fastidiosas, esperando-se os comboios que veem de Tirlemont, de Bruxellas, do Arlon e de Givet, e, de novo em marcha, deixamos á direita aquellas duas primeiras linhas e infletemos para passar ao valle do Sambre, galgando depois este rio sobre uma ponte, e outra, e varias, porque as tortuosidades d'elle não podem ser acompanhadas pela linha.

Quando nos approximamos de Charleroi vamos achando nos n'um paiz novo. Por todos os lados se extrahe do centro da terra prodigiosas quantidades de carvão.

Innumeraveis chaminés empanam a atmosphera com os seus rolos de fumo; caminhos de ferro aereos atra- vessam em todos os sentidos, levando os cestos e os wagonetes pendentes, cheios de mineral; montanhas d'este são desbastadas pelos ennegrecidos operarios; o solo, o ceu, os edificios e os habitantes, tudo é negro, sujo de fumo e de pó, requeimado pelos calores das fornalhas, tudo se agita em trabalho continuo; por toda a parte o ruido, o movimento de um centro mineiro da maior importancia na Europa.

E' essa actividade espantosa que—justamente porque os extremos se tocam—torna a cidade deserta, sem belleza nem vida.

Ruas estreitas, estabelecimentos sem compradores, passeios com bancos vazios, cervejarias pequenas e sem frequentadores.

A população está toda no trabalho, não é gente que passeie nas ruas.

Uma linha americana a vapor percorre as principaes arterias e vem parar em frente da estação do caminho de ferro, junto da qual corre um canal do Sambre, que as ruas perpendiculares passam por meio de pontes, e que forma a linha de defesa da cidade.

São notaveis as fabricas de vidros e de ferro, cujos productos abastecem grande parte da Europa.

Visto Charleroi em 4 horas, parti ás 4 horas e 7 minutos n'um roncero trem mixto que me levou cerca de 2 horas para me deixar, ou eu deixal-o a elle, farto de o aturar, em Maubeuge, 42 kilometros de percurso, no qual vamos acompanhando o curso do Sambre, umas vezes atravessando em tunnel as suas margens, outras vezes passando-o em pontes.

Proximo de Lobbes o horizonte alarga-se, temos do lado esquerdo pittorescas perspectivas, depois passamos cinco pontes, e ás 5 horas eis-nos na ultima estação belga, Erquelines, na qual nos despedimos com saudade d'aquelle bello e affectuoso paiz de que o viajante não tem senão a recordar-se com agrado.

Na estação seguinte, Jeumont, acertemos os relogios pelo meridiano de Paris; porque já estamos em França e o meridiano francez adianta 4 minutos sobre o de Bruxellas.

O meu calculo era jantar em Maubeuge e seguir a Paris no comboio seguinte, que ali passa 2 horas depois, e que, sendo um rapido, ainda chega a Paris 1 hora e um quarto antes d'aquelle em que eu ia.

Não me enganei, porque tive tempo para ver um pouco da cidade, que é feia e sem interesse, jantar...

menos mal, mas tambem menos bem, no hotel do Norte e regressar com todo o vagar á estação.

De Maubeuge em diante, linha do Norte de França, já eu tratei por occasião da ida de Paris para Bruxellas, por isso as minhas notas estão esgotadas, n'este ponto.

Esquecia-me dizer que de Charleroi a Jeumont a linha pertence ao Norte Belga e que o seu serviço não tem comparação com o das rôdes do Estado e Grande Central.

Estações velhas e incommodas, comboios vagarosos, material gasto.

Por toda a parte ha bom e mau, e só no nosso paiz se nota que não seja tudo bom.

Bom e barato, e nem assim se attende aos eternos descontentes que por cá temos, e que—alguns não tendo passado as fronteiras... de Villa Franca, em dia de tourada com bilhetes a preços reduzidos—estão sempre promptos a depreciar o que temos e a afirmar, com uma convicção profunda, que lá fóra tudo é melhor.

E' uma das grandes vantagens que eu encontro nas viagens—poder dizer-lhes que *vi*. E alguns ficam passados, pobres desdenhadores!

## 0 Estado prussiano e os caminhos de ferro secundarios

Attinge a importancia de 64 milhões de francos a somma consignada no orçamento prussiano para desenvolvimento das linhas ferreas da rede do Estado. A construccion de dez novas linhas em projecto, destinam-se 46 milhões de francos.

Ha a notar, porém, que estas construções ferro-viarias obedecem a uma participação mais ou menos importante da parte dos interessados.

No maior parte dos casos, em troca do direito da utilização eventual das estradas e vias publicas, teem os interessados que fornecer gratuitamente os terrenos necessarios. Em quatro linhas ferreas, nomeadamente, teem que pagar, além d'isso, uma contribuição de importancia variavel, sem direito a juros e que não poderá ser reembolsavel. E, finalmente, ha uma linha para a qual o Estado coopera com 106.000 francos para a compra dos terrenos precisos.

## PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

*Calcul des Ponts métalliques à poutres droites, à une ou plusieurs travées, par la méthode des lignes d'influence*—par Adrien Cart & Léon Portes, ingénieurs civils.

Dos mais notaveis livros de sciencia editados pela livraria Baudry & C.ª, de Paris, é este sem duvida o que a maior necessidade veiu attender.

O regulamento francez de 1891 (29 d'agosto) sobre pontes metallicas obriga o constructor a calcular com a maior exactidão os esforços determinados em diversos pontos da viga pela passagem das cargas moveis, e, não obstante os elementos de que o engenheiro até hoje dispunha, não lhe davam senão bases approximativas, e ainda que, tratando-se de pontes de um só tramo, qualquer erro podia ser corrigido, em pontes de mais de um vão essa correccão tornava-se impossivel.

Para evitar estes erros e facilitar o calculo exacto como é necessario, poupando grande parte das fadigas intellectuaes a que hoje se dava o engenheiro, formularam os srs. Cart e Portes o seu livro em que, n'uma

successão continua e para todas as hypotheses que se podem dar n'este genero de construções, apresentam uma série de taboas e formulas que se comprehendem á primeira vista, pela sua fórmula, pratica até o extremo, dando, além d'isso, a perfeita garantia da exactidão.

No que respeita ás vigas continuas, a solução dada pelos srs. Cart e Portes, no livro de que nos estamos ocupando, baseada no emprego do methodo das *linhas de influencia*, de Levy Dupuy e Fontvielant, geralmente applicável tanto ás pontes de estradas como ás de caminhos de ferro, isto é, tanto ás que devem resistir a esforços regulares e desencontrados, posto que menores, em geral, como ás que teem que supportalos mais methodicamente calculaveis, a solução dos srs. Cart e Portes, diziamos, é por tal forma pratica que um simples desenhador pôde, com o livro á vista, calcular uma ponte metallica.

A casa Baudry & C.º, de Paris, é a livraria que tem editado a mais completa bibliotheca de engenharia e da especialidade de caminhos de ferro, contando-se por centenas os livros d'esta sciencia que tem publicado.

## O Caminho de ferro do Monte Branco

Segundo lemos em jornaes estrangeiros, um projecto, verdadeiramente extraordinario e d'um arrojo prodigioso, o da criação d'um caminho de ferro que fará o serviço dos viajantes até o cume da grande montanha, está n'este momento prendendo as attenções geraes, da França e submetido ao estudo do Instituto frances.

Apesar das enormes dificuldades d'uma empresa d'esta ordem, a theoria do projecto, que foi elaborado por mr. Issartier, de Marselha, parece ter probabilidades de realização.

Segundo o plano de mr. Issartier, o ponto de partida da linha será a ravina de Miage, em Saint-Gervais, seguindo a via ferrea imediatamente por um tunnel de 7.400 metros, que irá terminar precisamente debaixo do cume do Monte Branco.

Ahi será aberto um poco vertical, de 12 metros de diâmetro e 2.800 metros de altura, que attingirá o cume da montanha, onde actualmente está estabelecido o observatorio de mr. Janssen.

Um duplo ascensor percorrerá o gigantesco poco, permitindo a milhares de *touristes* a ascensão sem perigos, sem fadigas, sem grandes demoras, até a corôa magestosa do rei dos Alpes.

Mr. Issartier, que não se illude sobre a importancia esmagadora dos inumeros obstaculos a vencer, sendo o seu projectado poco vertical o maior do mundo, porque a sua extensão passará do duplo dos seus similares, vae apresentar aos poderes publicos o seu grandioso projecto.

## A questão do Norte de Hespanha

Constituiu-se, em Paris, um syndicato dos obrigatarios d'esta companhia, com o fim de resistir ás prestações d'ella de pagar em pesetas, e não em francos, os seus coupons.

O programma approvado n'uma reunião do conselho provisorio, que se realizou em 5 do corrente, é o seguinte:

Exigir por todos os meios de direito que seja dado aos obrigatarios um *bond* representativo da diferença de cambio.

Que a companhia se obrigue formalmente a não distribuir dividendo senão depois de ter restabelecido o

pagamento dos coupons em francos e reembolsado aqueles *bonds*.

Seguir a marcha traçada pela camara syndical dos agentes de cambio, não recebendo em pesetas o pagamento do coupon, seja em que condições for.

A dificuldade está em que a companhia declarou que só paga em Hespanha, e portanto em pesetas, do que resulta que a conversão da diferença para a moeda franceza se torna impossivel, visto que em França deixou de haver pagamento, e tão sómente se pôde fazer venda dos coupons a quem os manda rebater em Madrid.

## COMMERÇIO PORTUGUEZ

Resumo comparativo do movimento de mercadorias, de janeiro a agosto de 1893-1894

VALORES EM MIL. REIS

### Importação para consumo

	1893	1894
Animaes vivos .....	472.139	706.007
Materias primas para as artes e industrias	10.961.789	9.798.978
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras..	3.239.878	3.077.571
Substancias alimenticias .....	7.863.602	8.708.856
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	1.481.737	1.090.293
Manufacturas diversas.....	1.676.856	1.564.198
Taras .....	50.595	43.020
Somma .....	25.473.596	24.988.923
Ouro e prata em barra e em moeda.....	929.543	92.723
Total.....	26.403.139	25.081.646

### Exportação nacional e nacionalizada

Animaes vivos.....	426.995	1.134.017
Materias primas para as artes e industrias	3.529.972	3.755.920
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras..	392.462	563.542
Substancias alimenticias.....	10.550.451	8.697.497
Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	43.009	34.315
Manufacturas diversas.....	998.775	1.432.804
Somma.....	13.941.364	15.337.793
Ouro e prata em barra e em moeda.....	3.836.072	3.420.291
Total.....	19.777.436	18.758.086

### Exportação estrangeira e ultramarina

Reexportação .....	6.215.617	7.372.270
Transito .....	1.349.856	1.198.043
Diversas mercadorias .....	7.595.473	8.570.313

## Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

O relatorio d'esta companhia, respectivo á gerencia do anno findo, dá-nos os seguintes elementos de apreciação:

O producto das duas linhas, Mirandella e Vizeu, durante o anno, foi de.....	64.320.7248	Reis
As despesas.....	53.806.7010	
Liquido.....	10.514.7238	

O movimento repartiu-se como segue:

	Mirandella	Vizeu	Total
Passageiros.....	27.966	44.310	72.276
Grande velocidade, toneladas	644	597	1.241
Pequena " "	19.023	8.618	27.641

Houve, pois, no anno de 1894:

1.º — No conjunto das duas linhas, uma diminuição de 7.084 passageiros e 4.846 toneladas de mercadorias, o que respectivamente corresponde aos decrescimentos de 8,9 % e 14 %;

2.º — Na linha de Mirandella, uma diminuição de 485 passageiros e 2.338 toneladas de mercadorias em pequena velocidade, e um aumento de 76 toneladas em grande velocidade;

3.º — Na linha de Vizeu, uma diminuição de 6.599 passageiros e de 2.594 toneladas em pequena velocidade, e um aumento de 10 toneladas em grande velocidade.

O numero de passageiros kilometricos foi de 896.898 na linha de Mirandella e de 1.009.101 na linha de Vizeu.

No anno anterior tinham sido respectivamente de 1.040.890 e 1.292.781.

O numero de toneladas kilometricas foi de: em Mirandella 643.508.000, e em Vizeu 259.740.000.

Tinham sido respectivamente, no anno anterior, de 956.459.000 e 494.896.000.

A conta de lucros e perdas apresenta, portanto, os seguintes resultados:

#### Receitas

##### Productos líquidos:

Saldo de 1893 .....	8:219 <del>769</del>	
Saldo de 1894 .....	10:514 <del>238</del>	
		18:734 <del>007</del>

##### Garantia de juro:

2.º semestre de 1893 ....	57:318 <del>647</del>	
1.º semestre de 1894 ....	62:865 <del>434</del>	
		120:184 <del>081</del>
		138:918 <del>088</del>

#### Despesas

Transferencia para a c/ de fundo de amortização de obrigações .....		4:219 <del>769</del>
		39:450 <del>675</del>

##### Encargo das obrigações:

Coupon n.º 9 = 32.074 X 555 réis .....	17:801 <del>070</del>	
Coupon n.º 10 = 31.711 X 555 réis .....	17:599 <del>605</del>	
Amortização de 45 obrigações .....	4:050 <del>000</del>	

##### Pagamento aos credores concordados:

6.ª e 7.ª prestações .....	85:071 <del>651</del>	
Prejuízo em cambio .....	3:936 <del>984</del>	
		89:008 <del>635</del>

##### Construcção:

Expropriações, despesas judiciaes, sêllos, etc...	856 <del>490</del>	
Pulsometros, pailol, pinturas, etc .....	448 <del>551</del>	
		1:305 <del>041</del>

Saldo em 31 de dezembro de 1894 .....		4:933 <del>968</del>
		138:918 <del>088</del>

Do saldo foi separada a quantia de 2:000~~000~~ réis, para ser levada ao fundo especial de amortização extraordinaria, passando o restante, ou 2:933~~968~~ réis, a conta nova.

## PARTE FINANCEIRA

### CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

#### Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

Tendo-se extraviado os coupons n.º 3 das obrigações d'esta companhia n.º 29:401 a 29:600, annuncia-se, a requerimento do interessado, que pelo espaço de trinta dias, a contar da publicação d'este no *Diário do Governo*, se receberão na sede da companhia, rua Nova do Carvalho, 71, 2.º, as reclamações que qualquer julgue ter direito a fazer para o recebimento dos mesmos coupons, e findo o prazo estabelecido se resolverá a pretensão, annullando-os, para os regulares efeitos.

Lisboa, 8 de abril de 1895. — O director de serviço, c<sup>o</sup>Antonio José Gomes Lima.

#### Companhia Portugueza dos Caminhos de Ferro Africanos

Tendo sido convocada a reunião da assembléa geral d'esta companhia para hoje 6, e não tendo havido numero suficiente para poder funcionar, é novamente convocada para o dia 22 do corrente, ás dez horas. As deliberações tomadas pela assembléa geral n'es-a segunda reunião serão validas, seja qual for a parte do capital representado pelos accionistas presentes.

Lisboa, 6 de abril de 1895. — O secretario, J. M. de Azevedo.

### REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Paris, le 12 avril 1895.

Le marché en général impressionné par les mauvaises nouvelles de Cuba et la faiblesse par contre de l'Extérieure, a réactionné sur toute la ligne: ajoutons que bon nombre de valeurs éprouvées par des ventes faites pour cause de défaillance de certains gros spéculateurs à la hausse ont certes contribué à peser pendant un certain temps sur les cours. Aujourd'hui l'orage est passé et le calme renait.

Nos Rentes mêmes n'ont pas été épargnées, car le capitaliste paraît vouloir les délaisser, momentanément, pour se porter sur des titres à gros revenus, peut-être à tort.

Nous retrouvons donc le 3 % à 102,85 fr., l'amortissable à 100,65 fr. et le 3 1/2 % à 108,15 fr.

La Banque de France cote 3.800 et 3.810 fr. L'encaisse au 11 courant s'élève à:

Or .....	2.075.141.384,60 fr.
Argent .....	1.234.714.443,39 fr.
Total .....	3.309.855.827,99 fr.

Le Crédit Foncier s'avance à 926,25 fr. L'assemblée des actionnaires de cette sociedade a eu lieu le 9 courant. Le dividende de 44 francs qui vient d'être déclaré donne une capitalisation de près de 5 % à ce titre. La réunion n'a été marquée par aucun incident. Mr. Christophe s'est attaché à réfuter, chiffres en mains, les attaques dirigées contre notre grand institut foncier par ses adversaires depuis 1890. Il a terminé en annonçant que les pourvois en cassation, formés par MM. Sarter et Guérin, venaient d'être rejetés. L'émission de 250 millions d'obligations du Crédit Foncier est fixée à la fin du mois, probablement le 27. L'opération de Conversion de l'Emprunt 1877 aura lieu à la fin de l'année. Le succès qui attend la prochaine émission de cet établissement explique suffisamment la hausse que nous constatons.

Le Comptoir National d'Escompte vaut 615 fr. Les actionnaires sont convoqués en assemblée extraordinaire pour le 25 avril. La proposition d'augmentation du capital social de 75 à 100 millions de francs est à l'ordre du jour. Le conseil d'administration s'est décidé à proposer cette mesure, en raison de l'accroissement considérable du chiffre des affaires de la société et de l'extension rapide que prend le mouvement d'opérations de ses agences, qui exige la garantie d'un capital puissant. Ces 50.000 actions entièrement libérées seront émises à 550 fr.

Le Crédit Industriel cote 570 fr.

La Société Générale s'inscrit à 495 fr. (ex-coupon de 5,75 fr. détaché le 5 courant.)

La Banque de Paris est calme à 770 fr.

Le Crédit Lyonnais varie de 822 à 825 fr.

Le Crédit Mobilier se relève a 75 fr. sur le bruit que la Companhia de Porto Rico avait réuni le nombre d'adhésions nécessaire pour assurer au premier tour l'approbation de son convenio.

La Banque Internationale finit à 540 fr.

La Rente Italienne clôture à 88,50 fr.

L'Extérieure Espagnole termine à 74 1/4.

Les Fonds Turcs sont faibles à 26,25 fr. La Banque Ottomane également réactionne à 720 fr. sur le bruit que le presidente du

conseil de la dette publique ottomane aurait déclaré qu'il n'existe pas à sa connaissance aucun projet de monopole de l'alcool à appliquer en Turquie. Il y a un mois environ la spéculation avait acheté les valeurs à turban sur la perspective de l'établissement de ce monopole, et que l'on avait escompté à ce propos une augmentation de l'intérêt de la dette.

Le 3% Portugais est toujours ferme à 26 fr. L'obligation des Tabacs Portugais donne lieu à un bon courant d'affaires à 460 fr. (ex-coupon de 11,25 fr.) L'action cote 535 fr. sans grand changement.

Les Fonds Roumains sont stationnaires, la rente 5% 1875 à 103 fr. (ex-coupon). La 5% 1893 se tient à 99,85 fr. et la 4% 1890 varie à peine à 90,50 fr.

Peu de changements en Fonds Russes, mais la tendance est un peu plus faible.

Le calme est complet maintenant sur le marché des titres des Grandes Compagnies des Chemins de fer Français. La spéculation à la baisse manque d'éléments pour opérer sur ces valeurs, car les recettes du trafic accusent de meilleures tendances.

Les Chemins Étrangers, à part les Autrichiens, se retrouvent aux prix précédents.

Le Suez est plus calme à 3.440 fr.

Le Panamá a été l'objet de quelques affaires. Cette reprise coïncide avec le retour de Mr. de la Tournerie après un séjour de plus d'un mois dans l'Isthme. Les études faites par cet ingénieur concluent à la possibilité d'achever le canal.

Les Bons à Lots sont à 133 fr. Le prochain tirage a lieu le 16 avril.

Les Omnibus, le Gaz, les Voitures, les Eaux, et plusieurs valeurs de Forges et Acieries ont été particulièrement l'objet de transactions depuis une quinzaine.

Le marché des Mines d'or sur notre place prend chaque jour de l'extension, et les affaires ont pris une telle importance que la nécessité s'est fait sentir de créer sous le péristyle un groupe spécial pour ces valeurs.

La production d'or des mines du Transvaal pour mars est la plus forte. Comme jusqu'à ce jour, elle est de 2.840 onces supérieure, et chaque jour le nombre de pilons destinés à extraire d'or augmente.

Le Robinson passe à 235 fr. Le rendement de mars est de 14.142 onces d'or contre 12.457 en février. Le bénéfice du mois est de 30.000 livres sterlines.

Le Champ d'or sur l'annonce de sa production de 4.200 onces pour le mois dernier s'avance à 120 fr.

Langlaagte clôture à 118,75 fr.

La Buffelsdoorn, nouvelle venue sous le patronage de la London and Paris Financial and Mining Corporation, se traite de 155 à 157,50. La compagnie possède des disponibilités importantes : ses propriétés couvrent 4.200 hectares. On croit que deux dividendes chacun de 10% pourront être déclarés cette année.

Simmer and Jack s'inscrit à 372,50 fr. sur le bruit qu'un filon d'une épaisseur de 8 pieds a été recoupé à une profondeur de 600 pieds.

La Gedenhuis se maintient à 165 fr. Fermeté de la Goldfields à 128,75 fr., de la Transvaal Land à 45 fr., du Bechuanaland à 65 fr. et de la Moçambique à 36,25 fr.

La Londonderry, mine australienne, de 55 tombe à 32,50 fr.

La Transvalia se traite à 7,50 fr., la privilégiée à 18 fr.

La Ferreira s'échange de 440 à 445 fr.

La Central-Buffelsdoorn a donné lieu à un assez grand nombre d'affaires de 57,50 à 60 fr.

Le Rio a été l'objet de bons achats de 340 à 350 fr., on reparle d'arrangement entre les mines, et on dit que la traction électrique qui se répand dans le monde entier consommera beaucoup de cuivre.

Le Tharsis s'avance également à 120 fr.

Le Cape Copper vaut 42,50 fr.

Dans notre prochaine Revue, nous dirons quelques mots au sujet des actions des compagnies d'assurances.

L. C.

### BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de abril de 1895.

O cambio do Brazil sobre Londres não sofreu modificação sensível durante a quinzena. A transferencia de capitais da Europa para emprego no Brazil ainda está submetida às conveniências dos poderosos influentes financeiros, que estão negociando com o governo brasileiro. Se até aqui a alta na estimativa do ouro tem convindo aos financeiros carecendo collocar os seus capitais no Brazil, que por este motivo dão a lei, virá a succeder o contrario, quando por seu turno o tesouro brasileiro tiver necessidade de transferir os juros e amortizações dos capitais que ultimamente tem ido procurar collocação no Brazil. Em março já o governo brasileiro retirou da circulação 20.000 contos em papel moeda, mas, ao contrario do que se devia esperar, esse facto não influi no cambio. Segundo ouvimos, o governo brasileiro procura

adoptar diversas providencias no sentido de limitar e restringir, quanto possível, as especulações que se dão no mercado de cambios. Informou nos pessoa competente que uma das medidas que parece serão promulgadas, é a que proíbe a negociação de cambiaes sem documento comprovativo das existencias de disponibilidades em Londres ou em qualquer mercado estrangeiro. Como documento comprovativo figurarão os conhecimentos ou facturas dos carregamentos ou consignações de café. Julga-se que esta providencia, se rigorosamente cumprida, restringirá bastante a especulação e que, reduzida a oferta às suas verdadeiras proporções, os cambios atingirão uma cotação mais regular e mais em harmonia com as circunstâncias.

O externo brasileiro, segundo as ultimas informações, continua bastante sustentado nos mercados de Londres e Paris, e com tendência bastante favorável, apesar de não serem absolutamente tranquilizadoras as notícias acerca da situação política, económica e financeira do Brazil. O paiz tem recursos para se sahir triunfante das dificuldades do presente, mas para isso é necessário que a ordem publica seja completamente assegurada e que se restabeleça a plena confiança no existente. Annuncia-se a publicação em Londres d'un livre que se diz destinado a produzir grande sensação. É um estudo da situação económica e financeira do Brazil, devido à pena auctorizada e prestigiosa d'un notável economista, parlamentar e estadista brasileiro, que foi ministro da fazenda já no novo regimen, e que ha annos veiu fixar a sua residencia na Europa, vivendo actualmente em Londres.

A situação da nossa praça foi muito pouco animada na quinzena que hoje finda, a despeito mesmo dos feriados d'esta ultima semana. As inscrições d'assentamento regularam de 35,60 a 36,00, as de coupon de 35,50 a 35,80 e 36,00. As obrigações de 4 p. c. de 1888 mantiveram-se a 15,700 e as de 4 1/2 (1888-89) a 46,750 (ass.). As obrigações dos tabacos conservaram-se a 103.000 reis. As acções do Banco de Portugal affrouxaram algum tanto, descendendo a 116,750, mas em breve voltaram à anterior cotação de 118,750.

Acabamos de ver o primeiro relatorio da gerencia da nova Companhia do Príncipe. O activo e o passivo da companhia foi em 1893 de 584.071,7453 reis. A companhia tem propriedades no valor de 191.919,7310 reis, um deposito de 127.849,7830 reis no Banco Ultramarino e no Credito Predial. Plantou até 31 de dezembro de 1894 mais de 52.000 cacaueiros e fez habitações para 400 colonos. Tem arroteados 70.000 hectares de terreno. Esta companhia, dirigida por gente habil e competente, muito conhecida da agricultura colonial, tem, quanto a nós, grande futuro.

Da praça do Porto representou se ao sr. ministro da justiça, pedindo a promulgação da lei que torna obrigatorio o uso de letra para transacções superiores a 20.000 reis. Esta solução está pendente do parecer d'uma comissão especial de jurisconsultos e negociantes. Parece que este parecer será favorável ao pedido portuense.

Por causa da lei eleitoral, recentemente publicada, foi mandado inserir no Diário do Governo um resumo do recenseamento geral da população do paiz, feito em 1890. No reino e ilhas é acusada a existencia de uma população de 5.049.729 habitantes, mais 499.030 de que a população assinalada pelo censo de 1878. Não é explicável a demora que houve em publicar este mappa, e a coincidencia d'esta publicação com o decretoamento da nova lei eleitoral pôde dar margem à suspeita de que este apuro foi feito ad hoc e, fóra do proveito que d'ele resulte para a distribuição proporcional dos deputados, pôde muito bem ser que não venha a merecer maior confiança para quaisquer estudos económicos, que tenham por base a estatística. Temos ideia de ouvir em tempo que o recenseamento da população em 1890 não fôr em muitos concelhos devidamente concluído e apurado, tendo ficado em branco um numero avultado de boletins, de modo que faltava a este trabalho o essencial para poder ser considerado como a verdadeira expressão dos factos.

J. F.

### CURSO DOS CAMBIOS, DESCONTOS E AGIOS

	Dinh.	Papel	
Londres 90 d.v...	42	41 <sup>15</sup> / <sub>16</sub>	Desconto no Banco de Portugal.
" cheque ..	41 <sup>7</sup> / <sub>8</sub>	41 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	No mercado .....
Paris 90 d.v.....	679	680	Agio B. Ayres ..
" cheque ..	681 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	682	Cambio Brazil ..
Berlim 90 d.v....	279	280	Premio da libra ..
" cheque ..	282	283	
Francfort 90 d.v..	279 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	280 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
" cheque ..	282 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	283 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	
Madrid cheque ..	1.020	1.035	

## Cotações dos fundos portugueses e títulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguesas e estrangeiras

	ABRIL													
	1	2	3	4	5	6	8	9	10	11	12	13	15	-
<b>Bolsa de Lisboa:</b>														
Inscrições assent.....	35,48	35,40	35,45	35,45	35,50	35,60	35,60	35,90	36	-	-	36	36	-
" coupon.....	35,35	35,40	35,45	-	-	35,50	35,57	35,80	-	-	-	36	36	-
Dívida externa.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. 4% 1888, premios.....	-	15.900	-	-	15.900	15.900	15.900	-	-	-	-	15.950	-	-
" 4 1/2% 1888 assent....	46.500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4% 1890 coupon....	41.000	41.000	41.000	41.200	41.400	-	41.200	-	41.300	-	-	44.300	44.400	-
" 4 1/2% 88-89 assent....	46.500	-	-	-	-	46.500	-	-	-	-	-	-	-	-
" Tabacos coupon.....	-	-	-	-	103.000	-	103.000	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal.....	117.000	-	-	115.000	115.000	114.000	-	116.500	118.000	-	-	-	118.400	-
" " Commercial.....	-	-	-	100.000	100.000	-	-	101.500	102.000	-	-	-	-	-
" " N. Ultramarino....	-	-	-	-	56.000	-	-	-	56.000	-	-	-	-	-
" Tabacos coupon.....	-	-	-	63.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Comp. Real.....	11.000	-	-	11.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. prediaes 6%.....	-	93.000	93.000	93.000	93.000	93.000	-	-	-	-	-	93.000	-	-
" " 5%.....	90.000	-	-	-	-	90.000	89.700	-	-	-	-	-	-	-
" Comp. Real 3%.....	-	21.300	-	-	-	21.500	-	-	-	-	-	-	-	-
" C. Nacional.....	-	-	-	-	-	21.500	-	-	-	-	-	-	-	-
" Atravez África.....	74.500	-	-	74.500	74.500	74.500	-	74.500	-	-	-	-	74.300	-
<b>Bolsa de Paris:</b>														
3% portuguez.....	25,50	25,65	25,90	25,80	25,68	25,75	25,62	25,81	25,81	25,84	-	-	-	-
Acções Comp. Real.....	43,25	42,50	43	43,50	-	45	-	45	47,50	45	-	47,50	-	-
" Madrid-Caceres.....	55,50	-	-	55,25	-	50	-	50	50,25	52,50	53,50	55	-	-
" Norte de Hespanha.....	105	103	103	105	105	106	106,50	104,75	106,50	-	-	-	-	-
" Mad. Zaragoza.....	154	150,50	-	156	155	-	156,25	156,50	155	-	-	-	-	-
" Andaluzes.....	170	174	175	-	174	175	180	176,25	180	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real.....	124	124	123	122	-	121	120	119,50	120	117,50	117,50	-	-	-
" C. Beira Alta.....	73,75	72,50	72,50	72,50	72,50	71,37	71	-	69,50	-	-	-	-	-
" Madrid-Caceres.....	162,50	-	155,25	155	152	147	147	145	146	150	148	150	-	-
" N. Hesp. (1.ª hyp.)....	237	239	238	239	239	239,37	239,50	239,25	237,25	-	-	-	-	-
<b>Bolsa de Londres:</b>														
3% portuguez.....	25,62	25,62	25,50	25,50	25,62	25,62	25,50	25,50	25,50	25,50	-	-	-	-
Obrig. Atravez África.....	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	66	-	-
<b>Amsterdam:</b>														
Obrig. Atravez África.....	64,37	64,37	64,37	64,87	64,87	64,87	64,50	64,50	64,50	64,50	-	-	-	-
<b>Bruxellas:</b>														
Obrig. Atravez África.....	63,75	63,75	-	-	-	-	-	-	-	65,50	-	-	-	-

## Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis

Linhas	Período de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO					
		1895			1894			Totaes			Diferença a favor de		
		Kil.	Totaes	Kilometrícias	Kil.	Totaes	Kilometrícias	1895	1894	1895	1894	1895	1894
<b>COMPANHIA REAL</b>													
Antiga rede.....	19 25 de Março	690	Réis 53.171:000	Réis 77.059	690	Réis 52.099:061	Réis 75:505	Réis 570.629:000	Réis 585.341:441	-	Réis 14.712:441		
enova não garantida.....	26 1 Abril	"	Réis 50.307:000	Réis 72.908	"	Réis 50.975:264	Réis 73:877	Réis 620.936:000	Réis 636.320:705	-	Réis 15.384:705		
<b>Nova rede garantida.</b>													
Nova rede.....	19 25 de Março	380	Réis 5.915:000	Réis 15.565	380	Réis 5.842:039	Réis 15:373	Réis 63.274:000	Réis 65.765:999	-	Réis 2.491:999		
garantida.....	26 1 Abril	"	Réis 5.399:000	Réis 14.734	"	Réis 5.708:878	Réis 15:023	Réis 68.873:000	Réis 71.474:877	-	Réis 2.601:877		
<b>Sul e Sueste...</b>													
26 4 de Março	475	Réis 8.383:205	Réis 17.648	475	Réis 13.792:400	Réis 29.036	Réis 101.984:863	Réis 115.463:995	-	-	-	-	-
5 11 "	"	Réis 11.480:460	Réis 24.169	"	Réis 13.285:260	Réis 27.968	Réis 116.463:325	Réis 128.749:255	-	Réis 10.479:130			
<b>Minho e Douro.</b>													
5 11 de Março	253	Réis 5.252:454	Réis 20.761	253	Réis 4.255:290	Réis 16.819	Réis 30.836:838	Réis 50.250:698	Réis 586:140	-	-	-	-
Beira Alta.....	12 18 de Março	"	Réis 5.291:743	Réis 20.916	"	Réis 5.200:187	Réis 20.534	Réis 56.128:581	Réis 55.450:885	Réis 677:696	-	-	-
<b>Nacional (Mindella e Vizela).....</b>													
12 18 de Fevereiro	105	Réis 866:085	Réis 8.248	105	Réis 1.052:347	Réis 10.022	Réis 6.722:583	Réis 7.179:064	-	Réis 356:481			
19 25 "	"	Réis 1.089:113	Réis 10.372	"	Réis 1.103:704	Réis 10.511	Réis 7.811:696	Réis 8.282:768	-	Réis 471:072			
<b>Guimarães.....</b>													
5 11 de Fevereiro	34	Réis 1.091:635	Réis 32.106	34	Réis								

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Companhia Real.** — No dia 6 foi assignada a escriptura para pagamento ao governo do debito da Companhia Real dos Caminhos de ferro ao Estado, recebendo o thesouro as 72.718 obrigações privilegiadas de 1.º grau, de que trata o convenio homologado pelo tribunal do commercio. Outorgaram, por parte do governo, o sr. conselheiro Luiz Perestrello, director geral da thesouraria, e por parte da companhia, os srs. Manuel Paes de Villas Boas e Henrique Daenhardt.

**O ascensor de S. Sebastião da Pedreira.** — Segundo refere um collega, o projectado ascensor do Rocio a S. Sebastião da Pedreira, tão desejado pelos moradores d'aquella parte da cidade, e que parecia de imediata realização, pelas pessoas que figuravam na emprea, e porque a maior parte do material já tinha vindo do estrangeiro, parece agora totalmente morto, porque cerca de 40 toneladas d'esse material, que existiam na alfandega desde janeiro de 1891, e que deviam algumas centenas de mil réis de armazenagem, foram agora vendidas em leilão aos ferros-velhos a 12 réis o kilo, e proximamente serão pelo mesmo motivo vendidas as machinas.

**De Valença a Melgaço.** — Instalou-se no dia 8, no Porto, a companhia da linha ferrea americana de Valença a Melgaço. Achando-se presentes os concessionarios e accionistas em numero legal, foi constituída a mesa da assembléa pelos srs. Francisco Antonio de Lima, presidente, e Quintino Gramacho Vianna e Guillerme José da Silva, secretarios.

O sr. presidente expoz algumas das razões que deram origem e serviram de base aos trabalhos encetados para a instalação e organização da companhia, e convidou os concessionarios a darem á assembléa as explicações que tivessem por convenientes. O sr. Antonio Luiz Pereira expoz largamente os trabalhos já realizados e os que ha ainda a fazer para servirem de base á organização definitiva da companhia, cuja prosperidade demonstrou ser garantida pela larga receita do movimento commercial entre Valença e Melgaço. Falaram o sr. Augusto Cazaux, que deu varias explicações ácerca da exploração da linha por meio de tracção a vapor, e varios accionistas sobre a instalação imediata da companhia, a qual foi votada por unanimidade.

O projecto de estatutos deve ser apresentado na proxima reunião.

**Caixa de Socorros da Companhia Real.** — A administração contractou com o bem sortido estabelecimento do sr. Lopes Banhos, na rua dos Retrozeiros, 157, o fornecimento de todos os artigos de uso domestico aos empregados, tales como louças de ferro esmaltadas, fogões, fornalhas, ferragens, quinquilharias, ferramentas, etc.

O pagamento d'estes artigos é feito pelos empregados em quatro prestações mensaes, o que lhes é de toda a vantagem.

O sr. Banhos é já fornecedor de varias das principaes cooperativas de Lisboa.

## LINHAS HESPAÑOLAS

**Carlet a Villanueva de Castellón.** — A primeira seccão d'este caminho de ferro, comprehendida entre Carlet e Alberique, será aberta á exploração por todo o proximo mez de maio.

**Cantabrico.** — A companhia constructora d'esta linha pediu auctorização ao respectivo ministerio para a realização dos estudos d'um caminho de ferro que, partindo de Cabezón de la Sal,

terminará no porto de Unquera, na extensão approximada de 30 kilometros.

**Calatayud-Teruel-Sagunto.** — Consta que se constituiu em Valencia uma sociedade anonyma para a construcção d'este caminho de ferro.

Sagunto contribuiu com 5.000 duros, que foram depositados n'uma casa bancaria, a fim de que o caminho de ferro atravesse aquella cidade, e Segorbe e Teruel depositarão igual quantia, com identico fim.

A cerca d'este caminho de ferro consta a um collega de Valencia, que uma empresa estrangeira pretende concorrer á arrematação da linha, fazendo-se representar simuladamente por entidades hespanholas.

**Bilbao a las Arenas.** — São do systema Phoenix os carris que vão substituir os que actualmente existem nas linhas dos tremvias de Bilbao a Santurce e Las Arenas.

Diz-se que em agosto proximo já estes tremvias funcionarão com motor electrico.

**Transversal.** — Já está sendo utilizada pela locomotiva que auxilia os trabalhos de construcção d'este caminho de ferro, a ponte metallica sobre o rio Tormes, situada no trajecto comprendido entre Salamanca e Béjar.

**Novas linhas.** — A *Gaceta de Madrid* publicou já as leis concedendo as linhas de Buitrago a Burgos, Burgos a Bercedo, e Bercedo a Santoña, que constituem a nova linha de caminhos de ferro economicos a que nos referimos no nosso numero passado, e uma outra, tambem de via reduzida, de Vigo a Ramallosa, podendo prolongar-se á cidade de Bayona.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

### FRANÇA

Em Paris estuda-se activamente o meio de aumentar e melhorar consideravelmente o serviço de transportes ferro-viarios, durante o periodo da exposição universal de 1900.

Entre outras disposições, foi já adoptada a prolongação das linhas da estação de Moulineaux a Saint-Lazare, e da estação de Cluny á praça Medicis.

O ministro, mr. Picard, trabalha tambem vivamente para conseguir a juncção de Cluny com as estações das companhias de Orleans e Lyon.

A companhia do Oeste acaba de realizar um contracto com o syndicato Heilmann, pelo qual este ultimo se obriga a fornecer á companhia, por todo o mez de junho proximo, duas locomotivas electricas de 110 toneladas, podendo rebocar um peso de 200 toneladas, com uma velocidade média de 100 kilometros por hora.

Estas locomotivas terão o triplo da força motriz da que, no anno passado, foi submetida a varias experiencias na linha de Nantes, e serão construidas nas officinas Cail. Destinam-se ao serviço da linha de Paris-Dieppe, e por meio d'ellas já a companhia espera effectuar, em 2 horas, o transporte dos membros do congresso de Caminhos de Ferro, que em junho do corrente anno se reunirão em Londres.

Projecta-se, em Paris, a criação d'uma nova *gare*, para serviço da companhia do Norte. Para esse fim tem-se efectuado algumas demolições no *faubourg* Saint-Denis.

A nova estação ficará sendo o *terminus* para os comboios de cintura, e todos os passageiros com destino a Saint-Denis, Enghien, Montmorency, Chantilly e ás outras estações proximas de Paris, na rede do Norte, embarcarão n'esta *gare* especial, seguindo directamente ao ponto desejado.

### BELGICA

Nas linhas de Ourthe e de Liège-Guillemains-Rivage procedeu-se ultimamente a novas experiencias de tracção electrica.

O comboio electrico compunha-se de duas carroagens, sendo uma destinada ao motor, accionado por accumuladores, e indo na outra varios engenheiros e o chefe de tracção da companhia.

As experiencias deram bom resultado.

### CHILI

Foram superiormente aprovados os estudos definitivos do ramal de Ijuhy, no caminho de ferro de S. Paulo-Rio-Grande, na extensão de 230 kilometros. Foram igualmente aprovados os estudos relativos a dois outros lanços que a mesma companhia vai construir, sendo um do Rio Uruguay ao Porto de Uniano, e outro d'este ultimo ponto a Itarara.

O primeiro d'estes lanços tem 348 kilometros de extensão e o segundo 595.

## Caminhos de ferro da Zambezia

### Estatutos da Companhia

Sociedade anonyma — responsabilidade limitada

#### TITULO I

##### Denominação, fins, sede legal e duração da companhia

Artigo 1.<sup>o</sup> É formada pelos presentes estatutos uma companhia com o nome de «companhia dos caminhos de ferro da Zambezia» sociedade anonyma de responsabilidade limitada.

Art. 2.<sup>o</sup> Os fins da companhia são: construir e explorar caminhos de ferro; cultivar terrenos; adquirir do estado, de companhias ou de particulares, concessões, privilegios e direitos, propriedades agricolas, urbanas ou outras quaequer; emprehender a construção de estradas, pontes e caes, abertura de canais e outras quaequer obras publicas ou para serviço da propria empresa; organizar serviços de navegação; promover e dirigir a colonização dos terrenos em que fôr interessada, e emprehender quaequer trabalhos e operações agricolas, industriais e financeiras, e especialmente tudo o que fôr relativo à administração e fomento de qualquer prazo da corôa, e tudo o que directa ou indirectamente conduza aos fins indicados, podendo crear empresas parciais, nas quae terá a faculdade de tomar qualquer participação, ou associar-se por qualquer modo com quaequer individuos, firmas comerciais ou companhias já existentes, podendo tambem adquirir e vender acções e obrigações da propria companhia.

Art. 3.<sup>o</sup> A companhia é portuguesa e a sua sede legal é em Lisboa.

Art. 4.<sup>o</sup> A duração da companhia é por tempo indeterminado. Poderá contudo a companhia, em qualquer época, liquidar, por decisão de uma assembléa geral extraordinaria, convocada para tratar especialmente d'este assumpto.

#### TITULO II

##### Capital e acções

Art. 5.<sup>o</sup> A companhia constitue-se desde já com o capital de réis 112.500.000, ou 25 000 libras, ou 625.000 francos, dividido em vinte e cinco mil acções de 4.500 réis, 1 libra ou 25 francos cada acção, capital que será elevado até 2.700.000.000 réis, quando as necessidades da companhia o reclamem.

Art. 6.<sup>o</sup> O conselho de administração fica desde já auctorizado a emitir todo o capital a que se refere o artigo antecedente, de uma só vez ou por emissões successivas.

Art. 7.<sup>o</sup> Fica igualmente o conselho de administração auctorizado a dispor da parte que seja necessaria das acções a emitir para a execução de condições contidas em qualquer concessão do governo, ou em qualquer contracto que esta companhia faça com a companhia de Moçambique ou com a companhia da Zambezia, ou ainda para facilitar a emissão das obrigações destinadas à construção de caminhos de ferro.

Art. 8.<sup>o</sup> O capital inicial está já subscrito, tendo sido pagos 10 por cento no acto da subscrição, e devendo ser pago o restante quando fôr determinado pelo conselho de administração. Equal forma de pagamento regulará, nas emissões posteriores, para as acções subscriptas a dinheiro.

Art. 9.<sup>o</sup> As acções, enquanto não estiverem pagas, são nominativas. As acções inteiramente pagas pôdem ser nominativas ou ao portador, à escolha do seu proprietário.

Art. 10.<sup>o</sup> A cessão das acções ao portador opera-se pela entrega do título, e a das acções nominativas em conformidade com a lei, e por meio de uma declaração de transferencia, em modelo impresso, distribuído gratuitamente pela companhia e assignado pelo cedente e pelo cessionario, mediante o qual a companhia effeuctuará o registo de transferencia nos seus livros e fornecerá ao cessionario um novo título em substituição do do cedente.

Art. 11.<sup>o</sup> O conselho de administração fixará as taxas a pagar por cada conversão de acções nominativas em acções ao portador, e vice-versa, e por cada transferencia de acções nominativas.

#### TITULO III

##### Obrigações

Art. 12.<sup>o</sup> A companhia tem a faculdade de emitir obrigações, que poderão ter como garantia, não só o seu capital acções, mas todas ou quaequer das propriedades moveis ou immoveis da companhia.

Art. 13.<sup>o</sup> O conselho de administração fica desde já auctorizado a effeuctuar uma primeira emissão de obrigações do valor nominal até 2.250.000.000 réis ou 500.000 libras ou 12.500.000 francos. Para esse fim, porém, a companhia cumprirá os deveres especiaes que a tal respeito a lei impõe a sociedades anonymas.

#### TITULO IV

##### Administração da companhia

Art. 14.<sup>o</sup> A companhia é administrada por um conselho composto de um minimo de cinco administradores, podendo este numero ser elevado até vinte e um.

§ unico. A maioria dos membros do conselho de administração será constituída por cidadãos portugueses domiciliados no reino.

Art. 15.<sup>o</sup> Um dos administradores poderá ser de nomeação régia e outro designado por cada uma das companhias de Moçambique e da Zambezia, quando respectivamente com uma d'essas companhias venha a ser feito qualquer contracto relativo à construção de caminhos de ferro.

Art. 16.<sup>o</sup> Poderá haver administradores com residencia permanente no estrangeiro, os quae, e bem assim os que estiverem accidentalmente ausentes, terão a faculdade de se fazerem representar, nas deliberações do conselho de administração, por um outro administrador. Uma simples auctorização por carta basta para este fim, mas nenhum administrador poderá reunir mais de dois votos, incluindo o seu.

Art. 17.<sup>o</sup> Cada administrador deverá justificar a propriedade de, pelo menos, cem acções, que serão inalienaveis durante o tempo das suas funcções, não devendo, porém, o numero de acções ser nunca inferior a uma por mil do capital emitido. Estas acções serão depositadas no cofre da companhia ou em qualquer outro lugar que fôr designado pelo conselho de administração.

Art. 18.<sup>o</sup> O conselho de administração será renovado na razão de um terço em cada anno; os membros que sairem podem ser reeleitos indefinidamente.

Para as primeiras applicações d'esta disposição, a sorte indicará a ordem da saída.

A renovação será feita depois por antiguidade.

§ unico. O conselho de administração terá a faculdade de, até que esteja completo o numero maximo fixado pelo artigo 14.<sup>o</sup> dos presentes estatutos, nomear novos administradores escolhidos de entre os accionistas da companhia devidamente habilitados, os quae funcionarão até a primeira assembléa geral, que resolverá sobre a nomeação definitiva.

Art. 19.<sup>o</sup> O conselho de administração terá um presidente, um vice-presidente e um secretario, eleitos entre os seus membros domiciliados em Portugal.

Art. 20.<sup>o</sup> O conselho de administração reunir-se-ha sob a presidencia do seu presidente, vice-presidente, ou, na falta d'estes, sob a do administrador mais idoso, uma vez em cada semana, ou mais vezes, se os interesses da companhia o exigirem.

§ 1.<sup>o</sup> As decisões serão tomadas por maioria de votos dos membros presentes ou devidamente representados, conforme o artigo 16.<sup>o</sup>

§ 2.<sup>o</sup> Em caso de empate, o presidente tem voto de qualidade.

§ 3.<sup>o</sup> Para que sejam validas as deliberações do conselho de administração, é necessário que haja, pelo menos, cinco administradores presentes ou representados, e pelo menos, quatro administradores presentes.

§ 4.<sup>o</sup> Todas as vezes que a maioria presente do conselho deliberar que sobre determinado assumpto sejam ouvidos os administradores ausentes, na Europa, serão dirigidas a estes comunicações para darem o seu voto, as quae deverá ser dada resposta no mais curto prazo possível. Os votos que chegarem á sede do conselho quinze dias depois da expedição das cartas não serão contados para as resoluções, mas far-se-ha menção d'elles na acta.

Art. 21.<sup>o</sup> O conselho de administração terá os poderes mais latos para administrar os negocios da companhia, e exercerá em nome d'esta todos os que não forem da competencia das assembléas geraes, ou contrarios ás leis geraes ou aos presentes estatutos.

Art. 22.<sup>o</sup> Os membros do conselho de administração teem direito a um vencimento annual fixo de 200 libras em oiro cada um, que deve ser incluido nas despesas geraes, e á participação nos lucros liquidos mencionada no artigo 42.<sup>o</sup> dos presentes estatutos, e que será dividida entre elles conforme o conselho resolver.

§ unico. Durante o primeiro periodo de existencia da companhia, e até que ella esteja habilitada a construir a primeira linha ferrea, estes vencimentos serão reduzidos de 50 por cento.

Art. 23.<sup>o</sup> O conselho pôde delegar, no todo ou em parte, os seus poderes, para tratar dos negocios da companhia na sua sede, em África ou no estrangeiro, em um ou mais administradores, cujas atribuições e gratificações o conselho regulará.

§ unico. Para que esta delegação se effectue, é necessário que seja aprovada, pelo menos, por dois terços dos administradores em exercicio.

O conselho pôde tambem delegar, nas mesmas condições, em quem quizer, todos ou parte dos seus poderes, mas unicamente para um mandato especial e para um determinado assumpto.

Art. 24.<sup>o</sup> Os actos da compra, venda e troca das propriedades immobiliarias, os arrendamentos, as transferencias de fundos, actos publicos, valores pertencentes á companhia, as transacções, contractos e actos de que lhe resultar obrigações, os recibos e endossos e ordens sobre depositarios de fundos, devem ser assignados por dois administradores, excepto no caso de uma delegação expressa do conselho a um administrador ou a um mandatario especial.

## TITULO V

### Conselho fiscal

Art. 25.<sup>o</sup> Haverá um conselho fiscal composto de não menos de três membros, nem mais de cinco, eleitos por três anos pela assembléa geral, de entre os accionistas que possuirem, pelo menos, cem accções, as quaes serão inalienaveis durante o tempo das suas funcções.

Estas accções serão depositadas no cofre da companhia ou em qualquer outro lugar que fôr designado pelo conselho de administração.

Os membros do conselho fiscal poderão ser reeleitos indefinidamente.

Art. 26.<sup>o</sup> No caso de impedimento permanente de qualquer dos membros do conselho fiscal, este conselho escolherá para preenchimento do lugar vago um dos accionistas da companhia, nas condições do artigo antecedente.

A referida nomeação, para ser definitiva, precisa de ser confirmada pela primeira assembléa geral que funcionar.

Art. 27.<sup>o</sup> Os membros do conselho fiscal terão direito a uma cedula de presença de 2 libras em oiro por sessão do seu conselho ou dos do conselho de administração a que assistirem, e mais a participação dos lucros da companhia, indicada no artigo 42.<sup>o</sup> dos presentes estatutos.

A importancia total das cedulas acima mencionadas não excederá annualmente, para cada membro do conselho, a quantia de 50 libras.

§ unico. Durante o primeiro periodo de existencia da companhia, e até que ella esteja habilitada a construir a primeira linha ferrea, estes vencimentos serão reduzidos de 50 por cento.

## TITULO VI

### Assembléas geraes

Art. 28.<sup>o</sup> A assembléa geral, regularmente constituída, representa a totalidade dos accionistas. As suas resoluções são obligatorias para todos, mesmo para os accionistas ausentes ou dissidentes e os interdictos pelos estatutos.

Art. 29.<sup>o</sup> A assembléa geral ordinaria reune-se todos os annos em Lisboa, antes de 1 de julho. Reunir-se-ha ainda extraordinariamente todas as vezes que o conselho de administração ou o conselho fiscal o julgarem necessário.

Art. 30.<sup>o</sup> Pôdem fazer parte da assembléa geral todos os accionistas que, trinta dias, pelo menos, antes da respectiva assembléa, tenham inscripto em seu nome, ou depositado em troca de recibo da companhia, cem accções. A todos os proprietarios de accções nominativas, e aos que fôrem depositantes de accções ao portador com o recibo da companhia, será enviado, quando fôr convocada uma assembléa geral, convite para essa assembléa, e comunicação dos assumptos dados para ordem do dia. O convite para as assembléas geraes será publicado, pelo menos, dez dias antes da reunião no *Diario do Governo*, e, pelo menos, em outro jornal de Lisboa, Paris e Londres.

Art. 31.<sup>o</sup> O conselho de administração é obrigado a inserir na ordem do dia de qualquer assembléa geral todas as propostas que lhe sejam comunicadas, para este fim, quinze dias antes da proxima reunião, por um grupo de não menos de vinte accionistas, com direito de tomar parte na assembléa geral e representando no seu conjunto, pelo menos, um vigesimo do capital social da companhia.

Art. 32.<sup>o</sup> Todos os accionistas possuidores de accções nominativas, e todos os accionistas possuidores de qualquer numero de accções ao portador, depositadas em troca de recibo da companhia, passado, pelo menos, trinta dias antes da respectiva assembléa, pôdem fazer-se representar na assembléa geral por outro accionista que tenha direito a fazer parte d'ella. Os menores e mais pessoas de incapacidade legal serão representados pelos seus tutores ou curadores legaes, ou pelos accionistas presentes na assembléa, que d'estes representantes legaes tenham procuração. O conselho de administração indicará a forma das procurações, que poderá ser por simples carta.

Art. 33.<sup>o</sup> Cada accionista, membro da assembléa geral, terá um voto por cada duzentas accções que possuir ou representar, com o unico limite de numero de votos determinados pela lei.

Art. 34.<sup>o</sup> O conselho de administração apresentará uma lista de presença, na qual serão inscriptos os nomes de todos os accionistas e o numero das respectivas accções. Esta lista será rubricada em frente do nome do accionista, por elle mesmo ou por quem o represente, antes de entrar na sala da assembléa geral. A carta de convite ou o recibo de deposito de accções poderá servir, sendo necessário, como prova de identidade do individuo que assina.

Art. 35.<sup>o</sup> O presidente do conselho de administração, ou outro administrador designado pelo conselho, será o presidente da assembléa geral e nomeará o secretario e dois escrutinadores, que serão os accionistas presentes na assembléa que representem o maior numero de accções e quizerem aceitar esta nomeação.

A acta da assembléa geral será assignada pelo presidente, pelos escrutinadores e pelo secretario.

Art. 36.<sup>o</sup> Para que a assembléa geral seja regularmente constituída é necessário que os accionistas presentes representem, pelo menos, um quarto do capital social.

§ 1.<sup>o</sup> Quando na reunião que houver em virtude de uma primeira convocação, não estiver representado, pelo menos, um quarto do capital, proceder-se-ha á convocação de outra assembléa geral, que deverá reunir-se, pelo menos, quinze dias depois da data da primeira reunião. O annuncio para esta segunda reunião será publicado, pelo menos, com oito dias de antecedencia.

§ 2.<sup>o</sup> As deliberações tomadas por esta segunda assembléa serão validas, qualquer que seja o numero das accções representadas; mas não é permitido tratar-se n'esta assembléa de assumpto que não esteja mencionado na ordem do dia da primeira assembléa que não chegou a constituir-se.

Art. 37.<sup>o</sup> As resoluções relativas á fusão ou reunião com outras companhias, ao aumento ou diminuição do capital, á modificação dos estatutos ou á liquidação da sociedade, só poderão ser validas quando na assembléa estiverem representados dois terços do capital social, e só poderão effectuar-se com a aprovação do governo. No caso em que na primeira assembléa, convocada para algum d'estes fins, não estejam representados dois terços do capital social, proceder-se-ha em tudo por modo analogo ao preceituado no artigo antecedente.

Art. 38.<sup>o</sup> Quando houver accionistas residentes em paiz estrangeiro que representem, pelo menos, 25 por cento do capital subscripto, poderão reunir-se em conferencia para os seguintes fins :

1.<sup>o</sup> Para examinar e discutir o relatorio e contas annuaes da administração e o parecer do conselho fiscal ácerca d'estes documentos ;

2.<sup>o</sup> Para nomearem de entre si accionistas que venham á séde da companhia represental-os na assembléa geral ordinaria, em que serão discutidos todos os relatorios e propostas.

§ 1.<sup>o</sup> Os accionistas eleitos em virtude do n.<sup>o</sup> 2.<sup>o</sup> d'este artigo serão admittidos na assembléa geral, apresentando a acta da conferencia devidamente legalizada, e que contenha :

a) A indicação nominal dos accionistas que faziam parte da reunião, das resoluções n'ella tomadas e do numero de votos, quer a favor, quer contra, que houver obtido cada uma d'essas resoluções ;

b) A declaração de que tiveram conhecimento dos documentos a que se refere o n.<sup>o</sup> 1.<sup>o</sup> d'este artigo.

§ 2.<sup>o</sup> Estes representantes terão na assembléa geral tantos votos quantos os que tiverem por suas accções, e mais os que competirem aos accionistas que representarem, mas nas votações os votos d'estes ultimos serão contados exactamente na proporção, quer a favor, quer contra, que constar da acta da conferencia a que se refere o § 1.<sup>o</sup>

§ 3.<sup>o</sup> Para cumprir as disposições d'este artigo, os accionistas residentes em paiz estrangeiro nomearão de entre si um accionista, que será encarregado de receber da administração central os exemplares do relatorio, as contas e parecer do conselho fiscal para os distribuir, podendo convocar a conferencia e corresponder-se com o conselho da administração.

§ 4.<sup>o</sup> O conselho da administração, logo que os relatorios e contas tiverem sido examinados pelo conselho fiscal, é obrigado a remetter uma copia d'este documento ao accionista que tiver sido nomeado, nos termos e para os fins declarados no paragrapho precedente.

§ 5.<sup>o</sup> As disposições anteriores não prejudicam o direito que tem o accionista residente em paiz estrangeiro para vir tomar parte pessoalmente na assembléa geral, quando não queira usar da faculdade concedida n'este artigo.

§ 6.<sup>o</sup> No caso previsto por este artigo, o dia da reunião da assembléa geral será fixado de modo que se possam executar as disposições que este artigo contém.

§ 7.<sup>o</sup> Salvo o caso a que este artigo se refere, os accionistas residentes em paiz estrangeiro são em tudo considerados como accionistas nacionaes residentes em Portugal.

## TITULO VII

### Anno financeiro, fundo de reserva, repartição de lucros

Art. 39.<sup>o</sup> O anno financeiro da companhia acaba em 31 de dezembro.

Art. 40.<sup>o</sup> O conselho fará cada anno um inventario que conterá a indicação de todos os valores moveis e immoveis pertencentes á companhia.

O inventario e contas do anno findo serão apresentados ao conselho fiscal, pelo menos, oito dias antes do dia em que deve ter lugar a assembléa geral.

Art. 41.<sup>o</sup> A repartição dos lucros liquidos annuaes será proposta pelo conselho de administração e votada pela assembléa geral, mas enquanto o fundo de reserva legal de 10 por cento do capital effectuado não estiver formado, apurar-se-ha em primeiro lugar cada anno para este fim, pelo menos, 5 por cento dos lucros liquidos da companhia.

O conselho de administração fica auctorizado a pagar cada

anno um coupon por conta do dividendo a distribuir aos accionistas nesse anno.

Art. 42º Os lucros liquidos annuaes, depois do pagamento de todas as despesas e encargos a satisfazer, serão applicados:

1º Ao fundo de reserva;

2º Ao pagamento de uma percentagem de 8 por cento dos mesmos lucros para remuneração do conselho de administração e conselho fiscal, devendo esta importancia ser dividida na proporção de  $9/10$  para o primeiro e  $1/10$  para o segundo;

3º A distribuição de um dividendo geral para todas as acções;

4º A qualquer fim especial proposto pelo conselho e aprovado pela assembléa geral.

### TITULO VIII Liquidação

Art. 43º Em caso de liquidação, a assembléa geral extraordinaria, em que ella fôr votada, nomeará os liquidatarios e dará as instruções para o modo de proceder.

### TITULO IX Disposições transitorias

Art. 44º São nomeados, por espaço de tres annos, administradores da companhia, os srs.:

Conde de Magalhães, conde da Azarujinha, Francisco da Silveira Vianna, Manuel Emydio da Silva e Henrique de Menda; e membros do conselho fiscal os srs. Carlos Ferreira dos Santos e Silva, Augusto Gomes de Araujo e Jacintho Parreira.

Art. 45º A companhia não poderá conservar por mais de dez annos as propriedades immobiliarias que adquirir, sem a especial auctorização a que se refere o § 2º do artigo 162º do codigo comercial.

## ARREMATAÇÕES

### Caminhos de ferro do Minho e Douro

#### Fornecimento de creosote

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 8 de maio proximo, á 1 hora da tarde, na administração do bairro oriental d'esta cidade, em presença do respectivo administrador, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 200 tone-ladas de creosote para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar na caixa geral de depositos, ou na sua delegação n'esta cidade, o deposito provisório de 120.000 réis.

As condições da arrematação e do fornecimento poderão ser examinadas na secção dos armazens geraes dos caminhos de ferro do Minho e Douro, na estação do Porto, em todos os dias uteis, das 10 horas da manhã ás 3 da tarde.

Porto, 26 de março de 1895.

#### Fornecimento de 132 aros

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 1 de maio proximo, á uma hora da tarde, na administração do bairro oriental d'esta cidade, em presença do respectivo administrador, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 132 aros para carruagens e machinas, para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre d'esta direcção o deposito provisório de 39.000 réis.

As condições da arrematação e do fornecimento poderão ser examinadas na secção dos armazens geraes dos caminhos de ferro do Minho e Douro, na estação do Porto, em todos os dias uteis, das onze horas da manhã ás tres da tarde.

Porto, 5 de abril do 1895.

### Caminhos de ferro do Sul e Sueste

#### Fornecimento de 42.000 kilogrammas de peças de ferro

Faz-se publico que, pela 1 hora da tarde de 26 do corrente, perante o administrador do 2º bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para a adjudicação do fornecimento de 42.000 kilogrammas de diversas peças de ferro fundido.

O deposito provisório para poder licitar é da quantia de réis 47.500. Este deposito será posteriormente elevado ao definitivo, ou seja 5 por cento da importancia total da adjudicação, por aquelle dos licitantes a quem esta fôr feita, depositos que terão lugar, aquelle na thesouraria do caminho de ferro, e este na caixa geral de depositos, á ordem da referida direcção.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da di-

recção, largo de S. Roque n.º 22, onde podem ser examinadas nos dias uteis, desde as 10 horas da manhã até as quatro da tarde.

Lisboa, 5 de abril de 1895.

#### Fornecimento de 20.000 parafusos

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 30 do corrente, perante o administrador do 2º bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para adjudicação do fornecimento de 20.000 parafusos de ferro para eclisses.

O deposito provisório para poder licitar é da quantia de réis 14.000. Este deposito será posteriormente elevado ao definitivo, ou seja 5 por cento da importancia total da adjudicação, por aquelle dos licitantes a quem esta fôr feita, depositos que terão lugar, aquelle na thesouraria do caminho de ferro, e este na caixa geral de depositos, á ordem da referida direcção.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção, largo de S. Roque, n.º 22, onde podem ser examinadas nos dias uteis, desde as dez horas da manhã até as quatro da tarde.

Lisboa, 8 de abril de 1895.

### Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

#### Fornecimento de 110.000 kilogrammas de azeite de oliveira

No dia 22 do corrente mez de abril, pela 1 hora da tarde na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão executiva d'esta companhia serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 110.000 kilogrammas de azeite de oliveira da melhor qualidade.

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

Lisboa, 1 de abril de 1895.

#### Fornecimento de caixas de lubrificação e peças de sobrecelente

No dia 9 de maio proximo futuro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão executiva d'esta companhia, terá lugar a abertura das propostas recebidas para o fornecimento de caixas de lubrificação e peças de sobrecelente.

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

Lisboa, 8 de abril de 1895.

#### Fornecimento de correias

No dia 6 de maio proximo futuro, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas para o fornecimento de 604 metros de correia de couro.

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

Lisboa, 8 de abril de 1895.

## ADJUDICATIONS

### Interessant nos abonnés à l'étranger

#### Direction du Minho et Douro

Pour le 1 mai:

132 bandages de roues.

Pour le 8 mai:

200 tonnes crésotote.

#### Direction du Sud et Sueste

Pour le 26 avril:

42 tonnes pièces en fonte.

Pour le 30 avril:

2.000 boulons pour éclisses.

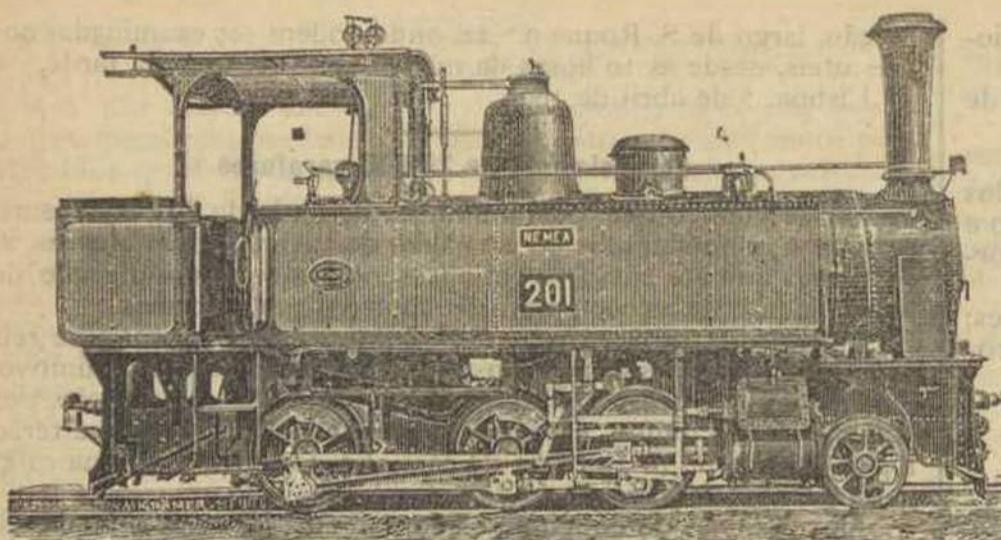
#### Compagnie Royale

Pour le 6 mai:

604 mètres courroies.

Pour le 9 mai:

Boites à l'huile et pièces diverses.



Enviam-se gratis os catalogos a quem os pedir

FABRICA DE LOCOMOTIVAS  
**KRAUSS & C.**<sup>A</sup>  
MUNICH E LINZ S. D.  
LOCOMOTIVAS DE ADHESÃO E CREMALHEIRA

FARA VIA LARGA OU REDUZIDA  
SYSTEMA O MAIS UTIL DE LOCOMOTIVAS COM TENDER  
PARA VIAS PRINCIPAES E SECUNDARIAS, TRAMWAYS

Construções de edificios e exploração de minas

OUTRAS CONSTRUÇÕES: — Omnibus a vapor, locomoveis, bombas d'incendio a vapor, apparelhos de vacuo e de vapor para a extracção de matérias fícas, etc., cilindros a vapor para nivelamento de calçadas.

Agente geral em Hespanha — **JULES LAHOUSE-BARCELONA**

## Cooperativa INDUSTRIA SOCIAL

RESPONSABILIDADE LIMITADA  
FUNDADA EM 1872

Lisboa — RUA 24 DE JULHO — A' rampa de Santos

### FUNDIÇÃO DE FERRO E BRONZE

Machinas a vapor, transmissões, rodas hidráulicas, turbinas, guindastes, bombas, prensas, material para caminhos de ferro, vigamentos, columnas, coberturas metálicas, e em geral todos os productos da industria metallurgica.

### PREÇOS MINIMOS

Rua Vinte e Quatro de Julho — LISBOA

## La Union y el Fenix Español

COMPANHIA DE SEGUROS REUNIDOS

CAPITAL DE GARANTIA 2.400:000\$000

Seguro contra fogo, explosão de gaz, e raio, e effectua-se seguros marítimos e de valores pelo correio

Directores: — **Lima Mayer & Filhos**

59, RUA DA PRATA, 59 — LISBOA

## Companhia de Seguros FIDELIDADE

FUNDADA EM 1885

CAPITAL 1.844:000\$000 RÉIS

LISBOA  
13, Largo do Corpo Santo — ESCRIPTORIOS —

LISBOA  
Praça do Commercio

EFFECTUA SEGUROS CONTRA SINISTROS TANTO TERRESTRES  
COMO MARITIMOS

Agencias nas seguintes localidades

Abrantes, Alcoaba, Alemquer e Maroeana, Almada, Alvalazere, Anadia, Aveiro, Beja, Benavente, Braga, Caldas da Rainha, Cadaval e Rio Maior, Curtaxo, Cascaes, Castello Branco, Castello de Vide, Cea, Celorico da Beira, Cintra, Coimbra, Coruche, Comba Dão (Santa), Elvas, Ericeira, Evora, Fayal, Figueira, Fornos d'Algodes, Guimarães, S. Jorge, Leiria, Loanda, Madeira, Santa Maria, Mertola, S. Miguel, Montemor-o-Novo, Nazareth, Oeiras, Olhão, Olivença, Ovar, Pernambuco, Porto, Sacavem, Santarem, Sernache do Bóm Jardim, Setubal, Terceira, S. Thiago de Cacem, Tomar, Torres Novas, Torres Vedras, Viana do Castello, Villa do Conde, Villa Franca de Xira, Villa Nova de Ourem, Villa Real, Vizeu.

As melhores velas de estearina  
são as fabricadas pela  
CUMPAHIA ALLIANÇA FABRIL  
Pedir a "MARCA NAVIO,"

VERDADEIRA

E NACIONAL

AS CONHECIDAS VELAS SOL  
A venda em todas as mercarias do  
paiz e depositos da Companhia.

MARCA DA VERDADEIRA  
VELA NAVIO

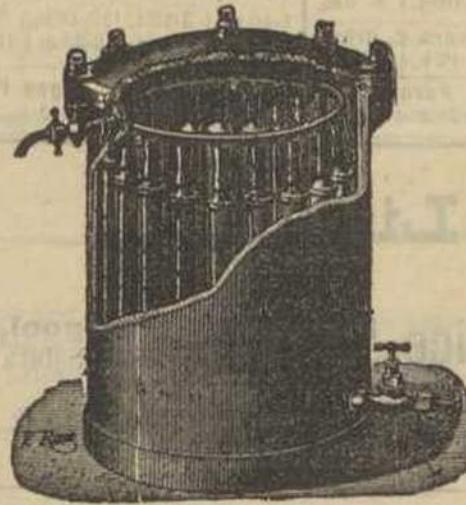
NÃO CONFUNDR COM AS IMITAÇÕES ESTRANGEIRAS



NÃO CONFUNDR COM AS IMITAÇÕES ESTRANGEIRAS

MARCA REGISTADA  
14 oz (397 grs.)  
12 oz (340 grs.)  
9 oz (254 grs.)  
Fabricas & Escritorio, Rua 24 de Julho, 940, Lisboa  
Depósito, Lisboa, I. do Corpo Santo, 28 e 30

## FILTRO CHAMBERLAND SYSTEMA PASTEUR



O unico filtro industrial capaz de se oppor effi-  
cazmente á transmissão das doenças pelas aguas  
destinadas á alimentação.

DEPOSITARIO ESPECIAL PARA PORTUGAL E SUAS COLONIAS

C. DORNER

79, RUA NOVA DO ALMADA, 79  
LISBOA

### H. LOPES BANHOS DEPOSITO DE ARTIGOS DE USO DOMESTICO

 Fornecimento das Cooperativas dos Empregados da  
Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes,  
dos Oficiaes de Administração Militar, Cooperativa Mi-  
tar, dos socios da Sociedade de Geographia de Lisboa, da sociedade Cooperativa de  
Credito e Consumo «A Auxiliar», fundada pelos empregados do Monte-pio Geral, etc  
Todos os fornecimentos aos empregados e suas famílias são pagos em presta-  
ções mensaes.

Grande sortimento em artigos de uso doméstico, taes como: louça de ferro  
esmaltada, fornalhas e fogões, ferragens, quinquilharias, ferramentas para diversas  
artes e ofícios, artigos para caçadores, para carruagens e correiros, e muitos  
outros artigos, etc., etc.

Importação directa dos melhores fabricantes estrangeiros.

#### PREÇOS SEM COMPETENCIA

157, Rua dos Retrozeiros, 159, I.º (em frente da Rua do Crucifixo)

### EMPREZA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR

PARA O

### ALGARVE E GUADIANA

Carreira oficial

### O vapor GOMES IV

Commandante ROCHA JUNIOR



SAIRÁ no dia 16 de abril, 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, n.º 5.

Alberto R. Centeno & C.º

### GUIA OFFICIAL

dos caminhos de ferro de Por-  
tugal. — Inteiramente reformado e au-

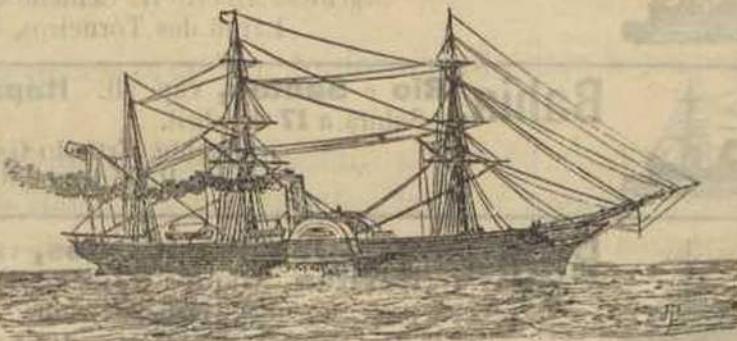
gmentado com todas as tabellas e esclarecimentos proprios de um bom guia, a começar em junho proximo.

Publicação UNICA em Portugal

Acceitam-se annuncios até 10 de maio na Calçada do Carmo, 6

### Royal Mail

STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro  
Montevideo e Buenos Ayres

O paquete **Magdalena** que sairá a 22 de abril

As accommodações para passageiros são inexcediveis em con-  
forto, havendo a bordo d'estes paquetes todos os melhoramentos  
que se tem inventado para minorar os incomodos de uma via-  
gem por mar.

Ha a bordo de todos estes paquetes cozinheiro e criados por-  
tuguezes.

#### AGENTES

Em Lisboa:—KNOWLES RAWES & C.º—R. dos Capel-  
listas, 31, I.º

No Porto:—W. G. TAIT & C.º—Rua dos Inglezes, 23, I.º

## HORARIO OFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 16 de abril de 1895.

LINHAS DA COMPANHIA REAL		Lisboa R.-Fig.º		Fig.º-Lisboa R.		Abrantes-Guard.º		Guard-Abrantes		LINHAS DO SUL E SUESTE		LINHAS DE MINHO E DOURO			
Lisboa R.-Porto	Porto-Lisboa R.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Part. Cheg.	Lisboa T.P.-Faro	Faro-Lisboa T.P.	Porto-Vianna	Vianna-Valença		
18-45 t.	7-20 m.	2-45 t.	4-30 m.	10-0 t.	10-30 m.	7-0 t.	5-30 m.	1-15 m.	9-25 m.	7-0 m.	4-0 t.	Part. Cheg.	Part. Cheg.		
10-0 t.	10-30 m.	7-0 t.	5-30 m.	1-15 m.	1-30 m.	8-40 m.	1-45 t.	11-30 t.	4-0 t.	12-23 m.	4-30 t.	5-0 m.	6-30 t.	7-0 m.	
Lisboa C.S.-Port.	Port.-Lisboa C.S.	7-30 m.	9-0 t.	8-45 m.	10-30 t.	Leiria-Figueira	Figueira-Leiria	6-45 m.	7-29 m.	8-30 m.	9-15 m.	Lisboa T.P.-Beja	Beja-Lisboa T.P.		
7-30 m.	9-0 t.	8-45 m.	10-30 t.	5-40 t.	7-55 t.	5-45 m.	8-5 m.	9-0 m.	9-45 m.	10-30 m.	11-14 m.	8-0 m.	3-5 t.	10-0 m.	4-10 t.
Aveiro a Porto	Porto a Aveiro	Excepto aos domingos		4-0 m.	6-25 m.	4-15 t.	6-37 t.	10-0 m.	10-44 m.	11-30 m.	12-14 t.	Lisb. T.P. Pias	Fias-ib. T.P.		
4-0 m.	6-25 m.	4-15 t.	6-37 t.	11-20 m.	3-35 t.	5-30 m.	9-35 m.	1-0 t.	1-14 t.	2-0 t.	2-44 t.	8-0 m.	5-0 t.	8-0 m.	4-40 t.
Lisboa R.-V. Alc.	V. Alc.-Lisboa R.	7-30 t.	5-10 m.	8-45 t.	7-60 m.	7-0 m.	8-40 m.	1-45 t.	12-43 t.	12-48 t.	1-30 t.	Lisboa-T.P. Ext.	Ext.-Lisboa T.P.		
7-30 t.	5-10 m.	8-45 t.	7-60 m.	2-45 t.	4-45 t.	3-0 t.	4-0 t.	4-30 t.	2-44 t.	3-0 t.	3-44 t.	8-0 m.	3-45 t.	12-10 m.	7-0 m.
Lisboa R.-Badaj.	Badaj.-Lisboa R.	7-30 t.	6-35 m.	7-0 t.	6-30 m.	1-30 t.	1-30 t.	1-30 t.	1-30 t.	1-30 t.	1-30 t.	4-30 t.	11-10 t.	9-10 m.	4-10 t.
Lisboa C.S.-Bad.	Bad.-Lisboa C.S.	7-30 m.	9-15 t.	8-45 m.	10-30 t.	Lisboa R.-Caso.	Caso.-Lisboa R.	6-30 m.	7-56 m.	8-30 m.	9-49 m.	Lisb. T.P. Setub.	Setub.-Lisb. T.P.		
7-30 m.	9-15 t.	8-45 m.	10-30 t.	2-45 t.	4-45 t.	11-30 m.	12-52 t.	10-30 m.	11-49 m.	12-48 t.	1-30 t.	8-0 m.	10-10 m.	8-0 m.	9-50 m.
Lisboa C.S.-Sant.	Sant.-Lisboa C.S.	11-0 m.	1-40 t.	6-45 m.	9-20 m.	4-15 t.	5-37 t.	4-30 t.	5-55 t.	2-0 t.	3-44 t.	4-30 t.	6-25 t.	2-30 t.	4-10 t.
4-30 t.	7-10 t.	5-20 t.	8-0 t.	6-30 t.	7-51 t.	6-30 t.	7-51 t.	6-30 t.	7-51 t.	7-45 t.	8-29 t.	4-45 t.	6-35 t.	Aos domingos e dias santificados	—
Lisb.-C. S. Entr.	Entr. Lisb.-C. S.	Excepto ás 2-45 f.		Excepto aos dom.		1-15 t.	1-24 t.	1-30 t.	1-30 t.	1-30 t.	1-30 t.	6-50 m.	8-23 m.	6-30 m.	2-40 t.
4-0 m.	11-10 m.	5-30 m.	1-5 t.	8-30 m.	9-52 m.	5-40 m.	7-5 m.	5-40 t.	12-50 m.	6-40 m.	9-28 m.	Beja-C. Branca	C. Branca-Beja		

## Vapores a sahir do porto de Lisboa

**Africa Oriental**, pelo **Canal de Suez**, vap. allem. **Kaiser**.  
Sahirá a **3** de maio.  
Agente, E. George, R. da Prata, 8.

**Africa Oriental**, pelo **Cabo da Boa Esperança**, vapor  
alemão, **General**. Sahirá a **8** de maio.  
Agente, E. George, R. da Prata, 8.

**Africa Oriental**, vapor inglez, **Goth**.  
Comp. Union. Sahirá a **23** de abril.  
Agentes, Knowles Rawes & C.º, R. d'El-Rei, 31, 1.

**Algarve**, vapor portuguez, **Gomes VI**.  
Sahirá a **16** de abril.  
Agentes, Alberto R. Centeno & C.º  
Largo dos Torneiros, 5.

**Bahia**, **Rio e Santos**, vap. all. **Itaparica**.  
Sahirá a **17** de abril.  
Agente, Ernesto George.  
R. da Prata, 8.

**Bahia**, **Rio de Janeiro e Santos**, vap. ingl.  
**Newton**. Sahirá a **27** de abril.  
Agentes, Garland Laidley & C.º  
R. do Alecrim, 10, 1.

**Bordeaux**, vapor franeez, **La Plata**.  
Sahirá de **24** a **25** de abril.  
Agentes, Tortades & C.º  
R. Aurea, 32, 1.

**Copenhagen**, vapor dinamarquez, **Tejo**.  
Sahirá a **17** de abril.  
Agente, Ernesto George.  
R. da Prata, 8.

**Dakar**, **Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres**, vapor franeez, **Congo**.  
Sahirá a **23** de abril.  
Agentes, Tortades & C.º, R. Aurea, 32, 1.

**Hamburgo**, vapor allenão, **Patagonia**.  
Sahirá a **16** de abril.  
Agente, Ernesto George.  
R. da Prata, 8.

**Havre**, e **Anvers**, vapor franeez, **Saint-Marc**.  
Sahirá a **28** de abril.  
Agentes, Henry Burnay & C.º, R. Fanqueiros, 10.

**La Pallice**, **Plymouth e Liverpool**, vap. ingl., **Britannia**. Sahirá a **19** de abril.  
Agentes, E. Pinto Basto & C.º  
Caes do Sodré, 64, 1.

**Madeira**, **Santa Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa, S. Jorge, Pico e Fayal**, vapor portuguez, **Funchal**.  
Sahirá a **20** de abril.  
Agente, Germano Serrão Arnaud, C. do Sodré, 84, 2.

**Pará e Manaus**, via **Madeira**, vapor inglez,  
**Obidense**. Sahirá a **1** de maio.  
Agentes, Garland Laidley & C.º  
R. do Alecrim, 10, 1.

**Pernambuco**, **Rio e Santos**, vapor alle-  
mão, **Paraguassú**.  
Sahirá a **24** de abril.  
Agente, E. George, R. da Prata, 8.

**Rio de Janeiro** e portos do **Pacifico**, vapor inglez,  
**Orisa**. Sahirá a **17** de abril.  
Agentes, E. Pinto Basto & C.º  
Caes do Sodré, 64, 1.

**S. Petersburgo**, vapor dinam. **Viking**.  
Sahirá a **25** de abril.  
Agente, Ernesto George,  
R. da Prata, 8.

**Valencia**, **Cette e Marsella**, vap. franeez **Saint-Jean**.  
Sahirá a **18** de abril.  
Agentes, Henry Burnay & C.º, R. Fanqueiros, 10.

**Valencia**, **Cette e Marsella**, vap. frane, **Saint-André**.  
Sahirá a **22** de abril.  
Agentes, Henry Burnay & C.º, R. Fanqueiros, 10.

**Valencia**, **Barcelona, Cette e Marselha**, vapor franeez, **Saint-Paul**.  
Sahirá a **30** de abril.  
Agentes, Henry Burnay & C.º, R. Fanqueiros, 10.

**S. Vicente**, **Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres**, vapor inglez, **Magdalena**.  
Royal Mail. Sahirá a **22** de abril.  
Agentes, Knowles Rawes & C.º, R. d'El-Rei, 31, 1.

# CAMINHOS DE FERRO DO SUL E SUESTE

## TARIFA ESPECIAL N.º 16 — PEQUENA VELOCIDADE

DESDE 15 DE ABRIL DE 1895

APPROVADA POR DESPACHO MINISTERIAL DE 15 DE MARÇO DE 1895

Transporte de alcool e aguardente em cascos ou barris, e de cortiça em bruto ou em pranchas

## BASES

Até 140 kilometros		De 141 a 200 kilometros		Alem de 200 kilometros	
Typo por 1:000 kilogrammas e kilometro	Minimo cobravel por 1:000 kilogrammas	Typo por 1:000 kilogrammas e kilometro	Minimo cobravel por 1:000 kilogrammas	Typo por 1:000 kilogrammas e kilometro	Minimo cobravel por 1:000 kilogrammas
27	2\$700	23	3\$780	19	4\$600

Minimo de expedição..... { Alcool e aguardente.. 1:000 kilog.  
Cortiça ..... 4.000 , } on pagando como tal.

## CONDIÇÕES

1.º Além do preço de transporte, cobrar-se-hão as despezas accessórias em conformidade com a respectiva tarifa.

2.º A cortiça deverá ser transportada em fardos. Fica exceptuada d'este preceito a cortiça virgem que poderá ser expedida a granel, devendo as operações de carga e descarga ser effectuadas por conta e gente do expedidor e do destinatario do wagon alugado, os quaes ficarão isentos do pagamento dos direitos respectivos, devendo seguir as indicações dos chefes de estação.

O tempo concedido para cada uma d'estas operações é de vinte e quatro horas, contadas respectivamente desde que o wagon for posto á disposição do expedidor.

Passado este prazo a administração cobrará 1\$000 réis por wagon e por periodo indivisível de vinte e quatro horas, que houver de demora no carregamento.

Pelo que respeita á descarga, quando não for effectuada no prazo mencionado, a administração poderá mandar proceder a ella ou conservar os wagons carregados, conforme mais convier, cobrando no primeiro caso os direitos de descarga á rasão de 100 réis por tonelada, e no segundo 1\$000 réis por wagon, por periodo indivisível de vinte e quatro horas.

3.º A administração reserva-se a faculdade de ampliar por seis dias o prazo de entrega das remessas taxadas por esta tarifa.

4.º Estes transportes ficam sujeitos ás condições estipuladas nas tarifas geraes, em tudo que não forem contrarias ás disposições da presente.

5.º Fica revogada e substituida pela presente a tarifa especial n.º 16 de 17 de abril de 1891.

Lisboa, 16 de março de 1895.

O engenheiro director,

*J. P. Tavares Trigueiros*

PEQUENA VELOCIDADE

# TARIFA ESPECIAL N.º 15

PARA O TRANSPORTE DE

## PALHA ACONDICIONADA

Por wagons completos de 8:000 kilos ou pagando como tal, sem responsabilidade

### BASES

PERCURSOS	Preço por tonelada e kilometro	Mínimo de percepção por tonelada compreendidas as despezas accessorias
Até 100 kilometros reis.....	11	1\$200
Além de 101 " " .....	9	1\$400

### CONDIÇÕES

- 1.<sup>a</sup> Além dos preços supra por tonelada e kilometro, cobrar-se-hão as despezas accessorias respectivas.
- 2.<sup>a</sup> A Companhia fornecerá para estes transportes wagons descobertos e encerados para resguardo da mercadoria.
- 3.<sup>a</sup> A carga será realizada pelos expedidores, sujeitando-se porém, esta operação, ás indicações do chefe da estação.
- 4.<sup>a</sup> A Companhia reserva-se o direito de ampliar em mais dois dias o prazo legal de transporte.
- 5.<sup>a</sup> Ficam em tudo mais vigorando as disposições da tarifa geral.

Lisboa, 7 de Março de 1895.

O Engenheiro Director da Companhia

*Conde de Gouvêa.*

# CAMINHOS DE FERRO DO MINHO E DOURO

## TARIFA ESPECIAL N.º 5—PEQUENA VELOCIDADE

*Applicavel entre as estações de Porto-A e Porto, quando as remessas se destinem ás linhas da Companhia Real ou mais além*

PARA TRANSPORTE DE

## FARINHAS

APPROVADA POR DESPACHO MINISTERIAL DE 7 DE MARÇO DE 1895

DESDE 1 D'ABRIL DE 1895

Preço do transporte por wagon completo, ou pagando como tal — 1:020 réis

### CONDIÇÕES

1.º Quando a carga dos wagons exceder o minimo de 10 toneladas, será este excesso taxado por fracções indivisíveis de 100 kilogrammas, ao preço de 102 réis por tonelada.

2.º Além do preço acima estabelecido, cobrar-se-hão as despezas accessórias, em conformidade com a respectiva tarifa.

3.º É permittido aos expedidores fazerem a carga por sua conta, devendo, n'este caso, sujeitarem-se ás ~~condições~~ <sup>indicações</sup> do pessoal d'esta administração.

4.º Estes transportes ficam sujeitos ás disposições das tarifas geraes, em tudo que não fór contrario ás condições d'esta tarifa.

Porto, 15 de março de 1895.

O Engenheiro-Director,

*Augusto Cesar Justino Teixeira.*