

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑA

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

Proprietario director: L. DE MENDONÇA E COSTA — Engenheiro consultor: C. XAVIER CORDEIRO
Redactores: Madrid, D. Juan de Bona; Bruxellas, Alb. Urban, Eng.; Rio de Janeiro, Hippolyte de Baère, Eng.

REDACÇÃO - Rua do Loreto, 46 - LISBOA

Annexos d'este numero

Planta do ascensor Municipio-Bibliotheca.

Perfil do ascensor Municipio-Bibliotheca.

Rosto e indice do 6.º anno.

Collecções do 6.º anno

Prevenimos os nossos assignantes de que temos já encadernadas as collecções do anno de 1893, podendo, os que assim o desejarem, enviar-nos os numeros e a quantia de 700 réis recebendo em troca o volume elegantemente encadernado.

SUMMARIO

Ascensor Municipio-Bibliotheca, (conclusão) por R. Mesnier de Ponsard.

Correspondencia do Brazil, por Hippolyte de Baère.

A nossa carta da Belgica, por A. Urban.

Parte oficial.

Tarifas de transporte.

Notas de viagem—XV — De Huelva a Zafra.

Publicações recebidas.

Os negócios da Companhia Real.

Carteira dos accionistas.

Boletim financeiro, de Lisboa, por J. F.

Maior e menor cotação mensal e annual em 1893, dos títulos de caminhos de ferro portugueses e hespanhóis nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.

Cotações dos títulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóis.

Horário dos comboios em 16 de Janeiro.

Comércio Portuguez.

A casa John Harkor.

Linhos portuguezas — Lourenço Marques — Linha ao Bomfim.

Linhos hespanholas — Valladolid a Ariza. Calatayud-Teruel-Sagunto.

Linhos estrangeiros — Suissa — Hungria — Turquia e Estados Unidos.

Avisos de serviço.

Mercado de Metaes.

Arrematações.

Casas recommendedadas.

Agenda do viajante.

Anúncios.

Vapores a sahir do porto de Lisboa.

ASCENSOR MUNICIPIO-BIBLIOTHECA

(Concluído do n.º 145)

Mechanismos de segurança

PARA assegurar a tranquillidade da exploração, introduzimos no systema um grupo de meios de segurança, garantindo completamente um serviço isento de qualquer perigo para os passageiros.

Em primeiro logar, a velocidade normal com que o ascensor deve funcionar é muito pequena, 0^m.5 por segundo; e n'estas condições uma paragem brusca da caixa quasi que nem se percebe, principalmente se o balanço, já por si muito leve, for ainda amortecido por molas de choque, ligadas ás caixas.

Para impedir que a velocidade exceda 0^m.5, adapta-se no cimo da torre um regulador, que consegue manter

com esta velocidade o andamento das caixas, e é movido pelo eixo em que estão chavetadas as rodas Galle, que devem necessariamente girar com o movimento das caixas. Este regulador pôde tambem ser utililizado como ventilador para refrescar e renovar o ar no interior da ponte habitada, durante os periodos de grandes calores.

Ha, pois o convencimento, pela introducção do regulador no systema, de que as caixas, mesmo abandonadas a si proprias, sem guia responsavel para regular a sua velocidade, chegarão ao seu destino sem causar danno algum aos passageiros.

A hypothese de perigo, sem que a fractura do cabo tenha logar, causado apenas pela acceleracão do movimento das caixas, privadas do seu pessoal guarda freio, não é, pois, para receiar.

As caixas estão, além d'isso, providas de freios que o conductor pôde manobrar para diminuir, independentemente do regulador, o andamento da sua caixa, obrigando-a a parar em qualquer ponto do trajecto. Estes freios estão calculados para deixar descer as caixas lentamente no caso de rompimento das cadeias, e sem o auxilio d'estas.

Para este fim, em duas faces oppostas de cada torre estão dispostas, de alto a baixo, duas cremalheiras de ferro fundido duro, aparafusadas nos contraventamentos da torre, de maneira que uma linha horizontal, partindo d'um ponto d'uma cremalheira e passando pelo eixo da torre, venha encontrar-se com um ponto igual da outra cremalheira.

De cada lado da caixa, e na parte superior, ha dois grandes tambores de fricção, de aço, cada um apertado por dois blocos de bronze.

No eixo dos tambores, e formando corpo com os mesmos, estão montadas dois carretes de aço que engranzam nas cremalheiras da torre. O diametro dos carretes é a terça parte do diametro dos tambores, de maneira que toda a força tangencial sobre a circumferencia do tambor equilibra uma força tripla sobre o circulo primitivo da engrenagem do carrete.

Um systema de alavancas dá o supplemento da força necessaria, afim de que os quatro blocos, apertando simultaneamente, e com a mesma intensidade, os dois tambores respectivos, produzam uma diminuição de velocidade ou uma paragem immediata. Este freio está calculado para a hypothese que a caixa, com o seu carregamento completo, não seja contrabalançada pela sua conjugada, isto é, na hypothese que esteja inteiramente separada das cadeias; estas pôdem, pois, quebrar completamente, visto que o conductor pôde sempre governar a caixa sem perigo para os passageiros.

Em serviço normal, o esforço sobre estes freios é insignificante, por isso que o peso morto das caixas carregadas é contrabalançado pelo peso d'agua introduzida.

Para evitar o aquecimento, e para impedir um ruido desagradavel que o roçar dos blocos nos tambores a

secco produziria, devem ser aquelles refreshcados por um fio d'agua.

Acabamos de mostrar que não existe perigo algum:

1.^o— Se qualquer parte da cadeia quebrar, quando mesmo o conductor de cada caixa não cumpra com o seu dever.

2.^o— Se as caixas em movimento forem abandonadas a si proprias, e impossibilitados os conductores ao mesmo tempo de exercer a sua accão.

3.^o— Se as duas cadeias quebrarem ao mesmo tempo e o conductor de cada caixa fizer o seu dever.

Para completar o quadro das condições de segurança, vamos finalmente introduzir um systema para remediar a ultima das hypotheses permittidas, aquella que excede a zona do improvable para chegar aos limites do impossivel; esta hypothese é a do rompimento simultaneo das duas cadeias, ao mesmo tempo que a accão dos conductores fica paralisada, e que nenhum passageiro conheça a manobra do freio de mão.

Muitos meios pôdem ser propostos, de facil realização, quer por systema de gancho, ou pelo funcionamento automatico do freio de mão, que entraria em accão pelo engate, d'um elemento conveniente, logo que o accidente se desse. Mas estes processos exigem o emprego de molas, e preferimos por isso o que vamos descrever, e que facilmente se comprehenderá com o auxilio do diagramma croquis n.^o 2.

Nas paredes das torres estão aparafusados dois tubos de ferro fundido, e a c c' a' é, f b d d' b' f', formando duas linhas continuas, que descem do cimo d'uma torre, estendem-se horizontalmente no espaço que as separam, e tornam a subir até ao cimo da outra torre.

Estes dois tubos estão dispostos em cada torre por fórmula que uma linha horizontal, partindo d'um ponto d'um tubo, e passando pelo eixo da torre, encontra um ponto igual do outro tubo.

Em todo o sentido vertical existe uma fenda estabelecendo communication entre o exterior e o interior dos tubos.

Esta fenda, rectilinea e vertical, voltada para o interior das torres correspondentes, tem uma largura de 30^{mm}, superior ao espaço livre interior, o qual é de 100^{mm}.

Pôde-se assim alojar no interior um elemento qualquer, permittindo ao mesmo tempo uma dependencia d'este elemento, atravez da fenda, com o exterior dos tubos. Posto isto, as caixas A e A' teem na parte inferior um systema, composto principalmente de laminas de aço a, b, a' b' que atravessam as fendas e se articulam no interior dos tubos nas duas cadeias ali alojadas. Os elos d'estas cadeias são o mais compridos possivel, sem exigir comtudo grandes diametros, para as rodas c, d, c', d', collocados em baixo, nas torres.

Tomamos 100^{mm} para o comprimento dos elos. O seu jogo no interior dos tubos deve ser tão diminuto quanto possivel, 3^{mm} por exemplo, em todo o contorno.

A posição das laminas a, b, a', b', pôde ser regulada elasticamente, de maneira que as cadeias sejam fortemente esticadas com uma intensidade muito superior ao seu proprio peso, e por consequencia qualquer empenho da parte da cadeia descendente, no respectivo tubo, não se produz enquanto dura o movimento das caixas.

Para simplificar, designando aqui o systema da suspensão dos eixos pela linha g h h' g', é claro que sendo o espaço percorrido por uma caixa, quando sobe, igual ao percorrido pela outra quando desce, a distancia entre os pontos de ligação das cadeias, a que chamaremos cadeias cauda, é constante, e segue regularmente a marcha das caixas.

Supponhamos agora que a cadeia de suspensão quebra; n'esse caso a caixa A, assim como a A', cahem. A caixa A tende a impellir as suas cadeias contra a caixa A'; por sua vez esta caixa impelle as suas cadeias contra a caixa A; ora como o peso das caixas com carga é equilibrado pelo contra-peso de agua, ficamos em presença de duas forças eguaes e contrarias, que por conseguinte se equilibram, e as caixas pararão naturalmente.

Digamos de passagem que a pressão da cadeia, comprimida no fundo do tubo de ferro fundido, na base das torres, e nas partes verticaes a dos elos que ficam collocados obliquamente, formando uma linha em zig-zag, produzem uma resistencia suficiente para immobilizar as duas caixas, ainda mesmo que não fossem equilibradas, e a sua diferença de peso fosse consideravel.

Ao cahirem, as duas caixas percorrem ainda um pequeno espaço, por causa da velocidade adquirida, e da contracção em zigzags, das cadeias no seu alojamento.

O systema de ligação elastica das laminas com as cadeias, e a pequena velocidade normal das caixas, tornam a paragem repentina, quasi que desapercebida para os passageiros.

Ficando as caixas suspensas no espaço, trata-se agora de pôr em liberdade os passageiros presos a uma altura que pôde ser assaz distante das extremidades das torres. Para isso a parte horizontal dos tubos, na extremidade inferior das torres, é desmontavel, e o empregado, que estaciona sempre em baixo, desliga a tampa d'este tubo, e, suspendendo as cadeias pelo meio, servindo-se para isso de cadernas montados para esse fim entre as duas torres, faz sahir as cadeias, levantando-as gradualmente; então as caixas descem ambas á medida que as cadeias sahem do tubo pela abertura praticada.

Observemos que cada conductor das caixas pôde se parar o systema de suspensão da cadeia cauda, tendo apertado previamente o seu freio de mão, e depois descer desapertando este, regulando a velocidade lentamente, por isso que, como já dissémos, o calculo dos freios foi feito n'esta hypothese. E' todavia preferível executar a operação, tirando a cadeia a pouco e pouco, visto que esta por si mesmo constitue um freio, e por conseguinte, juntando-se ainda á accão do freio de mão, aumenta as condições de segurança.

Com um conjunto de processos de segurança tão importantes, o ascensor acha-se tão completamente ao abrigo de qualquer eventualidade, que a vida dos passageiros está ahi mais garantida do que n'outro qualquer producto do engenho humano, posto ao serviço da utilidade publica.

O funcionamento do systema é muito simples:

Cada caixa tem na parte superior um reservatorio de chapa de ferro, podendo receber por meio de um largo bocal uma porção d'agua depositada em reservatorios collocados no cimo das torres. Um tubo partindo do reservatorio da caixa, fechado por uma torneira, cujo volante é manobrado pelo conductor, proximo ao volante do freio, permite vasar a agua para um reservatorio collocado na base das torres, quando a caixa chega á estação inferior.

Dos reservatorios situados no cimo das torres, dá-se passagem á agua para o reservatorio das caixas, abrindo as torneiras dispostas para este fim, manobrando os respectivos volantes.

Estes volantes encontram-se justamente em frente do logar dos conductores na caixa, de maneira que estes, estendendo o braço, pôdem facilmente abrir as torneiras e tomar a porção de agua que fôr necessaria. Posto isso, achando-se em cima uma caixa, e a outra em baixo cada uma com o seu carregamento, o condu-

ctor da caixa inferior desaperta o seu freio assim como o de cima, mas este levemente.

Em seguida o conductor da caixa superior abre a torneira e introduz a agua necessaria, o que elle conhece logo que o movimento da caixa tende a accentuar-se. Fechando então a torneira, e abrindo o seu freio, põe-se em movimento, conservando sempre os blocos do freio em contacto com os tambores. Proximo ao termo diminue o andamento, e pára no logar devido. As portas das caixas só devem ser abertas ou fechadas pelo conductor; estas portas serão de corredica e fechando perfeitamente.

A entrada das torres para as caixas abre-se e fecha-se automaticamente. No alto, á chegada da caixa, a parte superior d'esta impelle uma mola fixada na base da porta da torre, e esta porta, correndo verticalmente em duas corredicas, sobe, seguindo o movimento da caixa; a entrada da torre fica então descoberta, e a comunicação com a caixa torna-se livre.

Na descida, a porta acompanha o movimento da caixa pelo seu proprio peso, e fecha a entrada para o interior da torre. Na parte inferior da torre o cimo da porta está ligada a duas cadeias Galle inflectidas sobre duas rodas paralelas, sufficientemente elevadas, descrevendo meia circumferencia, e apresentando duas molas ligadas ás extremidades livres da cadeia.

A caixa, quando desce, topa n'estas molas, e, puxando pelas cadeias, faz subir a porta, que por esta forma se acha aberta inteiramente, quando a caixa chega ao fim da sua carreira.

Quando a caixa torna a subir, a porta desce pelo seu proprio peso, e a comunicação com o interior da torre fica interrompida.

D'esta forma evita-se a possibilidade d'uma queda de cima das torres para o seu interior, ou de apanhar com as caixas na cabeça, na base das torres.

Para terminar, só nos falta descrever o processo para direcção das caixas nas torres.

Nas paredes verticaes de cada uma, 8 fiadas de ferros de duplo T estão fixas nos contraventamentos, que de passagem consolidam.

A superficie livre d'estes ferros forma pois linhas de carris de rolamento continuo, visto não ser necessário deixar juntas para a dilatação, por isso que esta é a mesma da torre.

Cada caixa tem na parte superior 8 pequenas roldanas, e mais 8 eguaes na parte inferior.

Estas roldanas ficam montadas sobre alavancas dependentes d'um sistema de parafusos, podendo regular elasticamente a pressão das roldanas contra os respectivos carris.

A posição das roldanas pôde pois muito rigorosamente regular-se, e bem assim a das caixas e dos orgãos cujas relações de posição devem ser constantes, ou muito approximadamente. Se um choque repentina ou qualquer empeno imprevisto se der, então as molas cedem na passagem da caixa, e o andamento d'esta não será interrompido.

Taes são, em resumo, as importantes condições técnicas que caracterisam e são o fundamento do nosso processo para o estabelecimento do ascensor Município Bibliotheca.

O estudo detalhado d'este elevador, os desenhos, calculos, memorias descriptivas minuciosas, processos de montagem, etc., tudo forma a materia d'un trabalho especial, que será oportunamente publicado e completará, na parte relativa ao modo particular de realização, o programma, cuja presente exposição não é mais do que o enunciado.

Raul Mesnier de Ponsard.

Correspondencia do Brazil

Rio de Janeiro, 13 de dezembro de 1893.

D'um interessante livro do Dr. C. de Sá, publicado o mez passado, extrahimos os seguintes dados sobre as linhas ferreas brazileiras:

Linhos do Governo da União — São em numero de 35, compreendendo nove linhas principaes e 26 prolongamentos e ramaes com uma extensão total de 5:178 kilometros, dos quaes já se acham entregues ao trafego 2.606, em construcção com os planos aprovados 1.250, em exploração 727, e projectadas, 596.

Todas estas linhas são de bitola 1^m.00, com excepção da Estrada de Ferro Central, cuja bitola é de 1^m.60 até Cachoeira no ramal de S. Paulo, e até L. fayette na linha do Centro, e do ramal para Penha, do Rio do Ouro, cuja bitola é de 0^m.8. As receitas totaes d'estas linhas, o anno passado, foram de 23.254:242\$213, e as despesas de 21.641:672\$431. As unicas estradas de ferro que apresentaram lucros foram a Central, que deu um saldo de 2.745:664\$497, e a do Porto Alegre a Uruguayan, que deu um saldo de 30:788\$418. As outras linhas apresentaram um deficit de 1.169:882\$196. O saldo liquido geral foi de 1.612:569\$782. A receita da Estrada de Ferro Central foi, o anno passado, de 19.869:189\$658 e a despesa de 17.123.525.251.

Linhos Estadoaes. — São duas uma no Estado da Bahia, e outra no do Espírito, com a extensão total de 197 kilometros, dos quaes 36 (E. de Santo Amaro) em trafego e 161 em construção. A bitola d'esta linha é de 1^m.0.

Linhos particulares. — As linhas ferreas pertencentes a companhias ou a particulares são em numero de 255, incluindo nestes numeros as linhas principaes, prolongamentos e ramaes. A extensão total é de 8.672 kilometros, em trafego, 5.371 em construção, 10.028 explorados, 17.600 projectados. D'estas linhas umas gosam de capital garantido pela União, na importancia de réis 608.720:435\$125, e outras de capital garantido pelos Estados, na importancia de 172.028.835\$460. A extensão total das linhas com garantia da União e sob fiscalisação geral é de 18.433 kilometros e a das linhas concedidas pelo Governo geral, sem garantia de juros, de 8.595 kilometros. A extensão total das linhas que gosam de garantia dos Estados é de 7.244 kilometros, e a das linhas concedidas pelos Estados sem garantia é de 8.207 kilometros.

O typo da garantia de juros tem variado de 7% a 6%, e 5%; uma linha, a do Recife a S. Francisco, gosa, além da garantia de 5% da União sobre o capital limitado de 11.428:088\$889 da garantia de 2% do Estado de Pernambuco, sobre o capital de 7.111:111\$111.

As bitolas variam de 1^m.60 a 0^m.60.

A linha mais extensa é a Leopoldina que, com todos os seus prolongamentos e ramaes, tem 1.761 kilometros em trafego, 202 em construção, 342 estudados e 75 projectados. Seguem-se-lhe: a Mogiana, com 935 kilometros em trafego, 217 em construção e 315 estudados; a Paulista de Vias Ferreas e Fluviales com 744 kilometros em trafego, 47 em construção e 28 projectados; a Sorocabana e Ituana, com 631 em trafego, 730 em construção e 242 estudados.

Das estradas ultimamente concedidas, muito importantes são as linhas da Companhia Industrial dos Estados do Brazil, que atravessam os Estados de Santa Catharina, Paraná e Rio Grande do Sul, e que, depois de terminadas, terão uma extensão de 2.793 kilometros, dos quaes 381 já estão em construção e 1.599 estudados. Esta companhia tem garantia de juros de 6% sobre capitais maximos que sommam a importancia total de 83.714:530\$000.

Estrada de ferro a S. Paulo — No dia 1 de dezembro realizou-se a assembléa ordinaria dos accionistas d'esta Companhia. Lido o relatorio da direcção, o sr. presidente disse: que este documento pôde ser considerado, sob muitos respeitos, o menos satisfactorio de todos os que se teem apresentado desde muitos annos, mas que esta nuvem negra será dissipada pela esperança de sua completa prosperidade — O trafego, como sempre, é bom e melhor do que nunca foi, pois que a receita bruta subiu a 5.295:000\$000 réis em augmento de 291:000\$000 réis. Mas os lucros foram absorvidos pelo grande augmento das despesas e perdas occasionadas pelos maus cambios, e principalmente pelo custo dos salarios, que desde 1890 se elevaram de 2\$750 réis a 6\$000 réis em Santos e Jundi, e de 2\$500 a 5\$500 réis no Alto e na Raiz da Serra.

Em S. Paulo o preço da jorna do trabalhador, que era de 2.000 réis, é agora de 4.000 réis.

A despesa total n'este semestre foi de 418.000 Lb. contra 292.000 Lb. do periodo correspondente ao anno findo, ou seja em aumento de 126.000 Lb., das quaes 91.000 Lb. são devidas só ao antigo aumento de salarios.

Sendo declarado que um dividendo de 4% ao anno seria distribuido para o semestre, foi dado um voto de confiança e de agradecimento ao sr. presidente e á mesa.

Estrada de ferro de D. Theresia Christina. — Na assembléa geral do dia 11, o presidente propôz que se aprovassem o relatorio e as contas da direcção — Expoz que o estado da linha era satisfactorio. Em agosto declarára-se uma grèce entre os empregados, os quaes exigiam um aumento de 1.000 réis por dia, o que representava quasi a somma das receitas da Companhia. Para fazer face ás exigencias d'este aumento de salarios, o unico meio era elevar as tarifas, para o que se propunha se pedisse auctorisação ao governo para estabelecer uma escola movel como a que fôra adoptada pelo proprio governo.

A questão do prolongamento da linha até Laguna fica subordinada ao pequeno sacrificio que se pretende do povo e das municipalidades. O sr. Presidente propôz um dividendo de 2% ao anno para as accções obrigações.

Estrada de ferro do Recife a S. Francisco. — As receitas da linha relativas ao semestre findo em 30 de junho foram as mais elevadas de que ha memoria, e indicam um aumento de 3.883 Lb. sobre as do 1.º semestre de 1892. As despesas de exploração todavia aumentaram tambem na somma de Lb. 14.284. As totalidades dos tres semestres correspondentes vêem-se comparadas no seguinte quadro :

	Junho	1893	1892	1891
Receitas	Lb. 91.63	Lb. 87.281	Lb. 75.831	
Despesas de exploração	* 57.357	" 43.072	" 36.833	
	Lb. 33.806	Lb. 44.209	Lb. 38.998	
Saldo previsto	" 1.126	" 1.248	" 1.153	
Garantia de juros	" 25.194	" 20.665	" 13.773	
	Lb. 60.126	Lb. 66.122	Lb. 53.924	
Perdas de cambios	Lb. 18.861	Lb. 20.709	Lb. 12.630	
Juros e encargos	" 10.400	" 14.119	" 10.253	
Dividendo	" 30.000	" 30.000	" 30.000	
Saldo previsto	" 867	" 1.294	" 1.041	
	Lb. 60.128	Lb. 66.122	Lb. 53.924	
Dividendo por cento	2 1/2	2 1/2	2 1/2	

A extensão total da linha é de 77 1/2 milhas, e o capital gasto foi de Lb. 1.842.156.

Estrada de ferro Bahia e S. Francisco. — Do relatorio vê-se que as receitas do primeiro semestre de 1893 foram de Lb. 107.324, comprehendendo a garantia de juro por Lb. 63.000,— e que as despesas, incluindo as de Londres, foram de Lb. 40.638 — havendo um saldo de Lb. 66.686.

No ramal de Timbó, as receitas foram de Lb. 15.715, incluindo Lb. 8.943 de garantia de juro; as despesas foram, comprehendendo as de Londres, de Lb. 9.919, dando um saldo de Lb. 5.795. O sr. presidente disse que estes resultados são bons; propôz um dividendo de 3,75% o que representa 7% ao anno.

Estrada de ferro Alagoana. — No dia 5 do corrente foi publicado o decreto que altera o traçado já aprovado da 1.ª secção da Estrada de Ferro Central Alagoana até a cidade de S. Miguel, a partir da cidade de Atalaya, mantido, porém, de S. Mi-

guel em diante, o traçado da concessão de 9 de novembro de 1890, de acordo com o plano geral de viação.

Companhia Mogyana. — A propósito d'uma noticia publicada n'uma folha de S. Paulo, sobre os trabalhos da Companhia Mogyana da estrada de ferro, dirigiu de S. Paulo um distincto advogado, devidamente auctorizado, a seguinte carta publicada em todos os jornaes :

"S. Paulo, 28 de Novembro de 1893.—Na Gazetilha do Jornal de 25 do corrente, se diz que a Companhia Mogyana de estrada de ferro suspendeu os trabalhos e pagamentos dos serviços da linha por via Santos. Ha erro de informação que, por affectar os créditos da companhia, me apresso a rectificar.

A companhia suspendeu temporariamente os trabalhos de construção da linha para Santos, forçada pelas dificuldades resultadas da actual situação do Brazil, mas os empreiteiros estão pagos e a companhia tem a felicidade de não estar em atraso com pessoa alguma a quem deva pagar."

— A Estação Marítima da Estrada de Ferro Central do Brazil durante o mês de Novembro proximo findo recebeu 352.825 volumes de mercadorias diversas com 27.597.924 kilogrammas, produzindo a renda de 327.466.450 réis.

— Partiu para a Bahia o engenheiro Thomaz de Figueiredo, fiscal do governo junto à Companhia Norte Mineira, que vai concluir os trabalhos de medição da Estrada. Estes trabalhos parecem ter immediata relação com o empréstimo que a Companhia está diligenciando na Europa, com o fim de aproveitando-se dos favores concedidos pela lei de 28 de junho de 1890, fundar 56 nucleos coloniais nos territórios do norte de Minas e do Espírito Santo.

Hippolyto de Baère.

A NOSSA CARTA DA BELGICA

Bruxellas, 20 de Janeiro.

Segundo refere um jornal bruxellez, ha probabilidades de ser estabelecido dentro de pouco tempo o telephone entre Bruxellas e Berlim.

Dizia-se que as negociações tinham sido retomadas, fazendo esperar uma breve solução d'esta questão. Sabese que as negociações anteriores ficaram sempre malogradas em vista da oposição que fazia o ex-chancellor Bismarck.

A administração do caminho de ferro Grand Central Belga, acaba de publicar um trigessimo quarto suplemento á tarifa geral para o transporte das mercadorias etc., entre as suas estações belgas, d'uma parte, as estações das rôdes do Estado belga e das diversas companhias belgas, d'outra parte.

Depois da iniciativa tomada pelo governo frances, a interpellação de mr. Basly sobre as tarifas de favor, concedidas aos operarios belgas pela companhia do Norte, tinha sido retirada pelo seu auctor.

Nas camaras, mr. Jonnard, ministro das obras públicas explicou que, apesar de toda a sua sympathia pela nação belga, não pôde proteger a concorrência estrangeira. As tarifas de favor da companhia do Norte fizeram subir o numero dos operarios da Belgica, que trabalham em Maubeuge ou nos arredores, de 1.000 a 1.600.

Serão, pois, suprimidas n'um prazo regulamentar de 3 meses.

A Métallurgique obteve uma encommenda de 80 wagons para transporte de algodão e lã, ao preço de 1874 francos por wagon, contra 1789, preço da Sociedade Dyle et Bacalan para um fornecimento da mesma natureza, mas mais importante, que teve lugar ha um mez.

Dizem-me que o caminho de ferro da Flandres Occidental acaba de remetter ás *Aciéries de Bruges* uma encommenda para quatorze wagons.

Tambem o caminho de ferro d'Antuerpia a Gand lhe deu uma importante encommenda para material e peças d'aço coado.

A. Urban.

PARTE OFICIAL

Direcção dos serviços de obras publicas

Repartição dos caminhos de ferro

Sua Magestade El-Rei, a quem foram presentes a planta data da de 28 de abril de 1893, de uma estação provisória que a companhia real dos caminhos de ferro portugueses propõe para o serviço temporario do caminho de ferro da Beira Baixa, na Guarda, planta apresentada pela referida companhia, e bem assim o projecto apresentado pela companhia dos caminhos de ferro portugueses da Beira Alta, com o ofício n.º 1:499-B, de 26 de julho ultimo, de divisão provisória da sala de espera de 3.ª classe para instalação do escriptorio dos agentes da companhia real dos caminhos de ferro portugueses encarregados do serviço de transmissão na estação da Guarda :

Ha por bem, tendo ouvido o conselho superior de obras publicas e minas e vistos os pareceres do mesmo conselho, datados de 29 de maio do anno corrente e 2 de novembro proximo passado, ordenar que a companhia real dos caminhos de ferro portugueses presente, nos termos da portaria de 12 d'abril ultimo e no prazo de tres meses, o projecto completo e definitivo de ampliação da estação da Guarda, nos termos do § 4.º do artigo 1.º do respectivo contracto de concessão, devendo n'este projecto ser destinado local para o escriptorio dos agentes da mesma companhia encarregados do serviço de transmissão e para instalação dos empregados da fiscalisação do governo, encarregados do respectivo posto fiscal.

Em quanto, porém, não for apresentado, aprovado e executado o projecto de ampliação da estação da Guarda, ha por bem o mesmo augusto senhor auctorizar o director da fiscalisação de caminhos de ferro a permitir que as companhias acima mencionadas, de acordo entre si e com approvação do mesmo director, adoptem provisoriamente as disposições mais essenciaes para execução do serviço commun sem pr'juizo do publico.

Paço, em 29 de dezembro de 1893. — *Carlos Lobo de Avila.*
Para o director da fiscalisação de caminhos de ferro.

Repartição do commercio

«Tendo a commissão administrativa da ocmpañia real dos caminhos de erro portugueses, constituída nos termos de art. 8.º do decreto com força de lei de 9 de novembro de 1893, feito subir á presença do governo, nos termos expressos no art. 10.º do mesmo decreto, o projecto de convenção a submeter aos credores da mesma Companhia, por intervenção do tribunal do commercio de Lisboa, segundo o disposto no citado decreto; e achando-se o mesmo projecto de convenção de perfeita harmonia, não só com o art. 1.º e seu paragrapgo da lei de 27 de julho de 1893, mas tambem com o art. 10.º, § 1.º, do mencionado decreto: hei por bem, tendo ouvido o conselho de ministros e de accordo com o parecer do procurador geral da corôa e fazenda, aprovar para os effeitos legaes o mesmo projecto de convenção na parte que interessa ao Estado.

O presidente do conselho de ministros, ministro e secretario de Estado dos negócios da fazenda e o ministro e secretario de Estado dos negócios das obras publicas, commercio e industria, assim o tenham entendido e façam executar. Paço, aos 11 de 1894. — REI. — *Ernesto Rodolpho Hintze Ribeiro = Carlos Lobo de Avila.*»

TARIFAS DE TRANSPORTE

Assignaturas nos comboios tremvias. — Começa a vigorar no 1.º do mez que vem uma ampliação da actual tarifa de bilhetes de assignatura da companhia real, que tem por fim facilitar o uso dos comboios tremvias aos moradores da zona da circumvallacão de Lisboa, até Braço de Prata.

Os novos bilhetes são por 3 mezes, 6 ou 1 anno, e de 2.ª ou 3.ª classe, e os preços resultam baratissimos.

Publicamos adiante, na respectiva seccão, o annuncio d'este novo serviço, mas para que n'um só golpe de vista se aprecie quaes são os preços que, pela actual tarifa e por esta ampliação, ficam vigorando para bilhetes de assignatura n'estes comboios, aqui os damos todos reunidos:

	1.ª zona Do Rocio até Braço de Prata	2.ª zona Do Rocio até Sacavem		
	2.ª classe	3.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
Por 3 mezes ...	9 ⁷ 500	6 ⁷ 500	14 ⁷ 000	9 ⁷ 500
» 6 » ...	14 ⁷ 000	9 ⁷ 500	21 ⁷ 000	14 ⁷ 000
» 1 anno	21 ⁷ 000	14 ⁷ 000	31 ⁷ 500	21 ⁷ 000

Note-se que ainda ha a vantagem do assignante tomar o bilhete só por 3 mezes, depois pedir a ampliação para os 6, e mais tarde para o anno, pagando apenas a diferença, o que facilita a acquisition do bilhete por meio de pequenos desembolsos parciaes.

Por exemplo: quem tome um bilhete de 2.ª classe para a 1.ª zona por 3 mezes, paga:

Agora	9 ⁷ 500
Ao findar os 3 mezes	4 ⁷ 500
» » os 6 »	7 ⁷ 000
Total	21 ⁷ 000

É realmente o mais commodo possivel, e as pessoas, que em grande numero assignaram uma representação á companhia pedindo a creaçao d'estes bilhetes, devem ficar plenamente satisfeitas.

NOTAS DE VIAGEM

XV

De Huelva a Zafra

Para os viajantes que se interessam pela industria ferroviaria, e mesmo para os que só amam o pittoresco, o imprevisto, a excursão pela linha de Zafra a Huelva é um dos maiores attractivos da viagem á Andaluzia.

Se na peninsula, como é uso na America, as linhas ferreas adoptassem distinguir-se por brazões e legendas, esta poderia escolher para si as palavras *utile dulce*, significando a grande vantagem que a abertura d'esta linha offereceu aos povos servidos por ella, a par das suas grandes bellezas, que fazem constituir a viagem por ali uma das mais interessantes.

Eis porque eu já previno que vou descrever a formosa linha com toda a minucia, porque ella o merece, e o leitor que um dia ali vá dirá se fiz ou não bem em lhe dedicar toda a minha attenção.

A estação de Huelva, da qual prometti ocupar-me, cobre uma vasta extensão de terreno junto ao rio Odiel, no ex'remo occidental da cidade. Ali se acham installadas não só as dependencias da estação, como, no primeiro pavimento, os escriptorios da direcção, armazem geral, etc., podendo assegurar-se que esta é uma das estações de Hespanha onde melhor e mais amplamente estabelecidos se encontram todos os serviços.

Pelo lado de terra a estação tem facil accesso pela estrada de Gibraleon; para o lado do sul liga, por meio de uma via ao longo do caes, com a linha de Huelva a Sevilha, da companhia de M. Z. A.

A architectura do edificio é attrahente, sendo formada a fachada do pavilhão principal por tijolos a crú e quadros de azulejo em relevo.

No interior, o conforto, a comodidade, o aceio, imperam por toda a parte. A sala de espera, o restaurant, são instalações verdadeiros modelos.

O serviço é rigorosamente bem feito; o pessoal, com uma organização quasi militar, apresenta-se perfeitamente uniformizado e é attenciosíssimo para o público.

Antes de entrar no comboio examinemos o material de que elle se compõe:

As carruagens são excellentes, montadas sobre flexíveis molas e fortes leites de ferro; os seus compartimentos são amplos, illuminados por lampadas de petróleo, sistema Shallis.

As machinas são escocezas, apresentando-se perfeitamente limpas nos seus menores detalhes.

Este exame foi por mim feito ás 4 horas da manhã, hora a que entrei na estação para tomar o comboio. Ás 4,32 pôe-se este em marcha, deixando á direita os caes de mercadorias e armazens geraes, e á esquerda as officinas de reparação, deposito de mineral, ponte de embarque, etc.

Então a linha ladeia a estrada, e o viajante, olhando pela direita, verá as collinas ou cabeços que protegem Huelva dos ventos norte, o convento de *la Merced*, a fabrica de gaz e outras de ladrilhos, ceramica etc.

Pela esquerda avistam-se as salinas do sr. Alava, a linha das minas de Tharsis e a magnifica ponte de embarque d'esta companhia.

Um quarto de hora de caminho por entre ferteis campos cultivados, e depois de se vêr á direita a ermida de *la Cinta*, o comboio pára no apeadeiro de *Peguerillas*, colonia agricola e industrial do sr. Sundheim rico banqueiro, allemão de nascimento, mas hespanhol de coração, a quem Huelva deve grande parte do seu desenvolvimento e prosperidade, e cujo nome está vinculado a todos os melhoramentos que n'aquella província se tem realizado nos ultimos 20 annos.

A poucos metros do apeadeiro, e ligado a este por uma via ferrea, está uma grande fabrica de azeite, um estaleiro para serração e escultura de marmores brancos de *Fuente Heridos* e dos de cérdega Valdemoro e Urda.

Mais 9 minutos de percurso e eis-nos a chegar a *Gibraleon*. Da linha pôde vêr-se perfeitamente, á esquerda, a notável cidade, celebre em tempos passados pelos seus laranjaes, hoje perdidos, pelos seus antigos moinhos de vento, pelas suas preciosas torres e pelo seu nome, que responde a árabe. *Gibraleon* é hoje o centro de todo o tráfego da parte occidental da província. Com efeito, ali nos esperam carruagens e diligencias, que tomam passageiros para Cartaya, Lepé, ilha Christina, onde são as grandes fabricas de conserva de peixe que mandam abastecer os seus *faúchos* de sardinha ao nosso mercado de Setubal, e para Ayamonte, povoação da margem do Guadiana, em frente da nossa Villa Real de Santo Antonio; e bastantes cavallos de carga, que conduzem mercadorias aos povos situados na margem esquerda do Odiel.

Desde que o comboio sae de *Gibraleon* a velocidade diminui, porque encetamos as fortes rampas e as curvas de pequeno raio, que devem ser-nos companhia durante 35 kilometros, nos quaes se executaram altas trincheiras e imponentes aterros para se vencer as dificuldades do terreno.

O aspecto muda; os schistos sub carboniferos substituem a argila e o saibro; a charneca e os palmares, os terrenos cultivados e as frescas hortas; as estevas e os cardos, as oliveiras e as vinhas.

Subimos assim a serra por um terreno agreste e accidentado.

Ao kilometro 20 podemos vêr, á esquerda, e a grande distancia, a povoação de *Alosno* e os caracteristicos montes onde são as minas de Tharsis.

Sete kilometros depois a linha salva o Odiel em um elegante e arrojado viaducto de ferro, de 250 metros de luz em quatro tramos eguaes, formados por grandes vigas de ferro, tipo Pratt, sustidas por pilares de ferro forjado sobre bases de alvenaria.

Mais 5 kilometros, isto é, ao 32, no apeadeiro de *Cobujón*, cruzamos com o comboio de mercadorias, e n'elle veremos que o typo de wagons empregados no transporte de mineraes foi perfeitamente adequado ás exigencias das minas e aos meios de embarque, evitando trasbordos e a correspondente quebra no mineral.

Em breve deixamos os 35 kilometros de caminho agreste, e em Calañas, onde paramos, encontramos de novo o campo fertil, os copados laranjaes, e toda a classe de arvoredos, em promiscuidade com o grande numero de altas chaminés de fabricas, de novas industrias ali estabelecidas.

Grandes depositos de manganez esperam ordens para ser carregados, para irem embarcar a Huelva.

O viajante pôde, olhando pela direita, vêr a serra de Morante, em cuja falda existem grandes minas de manganez; verá tambem a estrada que conduz ás minas *Sotiel-Coronada*, pertencentes a uma companhia portugueza.

Da esquerda, o panorama é esplendido. Apenas partimos de Calañas, e passada uma imponente trincheira de forte cota e de grande extensão, aberta em rocha viva, o comboio começa a descer em rampas de 2 %, e o viajante descobre o mais formoso e agreste panorama, tendo por fundo as serras de Cortegana e Almonaster, importantes contrafortes da serra Morena.

A esquerda os estabelecimentos mineiros de *Los Silos* e *La Zarza*, pertencentes á companhia Tharsis e ligados á linha d'esta companhia por uma via estreita que atravessa superiormente aquella em que vamos, proximo da estação de *El Cerro*.

Estamos apenas a um terço do caminho e eu esgotei o espaço que reservo para estas notas.

Que o leitor me desculpe de transferir a continuação para outro numero, attendendo a que os apontamentos que tenho da viagem n'esta linha me permitem fazer d'ella a mais exacta e completa descrição, como até hoje não existe publicada em parte alguma.

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Impressões, a vuelta pluma, por Accacio Rosa.—Mais um livrinho d'este jovem escriptor que se oculta n'uma aldeia do Douro, proximo de Aveiro.

E' de um passeio de alguns dias nas cercanias da propriedade do auctor, acompanhado por um notável publicista hespanhol e sua filha, que o livro todo se ocupa. A descrição é brilhante e por vezes entusiasmatica, o que nada nos admira, attentos os verdes annos do auctor e provavelmente os negros olhos da encantadora menina a quem o livro é dedicado...

N'estas reticencias o sr. Rosa lerá por certo o sorriso com que nos referimos ás suas *Impressões*...

O sr. Rosa escreve bem e deve continuar a cultivar as letras, para as quaes tem evidente vocação. Ahi tem a nossa opinião insuspeita.

Agradecemos-lhe.

Reportoire des Sociétés par actions, por Liévin Coppin—E' o nosso illustre collega, director do *Economiste*

de Bruxellas, o auctor d'este livro, cujo exemplar n.^o 2:223 acabamos de receber, e lhe agradecemos.

O *Reportoire* presta um grande serviço, não sómente aos banqueiros, agentes de cambio e de bolsa, homens de negocio, financeiros etc., mas a todos que teem qualquer interesse ligado áquelle pequeno mas importante paiz, e ainda a todos que possuem titulos de qualquer estado, companhia ou sociedade.

Resumem-se n'este livro as bases dos estatutos de cada companhia, indica-se a sua importancia, as cotações médias dos titulos nos ultimos annos, os dividendos ou juros pagos, o estado financeiro actual etc.

Em relação aos titulos dos Estados, encontra-se no *Reportoire*, sobre cada emprestimo, a data e condições da lei que o auctorisou, os banqueiros pelos quaes foi negociado, os agentes que pagam os coupons na Belgica, as cotações médias annuaes até 1893 e finalmente o estado actual do pagamento.

E já que n'este ponto tocámos, permitta-nos o nosso collega que lhe notemos que nenhum dos nossos emprestimos do Estado tem coupons *en souffrance*. O 4% como 4 1/2 que no *Reportoire* se citam, como todos os demais titulos, excepto o dos tabacos, tem uma redução a 1/3 no juro e não coupons em atraso.

São, em total, 327 as sociedades e companhias enumeradas no livro do sr. Coppin além de cerca de 200 noticias sobre fundos dos Estados.

Sendo este livro absolutamente internacional e interessando, portanto, aos banqueiros e financeiros de todos os paizes, podemos obtel-o para qualquer dos nossos assignantes que o deseje e o procure n'esta Redacção.

Bericht der Verkehrs Kommission, Zürich.—Em nosso poder este relatorio do escriptorio de esclarecimentos aos visitantes de Zürich, respectivo a outubro de 1892 a setembro de 1893 e formulado pelo secretario o sr. Thomas Casparis, cuja actividade se prova bem pelos notaveis serviços que esta repartição presta aos viajantes e ao paiz. D'este documento respigamos um apontamento interessante:

Pela estatistica dos hoteis vê-se que, só de janeiro a setembro d'este anno, visitaram aquella cidade 161:534 viajantes, dos quaes 40% eram allemaes, 20% suíssos, 10% franceses, 7% hungaros, etc.

Os negócios da Companhia Real

O convenio

Conforme o decreto que publicamos na *Parte oficial* d'este numero, está já aprovado pelo governo, na parte que lhe respeita, o projecto de convenio que a comissão administrativa da companhia propõe aos credores, em conformidade com o art. 5º do decreto de 9 de novembro ultimo.

Esse projecto de convenção foi, em virtude d'aquelle decreto, apresentado já no dia 13 no Tribunal do Commercio, acompanhado dos documentos correspondentes, entre os quaes a certidão do deposito feito na caixa geral dos depositos de 750:000\$000 réis, até 31 de dezembro findo.

A dívida da companhia para com o Estado, liquidada em 31 de dezembro de 1893, elevava-se a cerca de 5.400:000\$000 réis. A liquidação fez-se, tendo em vista as diferenças de cambios e as cotações dos titulos nas datas em que se fizeram as varias entregas pelo tesouro á companhia. O pagamento d'esta verba será feito: 1:000 contos no 1º anno e o restante em prestações de 500 contos, sendo caucionado por 8:000 obrigações privilegiadas.

Todas as bases dos ajustes anteriormente feitos com os credores foram mantidas, conseguindo-se ainda mais vantagens aos obrigatários em especial e para os interesses geraes da companhia que são, de resto, os de todos e portanto d'aquelles igualmente.

A redução das actuaes obrigações é feita nos mesmos termos e na mesma forma por que tinha sido auctorizada na assembléa geral de 31 de outubro de 1892, com as mesmas preferencias permittidas e auctorizadas pela dita assembléa e aceitas pelos comités, em dezembro de 1892 — sem alteração alguma, a não ser no primeiro coupon das obrigações *reduzidas*, que começa no 1º de janeiro de 1894, em vez de 1 de janeiro de 1893.

Para compensar, porém, todos os actuaes obrigatários do coupon integral *ouro*, do anno de 1893, e até perfazer o mesmo coupon, ser-lhes-ha entregue, não só o saldo em deposito em 31 de dezembro de 1893, mas o excesso do rendimento liquido da Companhia sobre o juro das 560:000 obrigações privilegiadas, com a preferencia estabelecida nos protocollos de 1892 e no projecto actual de convenção.

Em compensação das 300:000 accões que a Companhia podia crear nos termos dos antigos estatutos, mas que ora são annulladas, os obrigatários terão, em vez de 1/4, um terço dos representantes no conselho de administração e terão igualmente um terço dos membros da comissão administrativa da Companhia.

O conselho de administração será composto, em vez de 25, de 21 membros, sendo 7 representantes dos obrigatários, 7 do governo e 7 dos accionistas. O conselho fiscal é composto de 12 membros eleitos pela assembléa geral.

Os ordenados serão fixados pela assembléa geral.

Os 7 representantes dos obrigatários constituirão um comité em Paris nas condições que nas anteriores convenções haviam sido concordadas, devendo o primeiro comité funcionar por 5 annos.

O juro da dívida fluctuante para todos os credores sem excepção é fixado em 5%.

A liquidação do Grande Central Hespanhol é devolvida a essa sociedade, do que resulta enorme vantagem para a Companhia portugueza.

O convenio estabelece mais, que serão annulladas todas as obrigações existentes nos cofres da Companhia, todas as que estiverem servindo de caução a quaquer dívidas que se regatem pelo convenio; e todas as existentes na circulação que venham a pertencer á Companhia.

O mesmo é feito, pelos novos estatutos, ás accões que existem em poder da Companhia.

O projecto da convenção será mandado publicar pelo juiz do tribunal do commercio no *Diário do Governo* e em dois dos periodicos principaes de Paris, Londres e Berlim, acompanhado de um edital convocando os credores para no prazo de tres meses declararem se o aprovam ou rejeitam.

Publicámos tambem e por elle se verá que as bases propostas são as mais equitativas e tendentes a garantir todos os interesses.

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia de seguros Fidelidade

Por ordem do ex.^{mo} sr. presidente e para cumprimento do artigo 16º dos estatutos é convocada a assembléa geral d'esta companhia para se reunir no dia 27 do corrente pelas sete horas da tarde, no seu escriptorio, largo do Corpo Santo, n.^o 13.

Lisboa, 11 de janeiro de 1894.

O SECRETARIO, Victoriano Estrella Braga.

Cotações dos títulos de Caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro

BOLSAS	TÍTULOS	1894 - JANEIRO - DIAS												
		2	3	4	5	8	9	10	11	12	13	15	—	—
Lisboa . . .	ACÇÕES Comp. Real Portugueza . . .	-	-	-	14.000	-	14.000	14.000	14.000	-	-	-	-	-
	OBRIG. Comp. Real Portugueza . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	" Nacional . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	" Atravez d'Africa . . .	-	-	-	-	54.000	54.000	54.000	51.000	-	-	51.000	-	-
Paris . . .	ACÇÕES Comp. Real Portugueza . . .	55	-	-	-	-	37.50	-	65	65	-	-	-	-
	" Madrid-Cáceres-Portugal . . .	-	40	-	-	-	-	44.50	45	-	47.50	-	-	-
	" Norte de Espanha . . .	112.50	113.50	116	117	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	" Madrid-Zaragoza-Alicant . . .	152.50	153	150	157	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	" Andaluzes . . .	252	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	OBRIG. Comp. Real Portugueza . . .	90.50	94.75	91.50	92.50	90.50	97	103	108	108	106.50	-	-	-
	" C.º da Beira Alta . . .	-	-	74	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	" Madrid-Cáceres-Portugal . . .	120	119	120	120	120	121	125	139	-	138	-	-	-
	" Norte Espanha 1.ª hypot . . .	282	283	290.50	293	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Londres . . .	" Atravez d'Africa . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Amsterd . . .	" Atravez d'Africa . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bruxellas . . .	" Atravez d'Africa . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Receita dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

Linhos	Periodo de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO					
		1893-94			1892-93			Totaes			Diferença a favor de		
		Kil.	Totaes	Kilometr.icas	Kil.	Totaes	Kilometr.icas	1893-94	1892-93	1893-94	1892-93	1893-94	1892-93
COMPANHIA REAL	de a	de a	Réis	Réis	de a	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
Antiga réde e nova não garantida . . .	17 23	Dezemb.	690	53.499.000	77.534	690	53.805.276	77.978	2.856.897.000	2.779.232.902	77.664.098	-	-
Nova réde garantida . . .	17 23	Dezemb.	380	6.801.000	17.897	334	6.796.349	20.349	296.530.000	289.351.917	7.178.083	-	-
Sul e Sueste . . .	19 25	Novemb.	475	11.671.740	24.572	475	13.498.590	28.448	664.795.470	656.457.505	8.337.965	-	-
Minho e Douro . . .	26 2	Dezemb.	"	11.615.575	24.453	"	13.028.125	27.427	676.411.045	669.485.630	6.925.415	-	-
Beira Alta . . .	3 9	"	"	11.464.850	24.436	"	15.130.970	31.854	686.875.895	684.616.600	2.259.295	-	-
Madrid — Zara- goza — Alican- te . . .	22 28	Outub.	353	20.753.424	58.791	353	16.486.789	46.704	798.526.516	748.860.688	49.665.828	-	-
Nacional (Mi- randella e Vi- zeu) . . .	29 4	Novemb.	"	17.839.253	50.536	"	20.127.453	57.018	816.365.763	768.788.141	67.577.622	-	-
Andaluzes . . .	5 11	"	"	20.332.788	57.599	"	19.114.610	54.140	835.898.554	788.099.731	48.598.803	-	-
Zafra a Huelva . . .	10 16	Dezemb.	253	5.702.112	22.538	253	6.584.892	26.027	290.566.208	281.999.702	8.566.506	-	-
Aveiro a Porto Porto a Aveiro Excepto aos domingos	17 23	"	"	6.181.444	24.432	"	6.912.557	27.322	296.747.652	288.912.259	7.835.393	-	-
Lisb. R. a Fig. a Fig. a Lisboa R. Part. Cheg. Part. Cheg.	19 25	Novemb.	105	1.639.032	15.609	105	1.584.179	15.087	62.835.640	59.405.803	3.429.827	-	-
Lisb. R. a Leiria Leiria a Lisb. R. 6-0 t. 1-15 m.	26 2	Dezemb.	"	1.515.940	14.437	"	1.524.744	14.521	64.354.580	60.930.547	3.424.033	-	-
Lisb. C.S. a Port. Port. a Lisb. C.S. 7-30m. 9-0 t.	3 9	"	"	1.397.597	13.310	"	1.380.807	13.150	65.749.177	62.311.351	3.437.823	-	-
Vian. a Valenç a Valenç a Vian. Part. Cheg. Part. Cheg.	17 23	Dezemb.	180	44.543	247	180	51.492	286	2.394.959	2.584.368	-	189.409	-
Ponte a Regoa Regoa a Porto 6-0 t. 1-15 m.	24 31	"	"	53.044	305	"	46.730	259	2.449.973	2.631.098	-	181.125	-
Lisb. R. a Badaj. Badaj. a Lisb. R. 7-30 t. 8-0 t.	1 7	Jan.	"	34.149	188	"	36.768	204	34.149	36.768	-	2.619	-

HORARIO OFICIALMENTE CONFERIDO da partida e chegada de todos os comboios, em 16 de janeiro de 1894

LINHAS DA COMPANHIA REAL		Lisboa R. a Fig. a Fig. a Lisboa R. Part. Cheg. Part. Cheg.		Alcant. a Caso. Caso. a Alcant. Part. Cheg. Part. Cheg.		LINHAS DO SUL E SUESTE		Vian. a Valenç a Valenç a Vian. Part. Cheg. Part. Cheg.	
Lisb. R. a Porto Porto a Lisb. R. Part. Cheg. Part. Cheg.	7-0 m. 8-0 t.	3-15 t. 11-0 t.	Lisb. R. a Leiria Leiria a Lisb. R. 6-0 t. 1-15 m.	1-30 m. 8-40 m.	Aos domingos e dias sant.	Lisb. T.P. a Faro Faro a Lisb. T.P. Part. Cheg. Part. Cheg.	7-0 m. 9-15 m.	3-25 t. 5-20 t.	Porto a Valenç a Valenç a Porto 8-20 m. 1-26 t.
	10-0 t. 10-30 m.	7-0 t. 5-30 m.			2-0 t. 2-56 t. 7-30 t. 8-27 t.		4-30 t. 5-0 m.	6-30 t. 7-0 m.	2-40 m. 8-19 m.
Lisb. C.S. a Port. Port. a Lisb. C.S. 7-30m. 9-0 t.	8-45 m. 10-30 t.	7-55 t. 8-45 m.	Leir. a Figueira Figueira a Leir. 5-40 m. 7-55 t.	5-45 m. 8-5 m.	Guarda a Abran. Abran. a Guarda 1-15 m. 9-25 m.		11-0 m. 12-35 t.	9-45 m. 2-15 t.	
	11-20 m. 3-35 t.	8-45 m. 9-35 m.			9-0 t. 4-15 t.		5-40 t. 6-0 t.	6-0 t. 6-0 t.	
Lisb. R. a V. Alc. V. Alc. a Lisb. R. 7-30 t. 5-10 m.	8-45 t. 6-30 m.	5-32 t. 4-15 t.	Figueira a Alfar. Alfar. a Figueira 4-50 m. 5-32 m.	5-45 m. 6-45 m.	Guarda a Abran. Abran. a Guarda 1-15 m. 11-3 m.	11-3 m. 11-15 m.	12-7 t. 12-8 t.	7-0 m. 7-1 t.	
	2-25 t. 4-25 t. e sab.	2-25 t. 4-25 t. e dom.			4-0 t. 4-15 t.		2-28 t. 3-29 t.	8-18 m. 9-18 m.	
Lisb. R. a Badaj. Badaj. a Lisb. R. 7-15 t. 1-50 m.	9-40 m. 4-8 t.	9-33 t. 9-50							

COMMERCIO PORTUGUEZ

Resumo comparativo do movimento de mercadorias, incluindo o do ouro e prata em barra e em moeda, nos meses de janeiro a dezembro de 1891-92

VALORES EM MIL. RÉIS

Importação para consumo

	1891	1892
Animaes vivos	1.074.853	434.566
Materias primas para as artes e industrias	12.759.232	12.213.436
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras	6.483.037	3.040.751
Substancias alimenticias	12.310.692	11.359.135
Instrumentos, machinas e utensilios, etc.	3.324.921	1.721.620
Manufacturas diversas	3.758.719	2.019.127
Taras	97.880	59.684
Somma	39.509.334	30.848.319
Ouro e prata em barra e em moeda	8.268.729	3.760.535
Total	47.778.063	34.608.854

Exportação nacional e nacionalizada

	1891	1892
Animaes vivos	402.978	697.949
Materias primas para as artes e industrias	4.686.369	4.536.927
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras	220.172	408.522
Substancias alimenticias	14.666.229	17.403.174
Instrumentos, machinas e utensilios, etc.	416.526	105.053
Manufacturas diversas	1.286.789	1.318.718
Somma	21.379.063	24.472.343
Ouro e prata em barra e em moeda	29.803.648	9.331.101
Total	51.182.711	33.803.444

Exportação estrangeira e ultramarina

Diversas mercadorias.	Reexportação	7.455.451	8.738.464
	Transito	3.002.598	2.865.946
	Somma	10.458.049	11.624.410
Ouro e prata em barra e em moeda	Reexportação	93.601	—
	Transito	5.153.547	1.260.083
	Somma	5.247.148	1.260.083
Total		15.705.197	12.884.493

A casa John Harker

Visitámos a grande exposição de machinas que o sr. John Harker estabeleceu na Avenida da Liberdade n.^os 41 a 43 B, e que é uma perfeita novidade em Lisboa, por apresentar, a uma certa hora do dia, todas as machinas em movimento, o que produz o melhor efeito.

Ha ali grande numero e variedade de machinas da acreditada casa John M. Sumner & C^a, de Manchester, taes como: caldeiras, machinas de vapor, motores de gaz, teares dos mais modernos systemas e todos os machinismos para fabricas de fiação, dos quaes actualmente se está montando uma grande canelleira, machinas-ferramentas para diversas industrias, para instalação de luz electrica etc.

O sr. Harker vae montar a luz electrica para iluminação do seu estabelecimento, fazendo funcionar, á noite, todas as machinas, o que fará o melhor efeito.

Além d'esta grande exposição, a casa tem outros armazens de deposito de machinas, das quaes ali só estão as amostras.

Esta noticia, que temos que resumir ao pequeno espaço de que podemos dispôr, será ampliada em breve pela desenvolvida descripção que faremos de algumas d'estas machinas, verdadeiramente notaveis pelo seu trabalho, solidez e perfeito acabamento.

LINHAS PORTUGUEZAS

Lourenço Marques. — Segundo um telegramma de Cape Town, publicado no *South Africa*, o caminho de ferro do Natal será prolongado pelo governo do Transvaal desde Charlestown até Johannesburg, ficando as tarifas para serem fixadas ulteriormente. Esta decisão é, segundo aquelle jornal, devida a ter o governo britannico reclamado ao governo de Lisboa contra a venda do caminho de ferro de Lourenço Marques, com o fundamento de que a venda seria, nas actuaes circunstancias, considerada como violação do direito de preferencia que a Inglaterra tinha á compra do territorio obtido por Portugal em virtude da sentença arbitral de Mac-Mahon.»

Isto é refinada mentira, o que não impede que a primeira parte seja, infelizmente, verdade, e que, por fas ou por nefas, a tenacidade de Cecil Rhodes tenha vencido as reluctancias do Transvaal, e o nosso caminho de ferro esteja a braços com um concorrente perigoso.

Linha do Bomfim. — Principiaram já os trabalhos de assentamento dos carris da linha ferrea americana, que a Companhia Carris de Ferro do Porto projecta estabelecer pela rua do Bomfim até a praça das Flores.

Uma commissão delegada dos moradores de S. Roque da Lameira procurou o sr. gerente d'aquella companhia, sr. Vieira de Castro, afim de lhe pedir que a referida linha seja prolongada até o mercado da Corujeira.

O sr. Vieira de Castro, porém, declarou que tinha a melhor vontade de realizar o prolongamento, mas que isso dependia de se chegar a um accordo com o governo, o qual fazia taes exigencias para o assentamento da linha que, pelo menos na maior parte, eram julgadas inaceitaveis.

LINHAS HESPAÑOLAS

Valladolid a Ariza. — No dia 31 do corrente expira o prazo dos dois annos de prorrogação que o governo concedeu para a conclusão d'este caminho de ferro; em vista, porém, de estarem muito adiantados os trabalhos do mesmo, é muito provavel que a companhia M. Z. A., actual concessionaria do referido caminho de ferro, obtenha novo adiamento para a conclusão do mesmo.

Calatayud-Teruel-Sagunto. — Diz-se que, no caso de haver novo concurso para a construção d'este caminho de ferro, uma casa estrangeira muito conhecida na região valenciana apresentará propostas para realizar essa construção.

Segundo refere um collega, é provavel que o dito concurso seja feito dentro de pouco tempo e, sendo possivel, que o traçado soffra importantes modificações.

LINHAS ESTRANGEIRAS

SUISSA

A Sociedade Jura Simplon offereceu á Sociedade do caminho de ferro do lago de Thun, que se acha em estado precario, o explorar a linha durante dez annos, emprestar-lhe 300:000 fr. garantidos por uma terceira hypotheca e comprar-lhe as 933 accções que ella tem em carteira, ao preço de 75 fr. cada.

Pelo seu lado, a Sociedade de navegação dos dois lagos propoz aos seus accionistas a compra da mesma linha, mediante o pagamento do capital obrigatorio, por 2.700:000 fr. e a troca aos portadores de accções, d'uma accção liberada contra uma accção de posterioridade, isto é, não dando juro senão quando as antigas accções tivessem recebido 4 %. Estas accções seriam do valor nominal de 300 fr.

HUNGRIA

A administração dos caminhos de ferro do Estado hungaro publicou o relatório estatístico relativo ao movimento de passageiros sobre as suas linhas em 1892.

Desde o anno em que foi inaugurada a tarifa por zonas, isto é de 1888 a 1892, o numero de viajantes transportados aumentou 216 % e as receitas correspondentes 40 %.

O relatório porém nada diz a respeito das despesas de exploração.

Desde hoje será posta em vigor uma nova edição das tarifas de passageiros, a qual não apresenta modificações importantes, havendo só a notar que a duração da validade dos bilhetes da 14.ª zona (a ultima) é limitada a 24 horas, e que os bilhetes não permitem que haja interrupção na viagem.

O ministro hungaro do commercio submeterá ao parlamento, na proxima sessão legislativa, um projecto de construção de um caminho de ferro Budapest-Dorogh-Esztergom Gran, o qual principiará na estação de Angyalfoed, atravessando o Danubio por cima da Margaretheninsel (ilha Margarida) e indo terminar na estação de Esztergom.

A comunicação entre Vienna e Budapest tornar-se-ha assim mais directa. O capital calculado para a construção é de 6.250:000 florins, dos quais 1.200:000 serão dados pelo Estado.

TURQUIA

Neste paiz estão sendo actualmente construídos os seguintes caminhos de ferro:

1.º Salonica a Monastir, concedido á sociedade dos caminhos de ferro d'Anatolia

2.º Salonica a Dédéagatch (480 kilometros) o qual deverá ficar concluido dentro de 4 annos.

3.º Eshi-Chehir a Konia (450 kilometros) concedido á sociedade dos caminhos de ferro d'Anatolia;

4.º Kassaha-Afion-Karahissar. Esta linha será construída pela Sociedade Geral do Oriente, constituída em Bruxellas, com o capital de 5 milhões;

5.º Damas a Aleppo — concedida a Montran-Effendi. O traçado d'esta linha não está ainda completamente determinado e está-se procedendo aos respectivos estudos.

ESTADOS UNIDOS

Segundo uma estatística que temos por certa, a situação dos caminhos de ferro d'este paiz, em 1892, era a seguinte:

Em 31 de dezembro a extensão ferro viaria era de 175:223 milhas, das quais 4:429 foram construídas durante o anno. Para as 170:607 milhas cuja situação financeira está bem conhecida, o total do passivo é de 11:089 milhões de dollars e o activo de 11:482 milhões. O numero de milhas percorridas pelos comboios foi de 865 milhões; por viajantes, 13:697 milhões; por mercadorias, 84:448 milhões. O tráfego rendeu 1:205 milhões de dollars e teve a despesa de 847 milhões, ou seja o líquido de 358 milhões. As receitas diversas elevaram-se a 115 milhões e o rendimento disponível a 473 milhões de dollars.

O pagamento de juros foi na importancia de 239 milhões de dollars, e o dos dividendos cerca de 83 milhões.

As receitas por tonelada milha foram de 967 cents, um pouco superiores ás dos dois últimos annos. As receitas das mercadorias por milha elevaram-se a 4:787 dollars. A tarifa de passageiros desceu a 2:143 cents por viajante milha.

Os juros pagos ás obrigações foram 4,38 % e o dividendo das obrigações 1,68 %; fazendo o cálculo segundo o numero das acções e obrigações, assim como sobre o valor nominal, foi distribuído em média 3,01 %.

Havia em 31 de dezembro de 1892, 35:754 locomotivas, 34:221 carruagens para passageiros e 1.168:867 wagons de mercadorias. O numero de milhas de via com carris d'água era de 182:858, das quais 800 milhas construídas durante o anno. Os carris de ferro ocupavam uma extensão de 38:641 milhas.

AVISOS DE SERVIÇO

Ampliação da tarifa especial L. n.º 2—Grande velocidade

Bilhetes de assignatura para Braço de Prata

Desde 1 de fevereiro de 1894, entre a estação central do Rocio e qualquer das estações ou apeadeiros de: Campolide—Sete Rios—Laranjeiras—Rego (Jardim)—Entre Campos—Arieiro—Perna de Pau—Chellas—Marvila ou Braço de Prata—ou entre a estação do cais dos Soldados e a de Braço de Prata.

Bilhetes válidos por 3 meses—2.ª classe 9\$500, 3.ª classe 6\$500; 6 meses—2.ª cl. 14\$000, 3.ª cl. 9\$500; 1 anno—2.ª cl. 21\$000, 3.ª cl. 14\$000 réis.

Condições: São aplicáveis a estes bilhetes todas as condições da tarifa L. n.º 2, de grande velocidade, de 1 de junho de 1893, excepto as que se referem ás reduções de preços para famílias.

Lisboa, 15 de janeiro de 1894.

MERCADO DE METAES

Preços correntes da casa Morrison, Kekewich & C.º, de Londres

Em 11 de janeiro

Cobre — Mercado firme. — Spot Gobs & Gmbs: Lb. 42 $\frac{7}{6}$ a Lb. 42 $\frac{12}{16}$ — Tres meses: Lb. 42 $\frac{15}{16}$ a Lb. 43 — Tough: Lb. 46 a Lb. 46 $\frac{10}{11}$ — Best: Lb. 46 $\frac{10}{11}$ a Lb. 47 — Chapas: Lb. 53.

Metal Amarelo — Lb. 4 $\frac{5}{8}$ a Lb. 4 $\frac{3}{4}$.
Estanho — Mercado firme. — Straits: Lb. 72 a Lb. 72 $\frac{10}{11}$ — Australiano: Lb. 72 $\frac{5}{6}$ a Lb. 72 $\frac{15}{16}$ — Tres meses: Lb. 73 a Lb. 73 $\frac{10}{11}$ — Inglez: Lb. 76 $\frac{15}{16}$ a Lb. 77 $\frac{5}{6}$.

Chumbo — Inglez: Lb. 9 $\frac{11}{12}$ a Lb. 9 $\frac{15}{16}$ — Hespanhol: Lb. 9 $\frac{5}{9}$ a Lb. 9 $\frac{11}{12}$.
Zinco (spelter) — Lb. 16 $\frac{7}{6}$ a Lb. 16 $\frac{10}{11}$.

Prata — Sem alteração: 31 $\frac{3}{4}$ d.

Azougue — Lb. 6.

Antimonio — Lb. 38 a Lb. 39.

Ferro — Escoez, pigs 42 $\frac{9}{12}$ a dinheiro 43 — um mez.
" — Middlesbro, 35 $\frac{2}{12}$ " " 35 $\frac{5}{12}$ "
" — Hematite, 44 $\frac{10}{11}$ " 45 $\frac{1}{12}$ "

ARREMATAÇÕES

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Fornecimento de creosote

Pelo presente anuncio se faz publico que no dia 31 de janeiro de 1894, ao meio dia, na administração do 1.º bairro do Porto e perante o respectivo administrador, se ha de proceder ao concurso público para o fornecimento de 300 toneladas de creosote para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante, terá cada concorrente de efectuar na Caixa Geral de Depósitos, ou nas suas delegações, o depósito provisório de 172\$500 réis. O depósito definitivo que é obrigado a fazer o concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento, será de 5 % da importância total do fornecimento.

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 úteis, das 11 horas da manhã ás 3 da tarde.

Porto, 30 de dezembro de 1893.

Caminhos de ferro do Sul e Sueste

Fornecimento de 50 lanternas para signaes

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 23 do corrente perante a direcção dos caminhos de ferro do sul e sueste, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de cinquenta lanternas para signaes.

O depósito provisório para poder licitar é da quantia de 7\$000 réis, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 por cento da importância total da arrematação, por aquelle dos licitantes a quem o fornecimento fôr adjudicado, depósitos que terão lugar, o primeiro na thesouraria dos mesmos caminhos de ferro, e o segundo na caixa geral de depósitos á ordem d'esta direcção.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção, largo de S. Roque n.º 22, onde pôdem ser examinadas todos os dias úteis, desde as dez horas da manhã até ás quatro da tarde.

Lisboa, 3 de janeiro de 1894.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Venda d'agua, café, refrescos, fructas e doces, nas estações da Porcalhota, Queluz e Oeiras

No dia 18 de janeiro proximo, pelo meio dia, na estação de Lisboa (Santa Apolónia), perante o sr. engenheiro chefe da exploração, em consequencia de não terem sido aceitas as propostas

apresentadas em 28 do corrente, serão novamente recebidas propostas em carta fechada para a venda d'água, café, refrescos, frutas e doces, nas estações acima indicadas, e durante o anno de 1894.

As propostas terão exteriormente no sobrescripto a indicação: «Proposta para a venda d'água, etc., na estação de...»

As condições para esta arrematação estão desde já patentes nas respectivas estações e na repartição central do movimento na estação de Lisboa (Santa Apolonia).

Lisboa, 30 de dezembro de 1893.

Serviço de Via e Obras

TAREFA N.º 33

Fornecimento e montagem de taboleiros metálicos

No dia 3 de fevereiro de 1894, pela uma hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a comissão administrativa d'esta Companhia, serão recebidas propostas para o fornecimento e montagem dos taboleiros metálicos das pontes de S. Lourenço, de Melga, de Simões, e de Mocate, na linha do Norte.

As propostas, que poderão ser feitas para um ou mais taboleiros, serão endereçadas ao Director geral da Companhia, na estação de Lisboa, com a indicação no sobrescripto: «Proposta para o fornecimento e montagem de taboleiros metálicos», e redigidas segundo a formula seguinte: «Eu abaixo assignado, residente em... obrigo-me para com a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes a fornecer e montar os taboleiros metálicos das pontes de S. Lourenço, de Melga, de Simões, e de Mocate, na linha do Norte, (designar se-ha sómente o taboleiro ou taboleiros sobre que se fizer proposta), na conformidade das condições patentes, durante o prazo d'este concurso e dos quais tomei pleno conhecimento, pelo preço total de... réis (por extenso), sendo... réis pelo taboleiro da ponte de S. Lourenço; ... réis pelo taboleiro da ponte de Melga; ... réis pelo taboleiro da ponte de Simões; ... réis pelo taboleiro da ponte de Mocate.» Data e assinatura por extenso e em letra bem intelligivel.

As condições e os desenhos relativos a este concurso estão patentes na repartição de Via e Obras, estação de Lisboa (Santa Apolonia) e na agencia da Companhia Real em Paris, rue Chateaudun, n.º 28.

Depósito provisório de garantia: para a ponte de S. Lourenço, 200.000 réis (ou 830 francos); para a ponte de Melga, 120.000 réis (ou 500 francos); para a ponte de Simões, 100.000 réis (ou 800 francos); para a Ponte de Mocate, 140.000 réis (ou 580 francos); na totalidade de 650.000 réis (ou 2.710 francos).

Lisboa, 2 de janeiro de 1894.

Fornecimento de caldeiras

Repetição do concurso de 22 de novembro

Em additamento ao annuncio de 21 de dezembro, annuncia-se que, além da proposta para o fornecimento de 3 caldeiras para locomotivas da serie 32 a 37, poderão os concorrentes apresentar outra, em separado, para o fornecimento de 4 caldeiras do mesmo tipo, ficando a administração d'esta Companhia com a faculdade de adjudicar 3 ou 4 caldeiras, conforme o resultado do concurso, que terá lugar a 26 do corrente.

Lisboa, 3 de janeiro de 1894.

Fornecimento de 15.000 kilogrammas de massaroquinha

No dia 31 do corrente, pela uma hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a comissão administrativa da Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 15.000 kilogrammas de massaroquinha (desperdícios de algodão).

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens, estação de Santa Apolonia, todos os dias das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e em Paris, na agencia da Companhia, rue Chateaudun, 28.

Lisboa, 9 de janeiro de 1894.

Fornecimento de petróleo

No dia 15 de fevereiro proximo futuro, pela uma hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a comissão administrativa da companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 30.000 kilogrammas de petróleo.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens, estação de Santa Apolonia, todos os dias úteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

Lisboa, 9 de janeiro de 1894.

Serviço de Via e Obras

TAREFA N.º 37

Construção da cocheira de locomotivas na estação de Campolide. Base de licitação: para a parte de alvenaria 2.200.000 réis e para a parte metálica 2.000.000 réis. Total 4.200.000 réis,

No dia 10 de fevereiro do corrente anno, pela uma hora da tarde, na secretaria da exploração d'estes caminhos de ferro, estação de Lisboa (Santa Apolonia) e perante o sr. engenheiro chefe da exploração, serão abertas as propostas até aquella hora recebidas, para a execução da tarefa n.º 37 do serviço de via e obras, consistindo em:

1.º Obra de pedra, tijolo e madeira acima dos alicerces.

2.º Cobertura metálica.

As condições e desenhos relativos a este concurso estão desde já patentes na repartição central do serviço de via e obras, estação de Lisboa (Santa Apolonia), todos os dias não sanctificados, desde as 11 horas da manhã até às 4 da tarde.

As propostas deverão ser dirigidas em carta fechada ao sr. engenheiro chefe da exploração, indicando exteriormente no sobrescripto:

«Proposta para a execução da tarefa n.º 37», e redigidas segundo o teor seguinte:

«Eu abaixo assignado, residente em..., obrigo-me para com a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes a executar a obra de pedra, tijolo e madeira, acima dos alicerces, da cocheira de locomotivas de Campolide pela quantia de... réis (por extenso); e a fornecer e montar a cobertura metálica da mesma cocheira pela quantia de... réis (por extenso, designando a obra ou obras sobre que o concorrente licita), na conformidade das condições patentes durante o prazo d'este concurso e das quais tomei pleno conhecimento.

(Data e assinatura por extenso e bem intelligivel).

Depósitos provisórios de garantia—Para a parte de alvenaria 50.000 réis e para a parte metálica 50.000 réis.—Total 100.000 réis.

Lisboa, 10 de janeiro de 1894.

LEILÃO

De remessas abandonadas e outros volumes

Em 29 do corrente e dias seguintes, ás 11 horas da manhã, por intermédio do agente de leilões, sr. Casimiro Cândido da Cunha, na estação principal d'esta Companhia em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do art. 33 das disposições communs ás tarifas geraes de grande e pequena velocidade em vigor nas linhas d'esta Companhia, proceder-se-ha à venda em hasta publica de todas as remessas com data anterior a 29 de novembro de 1893, bem como d'outros volumes não reclamados.

Avisa-se, portanto, os consignatários das remessas indicadas na junta relação e d'outras que pelas sua menor importancia se não mencionam, de que poderão ainda retirar-as, pagando o seu debito á Companhia, para o que deverão dirigir-se ao serviço do tráfego na estação central do Rocio, todos os dias não santificados até 27 do corrente inclusivé, das 10 horas da manhã ás 3 horas da tarde:

Remessa n.º 19:788, de Lisboa P. a Torres Novas (Leste), 2 cascavéis vazios, peso 242 kilogrammas, consignatário Chora; n.º 2:275, do Entroncamento a Sant'Anna, 1 porção de fachinha, 1:300 kilog., Salles; n.º 1:164, de Celorico a Ovar, 1 caixa com garrafas de vinho, 18 kilog., Bastos; n.º 12:481, do Porto Central a Lisboa P. (S. Apolonia), 2 caixas com chinelos, 18 kilog., Pinto; n.º 2:844, de Valença d'Alcantara a Lisboa, 2 saccos com casca, 93 kilog., Serrano; n.º 28:173, de Madrid a Lisboa, 3 círculos com vinho, 66 kilog.; Patterson; n.º 499, de Paris a Lisboa, (Rocio), 1 pacote com placas, 4 kilog., Costa; n.º 2:377, de Hendaye a Lisboa, 1 caixa com vidros, 27 kilog., Valentim, e mais 212 fardos de cortiça, 17:590 kilog.; 187 fardos com cortiça, 13:090 kilog.; 91 barretes de pinho, 1:695 kilog. e 1 caixa com apparelho, 42 kilog.

Lisboa, 11 de janeiro de 1894.

Fornecimento d'azeite d'oliveira

No dia 28 de fevereiro de 1894, pela uma hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a comissão administrativa da companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 120.000 kilogrammas d'azeite d'oliveira da melhor qualidade.

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

Lisboa, 11 de janeiro de 1894.

**AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES
RECOMMENDADAS**

**MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS
RECOMMANDÉES**

Antwerpia. — A. Hartrodt. — 36, rue Zirk.
Berlim. — S. O. — A. Hartrodt. — 54, Wienerstrasse.
Bremen. — A. Hartrodt. — 90 e 91, Langenstrasse.
Bruxellas. — Messageries des Grands Express Européens. — Sor-
det et Compagnie.
Covilhã. — José do Nascimento Arraiano — Casa de commissões.
Hamburgo. — Augusto Blumenthal.
Hamburgo. — A. Hartrodt. — 4, Kattrepelsbruecke.
Leiria. — Antonio C. d'Azevedo Batalha.
Lisboa. — Amancio José Alves — Rua dos Bacalhoeiros.

Lisboa. — Edwards Brothers — Rua dos Fanqueiros, 30.
Lisboa. — Rodolfo Reck — Rua dos Douradores, 21.
Lisboa. — Carlos C. Dias — (vinhos, fructas e outras commissões).
— Rua do Jardim do Regedor, 35.
Lisboa. — C. Mahony & Amaral. — Rua Augusta, 70, 2º.
Lisboa. — D. Pedro Serrano — R. da Magdalena, 192.
Lisboa. — Compagnie des Wagons-Lits. — Rua do Príncipe.
Liverpool. — Edwards Brothers — Alexandra Buildings.
Londres. — Fernando Demolder — 21, Gt. St Helens.
Londres. — E. C. — A. Hartrodt. — 40, Fenchurch Street.
Madrid. — Sordet et Compagnie — Messageries des Grands Express
Européens.
Manchester. — Edwards Brothers — Jackson Row, 14.
Porto. — Augusto Laverre — Rua de S. Francisco.
Santarem. — José F. Canha.
Vienna. — Sordet et Compagnie — Messageries des Grands Ex-
press Européens.

AGENDA DO VIAJANTE

Prevenimos os nossos leitores de que são estes os UNICOS estabelecimentos que lhes recommendamos, porque praticamente conhecemos o seu serviço

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR.

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

LISBOA **Grand Hotel International** — Rua do Príncipe, justo à Estação Central. — Établissement de premier ordre — tout le luxe et confort — 200 chambres et salons.

LISBOA **Braganza Hotel** — Salons, vue splendide sur la mer, service de 1.º ordre — Propri. Victor Sassetti.

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

LISBOA **Hotel Universal** — Chiado — No centro da cidade proximo de theatros, passeios, ministerios, etc. — *Banhos* — trens — Preços modicos.

LISBOA **Hotel Camões** — Travessa de S. Nicolau, 43 — No centro da cidade baixa, perto de repartições publicas, passeios e theatros — Desde 1\$000 por dia.

LISBOA **Grand Hotel Central** — Caes do Sodré — Tout le confort désirable, vue du Tage, près de la douane, bourse, ministères, théâtres, bains. Ascenseur, poste.

LISBOA **Hotel Alliance** — Chiado — No centro do commercio, theatros e passeios — aposentos para familias — Diaria 1\$200 a 4\$500 rs.

LISBOA **Hotel Avenida** — Maison de 1.º ordre — vue splendide — salons pour familles — voitures — Avenida, 55 — Propri. João da Matta, 1.º cuisinier du Portugal.

LISBOA **London Hotel** — Caes do Sodré, rna e travessa do Corpo Santo, entrada pelo n.º 10 — Perto do Tejo, ministerios, theatros, etc. — Preços 1\$000 rs. em deante.

LISBOA **Hotel Borges** — Chiado, 408 — Tres frontes, proximo dos theatros e centro da cidade — ascensor — telephone — banhos, etc.

LISBOA **Grand Hotel de l'Europe** — Maison française de 1.º ordre — au centre de la ville — Propri. M. Estrela, 16, rua do Carmo.

LISBOA **Hotel Francfort** — T. de Sta. Justa. No centro do commercio, a 5 min. da estação do Rocio — Grande conforto, bons quartos de 1\$000 a 2\$000 rs. por pessoa.

LISBOA **Francfort Hotel** — No centro da cidade — Aposentos para familias. Preços modicos. Mesa redonda ás 4 e 6 horas da tarde, 600 rs. — Tres frontes. Praça de D. Pedro, 113.

LISBOA **Hotel Americano** — P. de S. Paulo, n.º 3. — Proximo dos caes e banhos do arsenal. — Bons quartos e aposentos. — Preços de 1\$000 rs. para cima.

CASCAES **Hotel Central** — De 1.º ordre — Cuisine et service français — Salles de lecture et de conversation — Grand confortable — On parle toutes les langues.

CASCAES **Hotel do Globo** — Praça da Rainha D. Amelia. Um dos melhores da villa, cosinha esmerada, jantares para casamentos, etc. — Proprietaria Anna Vieira.

CINTRA **Lawrence's Hotel** — Frequentado pela primeira sociedade portuguesa e estrangeira. Bons quartos e salas por preços modicos.

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

BUSSACO **Hotel Restaurant da Matta** — Service de 4.º ordre. Seul établissement situé au centre de la matta. — Propri. Paul Bergamin.

PRAIA DA NAZARETH **Grand Hotel Club** — Magnificas accommodações, acceio inexcedivel, bom serviço, preços modicos, trens d'aluguer e carreira, para as estações de Cella e Vallado — Propri. A. de S. Romão.

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

PORTO **Grande Hotel de Paris** — Maison de premier ordre, tenue à la française, située au centre de la ville. Bains, salons de lecture et de reception. Boite aux lettres. Splendide jardin et hotel éclairé à la lumière électrique. On parle toutes les langues — Rua da Fabrica — Aufrère, proprietário.

PORTO **Hotel Bragança** — Aceio, mesa abundante e variada, vinho à discreção. Diaria 1\$200 a 2\$000 rs. — Table d'hôte bien servie, vin à discréction.

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

PORTO **Grande Hotel Portuense** — Batalha, 122. Service de 1.º ordem. Proximo ao correio, theatros, etc. Desde 1\$200 rs. por dia incluindo vinhos. — Propri. Pedro Vasques.

PORTO **Hotel Continental** — R. Entreparedes (Frente à Batalha). Service de 1.º ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central. — Propri. López Munhós.

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

COVILHÃ **Hotel Central do Castella** — Largo do Pelourinho — Bom serviço de mesa, quartos confortaveis desde 1\$000 rs. por dia.

GOUVEIA **Hotel Hortas** — Paragem indispensável aos que se dirigem à Serra da Estrela. Bom serviço. Trains e cavalos para a Serra e caminho de ferro. Preços modicos.

VIGO **Hotel Continental** — Magnifica situação em face da ria, proximo de teatros, casinos, passeios, banhos, etc. Preços 1\$200 a 1\$600 rs. por dia. — Propri. João José de Sousa.

SEVILHA **Hotel d'Europe** — Fonda de Europa — Propri. Bernardino Ricca. Salão de leitura. Omnibus na estação Calle Gallegos, 49, Sierpes 95. Mesa redonda ás 6 horas. Falla-se italiano, inglez, francez e portuguez.

SEVILHA **Gran Fonda de Madrid** — Principal estabelecimento de Sevilha — illuminação electrica — luxuosos pateos — sala de jantar para 200 pessoas — banhos.

SEVILHA **Fonda de Jesus Maria** — Calle Moratin — no centro da cidade — casa confortavel e economica — mesa a qualquer hora. Diaria 5 pesetas.

MALAGA **Nuevo Hotel Victoria** — Propri. Cristóbal Gamero — Calle del Marqués de Larios, 9 — Bellos aposentos, excellente serviço de 5 a 7.50 pesetas por dia.

GRANADA **Hotel Victoria** — Propri. Federico Iniesta. Sítio o mais central, proximo do commercio e dos theatros. Preços moderados. Central do caminho de ferro.



N. COULAUD ET C.^{ie}
 Constructores privilegiados
 EM
FRANÇA e no estrangeiro
 Stores e fechaduras
 com indicador de segurança, privilegiados
 e aprovados pelo
Ministerio das Obras Publicas
 7, Impasse de la Baleine, 7
P A R I S

DEPOSITO DE PRODUCTOS CERAMICOS
 DE
João Carlos da Fonseca
 66 — Rua de Vasco da Gama — 66
LISBOA
 DE
 Tubos de grés para canalisações. — Ladri-
 lhos para parquet. — Cimentos. — Tijolo e bar-
 ro refractario. — Balaustres para platibandas.
 — Estatuas e vasos para ornamentos.
 Preços limitadíssimos

REAL COMPANHIA VINICOLA
 DO
NORTE DE PORTUGAL
VINHOS DO PORTO AUTHENTICOS

Procedencia garantida do Douro, qualidade já relativamente
 apreciável a principiar em 300 réis a garrafa.

VINHO DE MESA

qualidades especiais do Douros e verdes superiores de Amarante,
 Minho e Basto.

VINHOS ESPUMOSOS

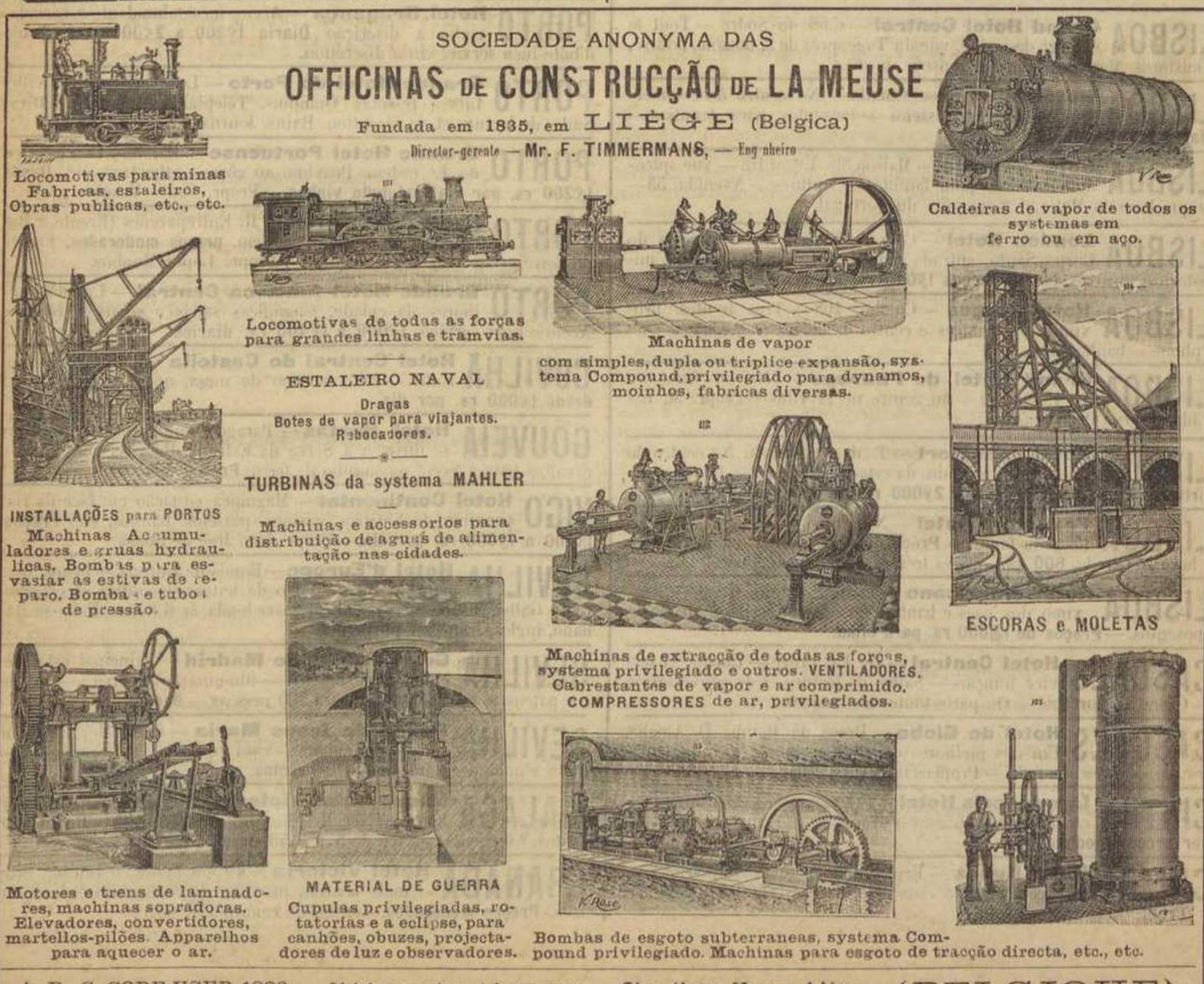
rivalizando em qualidade com as mais acreditadas marcas de
 Champagne e custando menos de metade.

Alto Douro Crystal 1. ^a reserva	garrafa	15000 réis
" " " secco	"	13000 "
" " " extra secco	"	15000 "
" " grande vinho espumante	"	13200 "

Ha também as mesmas qualidades em $\frac{1}{2}$ garrafas. Encontram-
 se nas principais confeitarias, mercearias, restaurants e hoteis.

DEPOSITO FILIAL: Rua do Alecrim, II7
FILIAL DO DEPOSITO: R. do Ouro, 72

SOCIEDADE ANONYMA DAS OFFICINAS DE CONSTRUÇÃO DE LA MEUSE
 Fundada em 1835, em **LIÈGE** (Belgica)
 Director-gerente — Mr. F. TIMMERMANS, — Engenheiro



Locomotivas para minas
 Fabricas, estaleiros,
 Obras publicas, etc., etc.

Locomotivas da todas as forças
 para grandes linhas e tramvias.

ESTALEIRO NAVAL
 Dragas
 Botes de vapor para viajantes.
 Rebocadores.

TURBINAS da sistema MAHLER
 Machinas e accessórios para
 distribuição de águas de alimentação nas cidades.

INSTALAÇÕES para PORTOS
 Machinas Acumuladoras e gruas hidráulicas, Bombas para esvaziar as estivais de reparo, Bomba e tubo de pressão.

MATERIAL DE GUERRA
 Cupulas privilegiadas, rotatorias e a eclipse, para canhões, obuses, projectadores de luz e observadores.

MACHINAS
 com simples, dupla ou triplice expansão, sistema Compound, privilegiado para dynamos, moinhos, fábricas diversas.

ESCORAS e MOLETAS
 Machinas de extração de todas as forças, sistema privilegiado e outros. VENTILADORES, Cabrestantes de vapor e ar comprimido, COMPRESSORES de ar, privilegiados.

MACHINAS
 para laminar e laminar resinas, machinas sopradoras, Elevadores, convertidores, martellos-pilões. Apparelhos para aquecer o ar.

BOMBAS
 de esgoto subterrâneas, sistema Compound privilegiado. Machinas para esgotar de tração directa, etc., etc.



ra como para mar, até à força de 200 cavalos, de qualquer dos systemas mais aperfeiçoados e uteis.— Motores hidráulicos, máquinas de distillação, prensas para azeite e para vinho, e toda e qualquer obra de ferro fundido ou batido, metal, cobre ou bronze.

Porto, 9 de outubro de 1893.

Officina de fundição **J. Thonar-Dejaiffe**, Namur (Belgica)

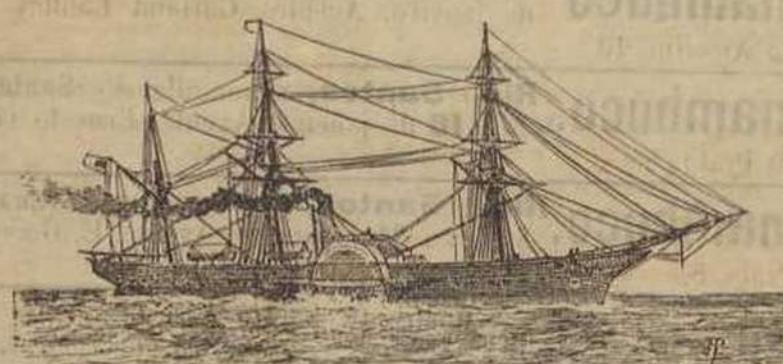
ESPECIALIDADE: Serração de pedra e marmores — ferramentas diversas para pedreiras — Cabrestantes. Pontes gyratorias, Gruas Perfuradores, Bombas, etc.

Apparelhos de serração de pedras duras e molles de todas as classes

Aplicações diversas da Serra de folha helicoidal e dos perfuradores, para extracção e serração directa na rocha, corte das grandes massas nas pedreiras, etc. Sistema privilegiado.

Transmissões teledinâmicas dirigíveis em todos os sentidos

Red Cross Line



Para o Pará, Maranhão e Ceará

Sahirá depois da indispensável demora o paquete inglez

LUALABA

que se espera n'este porto em 20 do corrente.

Tem magnificas accomodações para passageiros

Para carga ou passagens trata-se na agencia

Rua do Alecrim, n.º 10.

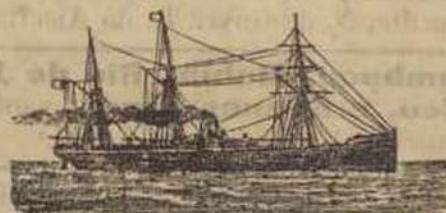
Lisboa.

Os agentes

Garland Laidley & C.ª

Royal Mail Steam Packet Company

(MALA REAL INGLEZA)



A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

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

O paquete TAMAR a 29 de janeiro

Esperado em 28 de janeiro o paquete TRENT para:
Southampton

As accommodações para passageiros são inexcedíveis em conforto, havendo a bordo destes paquetes todos os melhoramentos que se tem inventado para minorar os incomodos de uma viagem por mar.

Ha a bordo de todos estes paquetes cozinheiro e criados portugueses.

AGENTES

Em Lisboa:—KNOWLES RAWES & C.ª—R. dos Capelistas, 31, I.º

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

J. B. FERNANDES & C.^a

Successores de José Gregorio Fernandes

Escriptorio:—LARGO DE S. JULIÃO, 19—LISBOA

Armazens de ferro e aço de todas as qualidades

Carvão de pedra para forja

Zincos, chumbo, cobre, folhas para ferreiro, safras, bigornas, tornos, garrafões, linho para cordoaria e para siação, flor de enxofre, enxofre em pedra e moido

Sulfato de cobre, Cimento de Portland

37 A, Beco do Carvalho, a S. Paulo, 37 A

Armazem de ferragens, folha de Flandres, estanho, zinco, cobre, latão, chumbo em barra, laminado e de naúncia, louça de ferro estanhada e esmaltada, garrafões, garrafas, tinta para escrever e muitos outros artigos

15 a 17 — Largo de S. Julião — 15 a 17

EMPREZA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR

PARA O

ALGARVE E GUADIANA

Carreira oficial

O vapor GOMES IV

Commandante ROCHA JUNIOR



SAIRÁ no dia 1 de janeiro, às 9 horas da manhã, para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira e Villa Real de Santo António.

Para carga, encomendas e passageiros, trata-se no Largo dos Torneiros, n.º 5.

Alberto R. Centeno & C.^a**Vapores a sahir do porto de Lisboa****Africa Oriental**, vapor alemão, Kanzler. Sahirá a 7 de fevereiro. Agen: E. George. R. da Prata, 8.**Antuerpia** e **Bremen**, vapor alemão, Graf Bismarck. Sahirá a 23 de janeiro. Lloyd de Bremen. Agentes, Knowles Rawes & C.^a R. d'El-Rei, 31, 4.^o**Bahia**, **Rio** e **Santos**, vapor alemão, Porto Alegre. Sahirá a 24 de janeiro. Agente, E. George. R. da Prata, 8.**Bordeos** e **Copenhagen**, vapor dinamarquez, Tejo. Sahirá a 18 de janeiro. Agente, E. George. R. da Prata, 8.**Bordeos** e **Liverpool**, vapor inglez, Sorata. Espera-se a 18 de janeiro. Agen. E. Pinto Basto & C.^a Caes do Sodré, 64, 4.^o**Bordeos**, vapor frances, La Plata. Espera-se de 23 a 25 de janeiro. Agente, Tortades & C.^a**Cabo-Verde** e **Guiné**, vapor portuguez, Bolama. Sahirá a 2 de fevereiro. Agente, E. George. R. da Prata, 8.**Cadiz**, **Cartagena**, **Valencia**, **Barcelona**, **Port-Said**, **Suez**, **Aden**, **Singapura**, **Manila**, **Hong-Kong**, **Macau** e **Bombaim**, vapor hespanhol, Isla de Luzon. Sahirá a 22 de janeiro. Agente, N. de Goyri. R. do Alecrim, 20-A.**Dakar**, **Pernambuco**, **Bahia**, **Rio de Janeiro**, **Montevideo**, e **Buenos-Ayres**, vapor frances, Congo. Sahirá a 23 de janeiro. Agente, Tortades & C.^a**Genova**, **Leorne** e **Napoles**, vapor hollandez, Juno. Sahirá a 18 de janeiro. Agente, E. George. R. da Prata, 8.**Gibraltar**, vapor inglez, Gibraltar. Espera-se de 16 a 17 de janeiro. Agen. E. Pinto Basto & C.^a Caes Sodré, 64.**Hamburgo**, vapor alemão, Cintra. Sahirá a 18 de janeiro. Agente, E. George. R. da Prata, 8.**Havre** e **Anvers**, vapor frances, Saint-Jean. Sahirá a 23 de janeiro. Agentes, Henry Burnay & C.^a R. dos Fanqueiros, 10, 1.^o**Liverpool**, vapor inglez, Minho. Sahirá a 27 de janeiro. Agen. Mascarenhas & C.^a T. do Corpo Santo, 10, 1.^o**Liverpool**, vapor inglez, Oporto. Sahirá a 21 de janeiro. Agentes, Mascarenhas & C.^a T. do Corpo Santo, 10, 1.^o**Londres** e **Anvers**, vapor hespanhol, Herrera. Sahirá a 20 de janeiro. Agentes, Mascarenhas & C.^a T. do Corpo Santo, 10, 1.^o**Londres**, vapor inglez, Lisbon. Espera se de 16 a 17 de janeiro. Agente, E. Pinto Basto & C.^a Caes Sodré, 64, 1.^o**Londres**, vapor hespanhol, Moratin. Sahirá a 27 de janeiro. Agen. Mascarenhas & C.^a T. do Corpo Santo, 10, 1.^o**Lourenço Marques**, vapor inglez, Pretoria. Sahirá a 16 de janeiro. Union Comp. Agentes, Knowles Rawes & C.^a R. d'El-Rei, 31, 1.^o**Lourenço Marques**, **Inhambane**, **Beira**, **Chinde**, **Quelimane**, **Moçambique**:vapor inglez, Goth. Sahirá a 30 de janeiro. Union Comp. Agentes, Knowles Rawes & C.^a R. d'El-Rei, 31, 1.^o**Madeira**, **S. Maria**, **S. Miguel**, **Terceira**, **Graciosa** (Praia), **S. Jorge (Vellas)**, **Pico (Caes do Pico)** e **Fayal**. vapor portuguez, Funchal. Sahirá a 20 de janeiro. Agente, Germano Serrão Arnaud. Caes do Sodré, 84, 2.^o**Maranhão**, vapor inglez, Brandenburg. Sahirá a 25 de janeiro. Liverpool & Maranham Com. Agentes, Knowles Rawes & C.^a R. d'El-Rei, 31, 1.^o**Pará**, **Maranhão** e **Ceará**, vapor inglez, Lualaba. Sahirá a 20 de janeiro. Agen. Garland Laidley & C.^a R. Alecrim, 10.**Pará**, vapor inglez, Lanfranc. Sahirá a 26 de janeiro. Agentes, Garland Laidley & C.^a R. do Alecrim, 10.**Pernambuco**, **Parahiba** e **Natal**, vapor inglez, Actor. Sahirá a 24 de janeiro. Agentes, Garland Laidley & C.^a R. do Alecrim, 10.**Pernambuco** e **Maceió**, vapor inglez, Editor. Sahirá a 31 de janeiro. Agentes, Garland Laidley & C.^a R. do Alecrim, 10.**Pernambuco**, **Rio** e **Santos**, vapor alemão, Santos. Sahirá a 18 de janeiro. Agente, Ernesto George. R. da Prata, 8.**Pernambuco**, **Rio** e **Santos**, vapor alemão, Amazonas. Sahirá a 31 de janeiro. Agente, E. George. R. da Prata, 8.**Porto**, vapor portuguez, Gomes IV. Sahirá a 18 de janeiro. Agentes, Alberto R. Centeno & C.^a Largo dos Torneiros, 5.**Portos do Algarve**, **Sines**, etc., vapor portuguez, Go- mes VI. Sahirá nos dias 1 e 16 de cada mez. Agentes, Alberto R. Centeno & C.^a Largo dos Torneiros, 5.**Rio de Janeiro**, **Montevideo**, vapor inglez, Liguria. Espera-se a 24 de janeiro. Agen. E. Pinto Basto & C.^a Caes Sodré, 64, 1.^o**Southampton**, vapor inglez, Tara. Sahirá a 25 de janeiro. Union Comp. Agentes, Knowles Rawes & C.^a R. d'El-Rei, 31, 1.^o**Southampton**, vapor inglez, Trent. Sahirá a 28 de janeiro. Royal Mail. Agentes, Knowles Rawes & C.^a R. d'El Rei, 31, 1.^o**S. Vicente**, **Pernambuco**, **Bahia**, **Rio**, **Montevideo**, **Buenos-Ayres**, vapor inglez, Tamar. Sahirá a 29 de janeiro. Royal Mail. Agentes, Knowles Rawes & C.^a R. d'El Rei, 31, 1.^o**Valencia**, **Barcelona**, **Cette** e **Marselha**, vapor frances, Saint-Marc. Sahirá a 26 de janeiro. Agentes, Henry Burnay & C.^a Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o**Vlissingen** e **Hamburgo**, vapor alemão, Kanzler. Sahirá a 17 de janeiro. Agente, E. George. R. da Prata, 8,

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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

Proprietario director: L. DE MENDONÇA E COSTA — Engenheiro consultor: C. XAVIER CORDEIRO
Redactores: Madrid, D. Juan de Bona; Bruxellas, Alb. Urban, Eng.; Rio de Janeiro, Hippolyte de Baère, Eng.

REDACÇÃO — Rua do Loreto, 43 — LISBOA

Projecto de convenção entre a companhia real dos caminhos de ferro portugueses e os seus credores

No intuito de não nos demorarmos em dar conhecimento aos nossos leitores dos projectos de convenção da companhia real, e da reforma dos seus estatutos, apressamo-nos em publicar em suplemento estes importantes documentos precedidos do anuncio do miretissimo sr. juiz do tribunal do commerce de Lisboa, convocando os credores a manifestar a sua approvação ou rejeição da convenção referida.

Seguem os documentos:

O dr. Carlos José de Oliveira, do conselho de Sua Magestade, primeiro juiz presidente substituto do tribunal do commerce d'esta cidade de Lisboa, etc.

Faço saber pelo presente edital, por mim assignado, que em virtude de meu despacho de 15 do corrente, proferido nos autos de suspensão de pagamentos da companhia real dos caminhos de ferro portugueses, e em cumprimento do artigo 6.^o e seus paragraphos do decreto de 9 de novembro de 1893, são convocados todos os credores á dita companhia, para no prazo de tres meses, a contar da ultima publicação d'este edital, declararem se aprovam ou rejeitam a convenção proposta pela referida companhia, constante da copia da mesma convenção, que ao diante segue, referendada pelo escrivão que este subscreve; com declaração porém de que essa aceitação ou rejeição poderá ser manifestada individual ou collectivamente pelos diferentes credores por meio de documento escrito apresentado a mim juiz; e se os credores forem portadores de obrigações, a declaração deverá ser acompanhada de documento demonstrativo do deposito dos seus titulos ou coupons, com a designação dos respectivos numeros e typos, no escriptorio da companhia devedora, nos consulados portugueses, ou em algum banco nacional ou estrangeiro, e não podendo este deposito ser levantado sem formal auctorização minha. E quanto á declaração dos outros credores será legitimada pela referencia á relação de que trata o § 4.^o da artigo 3.^o do citado decreto.

E para constar se passou o presente edital, que será publicado na forma prescrita no citado artigo 6.^o

Lisboa, 16 de janeiro de 1894. — E eu, Julião Bartholomeu Rodrigues, o subscrevi. — O juiz presidente, primeiro substituto, Carlos J. de Oliveira.

Projecto de convenção entre a companhia real dos caminhos de ferro portugueses e os seus credores

I — Das novas obrigações e da sua applicação

Base 1.^a

A companhia real dos caminhos de ferro portugueses reduzirá, nos termos d'esta convenção, todas as suas actuaes obrigações a:

a) 560:000 obrigações *privilegiadas*, do capital nominal de réis 90\$000, ou 500 francos, ou 400 marcos, ou 20 libras sterlinas cada uma, de juro fixo annual de 3 por cento, a veneer de 1 de janeiro de 1894, pagavel semestralmente por coupons em 1 de julho e em 1 de janeiro de cada anno, e amortisaveis em cento e vinte semestres a datar de 1 de julho de 1898 inclusivé;

b) até 253:447 obrigações *não privilegiadas*, do capital nominal de 90\$000 réis ou 500 francos, ou 400 marcos ou 20 libras sterlinas cada uma, de juro variavel que não poderá exceder 3 por cento ao anno, com vencimento do 1.^o de janeiro de 1894, e amortisaveis em cento e vinte semestres a contar do primeiro semestre de 1898 inclusivé.

§ 1.^o A companhia real não emitirá sob qualquer pretexto ou titulo nenhuma outra obrigação *privilegiada* alem das 560:000 de que trata a alinea a) d'esta base.

§ 2.^o As primeiras 94:510 das 560:000 obrigações *privilegiadas* terão como caução as receitas liquidas da linha ferrea da Beira Baixa, e especialmente a garantia de juro dada pelo thesouro publico para essa linha. No caso de o governo usar do direito de resgate da linha da Beira Baixa, garantido pelo artigo 26.^o do con-

trato de 29 de julho de 1885, ficará especialmente consignada ao pagamento do juro e amortisação das 94:510 obrigações de que se trata, a importancia das annuidades que o governo tiver de pagar nos termos do mesmo contrato.

Base 2.^a

A datar do primeiro semestre de 1898 inclusivé, e durante cento e vinte semestres, será applicada semestralmente pela companhia real para amortisação das obrigações, tanto *privilegiadas* como *não privilegiadas*, a quantia equivalente ao producto de réis 271,6668 (duzentos e setenta e um réis, seis mil seiscientos e sessenta e oito decimos millesimos de real) pelo numero total de obrigações indicadas na base 1.^a Esta quantia, junta á importancia do juro das obrigações amortisadas no semestre ou semestres anteriores, constituirá o fundo de amortisação semestral das ditas obrigações, fazendo-se conta á parte das *privilegiadas* e das *não privilegiadas*, tendo sempre preferencia o serviço relativo ás obrigações *privilegiadas*.

§ unico. A amortisação será feita, ou por sorteio ou por compra de titulos no mercado, como melhor convier, para a mais rapida amortisação, mas sem prejuizo do serviço completo das obrigações *privilegiadas*.

Base 3.^a

Em quanto os rendimentos annuaes da companhia não chegarem á quantia necessaria para os fundos de amortisação semestral e juro de ambos os grupos de obrigações, nada se poderá aplicar para amortisação ou dividendo das acções da companhia.

§ 1.^o Fica assim muito expressamente declarado que, nos termos d'esta convenção, dos rendimentos liquidos da companhia se tirará:

1.^o Em relação ao periodo que decorre desde 1 de janeiro de 1894 até 31 de dezembro de 1897, de preferencia a quantia precisa para juro das obrigações *privilegiadas*;

2.^o A datar do 1.^o de janeiro de 1898:

a) A quantia precisa para o pagamento do juro das obrigações *privilegiadas* e para amortisação das mesmas obrigações em sessenta annos, a contar de 1898;

b) A quantia precisa para a amortisação, a datar de 1898, das obrigações *não privilegiadas*;

3.^o A quantia necessaria para o juro, até 3 por cento, das obrigações *não privilegiadas*.

§ 2.^o Quando em qualquer anno o rendimento liquido da companhia não chegar para o pagamento do juro maximo de 3 por cento ás obrigações *não privilegiadas*, o respectivo coupon considerar-se-ha pago com a quantia que couber ás mesmas obrigações nos termos do § 1.^o No caso do rendimento liquido de algum anno não chegar, nos termos do mesmo paragrapo, para pagar juro ás obrigações de que se trata, o coupon respectivo considerar-se-ha caducado.

Base 4.^a

A companhia real obriga-se a fazer todas as diligencias para que nenhuma parte das 560:000 obrigações *privilegiadas* deixe de ser cotada por igual nas bolsas de Paris, Berlim, Londres e Lisboa, de maneira que não haja desigualdade de obrigação para obrigação nos termos d'esta convenção.

Base 5.^a

As obrigações indicadas nas alineas a) e b) da base 1.^a serão aplicadas pela seguinte forma:

a) 50:000 privilegiadas, para resgatar todos os encargos contrahidos pela companhia real, relativamente ás linhas da *sociedade dos caminhos de ferro de Madrid-Cáceres-Portugal* e da *companhia do caminho de ferro do oeste de Espanha*;

b) 13:714 obrigações privilegiadas, para resgatar todos os encargos contrahidos pela companhia real relativamente á *companhia do grande central espanhol*;

c) as restantes 496:286 privilegiadas e 253:447 não privilegiadas, para resgatar a dívida fluctuante, incluindo a dívida ao tesouro português, e as actuaes obrigações em circulação, não entrando no resgate as obrigações em caução, nem as que por qualquer outra forma existirem ou vierem a existir nos cofres da companhia, ou a esta pertencerem, porque todas essas serão annulladas.

§ unico. Depois de resgatada a dívida fluctuante, afóra a dívida ao tesouro português, nos termos d'esta convenção, de satisfeitos os encargos de que tratam as alíneas a) e b) d'esta base, e de trocadas as actuaes obrigações em circulação nos termos e com as restrições da alínea c), todas as obrigações privilegiadas que restarem são caução especial da dívida ao tesouro português, nos termos d'esta convenção.

II — Do resgate dos encargos relativos ás companhias hespanholas

Base 6.^a

O resgate dos encargos contrahidos pela companhia real, relativamente ás linhas da *sociedade dos caminhos de ferro de Madrid-Cáceres-Portugal*, da *companhia do caminho de ferro do oeste de Espanha* e do *grande central espanhol*, será feito pelo modo indicado nos contratos celebrados em Lisboa em 15 de dezembro de 1892 e em 4 de dezembro de 1893 entre a companhia real e aquellas companhias hespanholas.

§ unico. Serão adoptadas todas as providencias necessarias para não serem dados os títulos das obrigações que, pelos contratos acima indicados, têm de ser entregues pela companhia real, sem que se verifique estarem preenchidas em Espanha todas as condições legaes para a plena execução dos mesmos contratos; sem que esteja perfeitamente assegurado que, em nenhum caso e em nenhuma hypothese, virá d'esses contratos para a companhia real outro qualquer encargo, compromisso ou responsabilidade, em relação ás companhias hespanholas ou em relação a terceiros, além da entrega das referidas obrigações, e sem que esteja completamente garantido:

a) Que nas direcções ou conselhos de administração de cada uma das companhias hespanholas actuaes, ou de quaisquer companhias proprietárias ou arrendatárias que lhes sucedam, haverá sempre, pelo menos, tantos directores ou administradores, nomeados pelo conselho de administração da companhia real, quantos representem um quarto do numero total d'elles.

b) Que as tarifas, os contratos de tráfego e o serviço de exploração com outras companhias, nunca serão feitos com prejuizo para os interesses da companhia real, e que para isso se cumprirão rigorosamente as prescripções do artigo xvii do contrato celebrado com a companhia do caminho de ferro de oeste de Espanha e do artigo xv do contrato celebrado com a sociedade dos caminhos de ferro de Madrid-Cáceres-Portugal, a que se refere esta base.

III.— Do pagamento da dívida fluctuante

Base 7.^a

Os credores da companhia real pela dívida fluctuante, afóra a dívida ao tesouro português, receberão como caução do pagamento dos seus respectivos créditos e juros de 5 por cento ao anno em moeda corrente, até 31 de dezembro de 1893, tantas obrigações privilegiadas, de que trata a alínea a) da base 1.^a, quantas bastem para ao preço de 360 francos ou 64\$800 réis cada uma, perfazendo a importância dos seus créditos e juros a 5 por cento ao anno.

§ 1.^a A dívida da companhia em letras por ella aceitas e oportunamente entregues aos empreiteiros da linha ferrea da Beira Baixa sofrerá a redução de 100:000\$000 réis, e depois dessa redução é que serão contados os juros de 5 por cento até 31 de dezembro de 1893.

§ 2.^a Os credores da dívida fluctuante, afóra a do tesouro português, que tenham recebido, pelo periodo que decorre desde 1 de janeiro de 1892, juros superiores a 5 por cento da sua dívida, restituirão o excesso á companhia ou encontrarão esse excesso na quantia que houver de ser lhes liquidada nos termos d'esta base.

Base 8.^a

A caução de que trata a base 7.^a converter-se-há em pagamento definitivo da dívida, ao preço acima estipulado de 64\$800 réis por obrigação, no dia 31 de dezembro de 1895, salvo o disposto nos parágrafos seguintes.

§ 1.^a Em qualquer época, durante dois annos, a findar em 31 de dezembro de 1895, os credores poderão, todos conjuntamente entre

si, liquidar, no todo ou em parte, o penhor pelo preço acima, definitivo para a companhia.

§ 2.^a Os créditos, sempre considerados em moeda portuguesa, enquanto não forem liquidados por qualquer das formas estipuladas n'esta base, vencerão o juro annual de 5 por cento pago aos trimestres, mas os coupons das obrigações caucionadas ou a respectiva parte, até à liquidação definitiva dos mesmos créditos, pertencem á companhia real e á mesma serão entregues nas epochas respectivas.

IV.— Do pagamento da dívida ao tesouro público português

Base 9.^a

A dívida da companhia ao tesouro português, incluindo juros contados até 31 de dezembro de 1893 como aos demais credores por dívida fluctuante, é liquidada nos termos do decreto de 9 de novembro de 1893 e, segundo a conta corrente trocada entre a administração da companhia e o governo, a quantia definitiva de réis 5.498:385\$172, moeda corrente.

Base 10.^a

A dívida da companhia ao tesouro português vencerá, a datar do 1.^o de janeiro 1894, juro de 5 por cento ao anno em moeda corrente, pagável aos trimestres, e será paga também em moeda corrente, ou em moeda estrangeira pelo cambio do dia, á escolha do governo, nos termos seguintes :

a) 1.000:000\$000 réis, cento e oitenta dias depois de homologada;

b) 900:000\$000 réis no 1.^o de junho de cada um dos annos de 1895, 1896, 1897 e 1898;

c) O saldo que restar, no 1.^o de junho de 1899.

§ unico. A companhia reserva-se contudo o direito de embolsar o tesouro em qualquer época, adiantando todas ou quaisquer presilações em dívida ou parte d'ellas, nos termos d'esta base.

Base 11.^a

Depois de resgatadas as actuaes 94:510 obrigações de 4 $\frac{1}{2}$ por cento, 1.^a serie, e as demais obrigações dos tipos em circulação, afóra as annulladas, nos termos da alínea c) da base 5.^a; de entregues aos credores da dívida fluctuante as obrigações privilegiadas que lhes competirem, nos termos das bases 7.^a e 8.^a; e de separadas as 63:714 também privilegiadas, nos termos das alíneas a) e b) da base 5.^a; todas as obrigações privilegiadas que restarem das 560:000, criadas nos termos da alínea a) da base 1.^a, são garantia especial do pagamento da dívida ao tesouro português.

§ unico. A companhia poderá, porém, realizar sobre essas obrigações restantes, com aprovação do governo e nos termos dos estatutos, as operações precisas para efectuar os pagamentos de que trata a base 10.^a, ficando, porém, mui expressamente determinado, que a companhia nunca poderá alienar essas obrigações por preço inferior a 64\$800 réis cada uma, moeda corrente, e, quando feita essa alienação, o producto integral será aplicado a resgatar correspondente quantia da dívida ao tesouro até completa extinção da mesma dívida.

V.— Do resgate das actuaes obrigações

Base 12.^a

Serão annulladas:

a) Todas as obrigações actuaes existentes nos cofres da companhia, pertencentes a esta;

b) As obrigações que estiverem servindo de caução a quaisquer dívidas a resgatar nos termos das bases 7.^a, 8.^a, 9.^a e 10.^a;

c) As obrigações que devam entrar na posse da companhia em virtude do resgate dos encargos contrahidos com as companhias ferro-riarias hespanholas, nos termos da base 6.^a;

d) Todas e quaisquer obrigações, actualmente existentes, que por qualquer título ou motivo pertençam ou venham a pertencer á companhia real.

Base 13.^a

As restantes obrigações da companhia serão resgatadas nos termos seguintes :

1.^a Cada uma das obrigações da 1.^a serie de 4 $\frac{1}{2}$ por cento será substituída por uma obrigação, comprehendida nas primeiras 94:510 privilegiadas, a que se refere o § 2.^a da base 1.^a.

2.^a As actuaes obrigações em circulação de 3 por cento, de 4 por cento e da 2.^a e 3.^a series de 4 $\frac{1}{2}$ por cento, depois de invertidas todas no tipo de 3 por cento, serão trocadas, dando-se por cada tres d'essas obrigações uma obrigação privilegiada e uma não privilegiada.

§ unico. Prescreverão a favor da companhia real as actuaes obrigações que não forem apresentadas no prazo de cinco annos, contados da data em que a mesma companhia anunciar a recepção dos títulos para a troca pelas novas obrigações.

VII.—Disposições gerais

Base 14.^a

O saldo em dinheiro, pertencente à companhia real, existente em 31 de dezembro de 1893 na caixa geral de depósitos, será aplicado, em seguida à homologação d'esta convenção, ao pagamento da quantia correspondente ao coupon de 15 francos, ouro, relativo ao anno de 1893 das obrigações *privilegiadas*, entregues em troca das resgatadas, nos termos da base 13.^a, depois de inteirado o pagamento do coupon para as primeiras 94:510 obrigações, de harmonia com a preferencia estabelecida no § 2.^a da base 1.^a, e levando-se já em conta para este efecto a garantia de juro liquidada com respeito ao segundo semestre de 1893.

§ 1.^a A diferença entre o dito saldo e a importancia total correspondente ao coupon de 15 francos, ouro, de 1893, das restantes obrigações *privilegiadas*, dadas em troca das resgatadas, será satisfeita pela companhia aos portadores das mesmas obrigações *privilegiadas* em cinco prestações annuas iguaes, sendo a primeira em o 1.^a de julho de 1895.

§ 2.^a Continuam a cargo dos portadores dos coupons das obrigações os impostos lançados sobre os mesmos coupons no paiz onde forem pagos, sendo este principio applicável ás quantias correspondentes ao coupon de 1893, nos termos d'esta base.

Base 15.^a

Serão annulladas todas as acções da companhia real, que esta actualmente possue ou venha a possuir de conta propria, depois de satisfeitas quaisquer responsabilidades na mesma especie.

Base 16.^a

As condições d'esta convenção em nenhum caso prejudicam os direitos que pelas leis e clausulas dos contratos e alvarás pertencem ao estado sobre as linhas ferreas concedidas à companhia, nem alteram por qualquer forma os prazos fixados n'esses contratos para reversão das linhas e seus ramaes para o estado livres de todo o encargo, nem modificam o direito, que continua assegurado ao estado, de fazer a remissão d'essas linhas nos termos dos referidos contratos e alvarás. Para o exercicio do direito de remissão executar-se-há o que preceitua sobre o assumpto o respectivo contrato ou alvará de concessão, completado e aclarado pela seguinte forma:

a) O producto liquido que tem de servir de base ao calculo da annuidade a pagar pelo estado à companhia é só o da exploração, não se incluindo n'elle as receitas fóra do tráfego.

b) Para fixar a importancia do producto liquido que terá de servir de base ao calculo da remissão, e para resolver todas as questões que possam relacionar-se com a mesma remissão, deverá ser formada uma comissão, de cujas decisões não haverá recurso, composta de um presidente eleito pelo supremo tribunal de justiça de entre os juizes do mesmo tribunal, de dois vogaes escolhidos pela companhia e de dois vogaes nomeados pelo governo.

c) O material circulante que deva ser considerado como pertencente a cada uma das linhas ferreas será fixado pela comissão de que trata a alínea b), distribuindo todo o material circulante da companhia pelas diversas linhas e ramaes da mesma companhia na proporção do numero de comboios e movimento de cada linha ou ramal no anno civil anterior áquelle em que se decretar a remissão

Base 17.^a

Os estatutos da *companhia real dos caminhos de ferro portuguezes* serão substituídos pelos que vão juntos a esta convenção e d'ella fazem parte.

Lisboa, 5 de janeiro de 1894.—*Antonio M. P. Carrilho*, vice-presidente—*Victorino Vaz Junior*—*M. Paes de Villas Boas*—*M. de Castro Guimarães*—*João Marcellino Arroyo*—*E. Madeira Pinto*.

Está conforme.—Lisboa, 16 de janeiro de 1894.—O escrivão do tribunal do commercio, *Julião Bartholomeu Rodrigues*.

ESTATUTOS DA COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

A que se refere a base 17.^a da convenção entre a mesma companhia e os seus credores

TITULO I

Dos fins da companhia, sua denominação, sede e duração

Artigo 1.^a A companhia tem por fim:

1.^a A exploração das linhas de caminhos de ferro denominadas de leste e norte e ramal de Cáceres;

2.^a A exploração das linhas de caminhos de ferro denominadas de Lisboa a Cintra e Torres Vedras, de Torres Vedras à Figueira da Foz e Alfarelhos e ramal de Coimbra;

3.^a A construção e exploração da linha de caminho de ferro denominada da Beira Baixa;

4.^a A construção e exploração das concessões feitas à companhia por alvarás regios de 7 de julho de 1886 e 9 de abril de 1887, e a construção e exploração, no paiz, de todos os outros caminhos de ferro e vias de comunicação que por lei ou alvará forem concedidas à companhia ou que, com previa auctorização do governo, ella obtenha por arrendamento, compra ou outro qualquer modo;

5.^a A organização e exploração de todos os meios de transporte por terra ou por agua que, com previa auctorização do governo, possam ser legitimamente estabelecidos, em confluencia com os caminhos de ferro pertencentes à companhia ou por ella tomados de arrendamento, salvo todos os privilegios e concessões já outorgados;

6.^a O usufruto e exploração, no paiz, de todos os terrenos, matas, minas, officinas metallurgicas, fábricas de machinas, ou quaisquer outros estabelecimentos que venham a ser posteriormente concedidos à companhia, tomados de arrendamento ou por ella comprados e destinados à exploração dos caminhos de ferro pertencentes à mesma companhia.

§ unico. A companhia continuará a denominar-se «companhia real dos caminhos de ferro portuguezes», e terá a sua séde em Lisboa.

Art. 2.^a A duração da companhia será a das concessões de linhas ferreas que lhe foram ou vierem a ser feitas.

TITULO II

Das acções e obrigações

Art. 3.^a O capital é constituído pela seguinte forma:

1.^a O capital acções de 6.300.000\$000 réis, ou 35.000.000 francos, ou 1.400.000 libras sterlinas, ou marcos 28.000.000, dividido em 70.000 acções de 90\$000 réis cada uma, ou 500 francos, ou 20 libras sterlinas, ou 400 marcos, todas completamente liberadas e em circulação e formuladas por tal maneira que podem ser negociadas nas praças de Portugal, França, Inglaterra e Alemanha;

2.^a O capital obrigações representado por 560.000 obrigações privilegiadas e até 253:447 obrigações não privilegiadas, pela fórmula indicada na convenção com os credores da companhia.

Art. 4.^a As acções serão nominativas e ao portador.

Art. 5.^a Todo o accionista terá direito de depositar as suas acções em Lisboa, no cofre da companhia, ou em Paris, Londres ou Berlim, nos cofres que forem designados pelo conselho de administração. D'este depósito será dado recibo pela fórmula e com as condições que determinar o conselho de administração.

Art. 6.^a As acções são indivisíveis, e a companhia não reconhece senão um proprietário para cada uma. Quanto às acções, obrigações e coupons extraviados, observar-se-hão as disposições das leis em vigor.

A posse de uma ou mais acções importa plena adhesão aos estatutos.

Art. 7.^a Todos os annuncios relativos a negócios da companhia serão publicados no jornal oficial de Lisboa e nos periodicos de Paris, Londres e Berlim, designados pelo conselho de administração.

Art. 8.^a Os herdeiros ou credores de qualquer accionista não podem, sob pretexto algum, penhorar ou exigir sequestro de bens e valores da companhia, nem pedir a sua venda ou partilha judicial, nem ingerir-se em negócios de administração. Para exercerem os seus direitos devem conformar-se com os inventários sociais e decisões da assembléa geral tomadas em conformidade d'estes estatutos.

TITULO III

Do conselho de administração

Art. 9.^a A companhia é administrada por um conselho de vinte e um membros, dos quais

Sete serão eleitos pela assembléa geral dos accionistas, d'entre os mesmos accionistas, quatro dos quais, pelo menos, serão cidadãos portuguezes residentes em Portugal;

Sete serão eleitos pela assembléa geral dos obrigacionistas, d'entre os mesmos obrigacionistas, os quais poderão ser portuguezes ou estrangeiros;

Sete serão livremente nomeados pelo governo d'entre os cidadãos portuguezes residentes em Portugal.

§ unico. A séde do conselho de administração é em Lisboa, mas funcionará em Paris, com o nome de *comité de Paris*, uma delegação do mesmo conselho formada pelos administradores eleitos pela assembléa geral dos obrigacionistas.

Art. 10.^a Dentro de oito dias depois da sua eleição deverá cada administrador justificar a propriedade de cem acções, se tiver sido eleito pela assembléa geral dos accionistas, e de cem obrigações privilegiadas se tiver sido eleito pela assembléa geral dos obrigacionistas. Os títulos dos administradores domiciliados em Portugal serão depositados nos cofres da companhia, em Lisboa; os títulos, dos administradores estrangeiros domiciliados fóra de Portugal poderão ser depositados nos estabelecimentos bancarios de Paris, Londres ou Berlim, que a comissão executiva designar.

§ unico. Estes títulos serão inalienáveis durante o periodo da

gerencia, e só poderão ser levantados depois de aprovadas as contas da mesma gerencia pela assembléa geral dos accionistas.

Art. 11.^o Junto do conselho de administração funcionará um commissario regio, de nomeação do governo, que terá voto consultivo e será retribuido pela companhia como os membros do conselho.

§ unico. O commissario regio poderá ter um adjunto, também de nomeação do governo, que funcionará com voto consultivo junto de conselho fiscal, substituirá o commissario nos seus impedimentos, e será retribuido pela companhia como os membros do conselho fiscal.

Art. 12.^o Cada um dos administradores receberá uma retribuição fixa votada pela assembléa geral dos accionistas na sua sessão ordinária de cada anno. Na falta de resolução da assembléa, essa remuneração será igual à que tiver sido abonada no anno anterior.

Art. 13.^o A assembléa geral dos accionistas procederá annualmente à renovação da terça parte dos seus representantes no conselho de administração; no terceiro anno de cada trienio a renovação será, porém, de tres em lugar de dois representantes. Até à renovação completa a sorte designará quaeos os membros que devem sair.

A renovação será feita depois por antiguidade; os administradores que saírem poderão ser reeleitos.

Art. 14.^o O conselho de administração terá por presidente um dos administradores escolhidos pelo governo, e por vice-presidentes dois administradores eleitos annualmente pelo mesmo conselho. No caso de faltarem em qualquer sessão o presidente e os vice-presidentes, o conselho designará um dos seus membros para exercer a presidencia n'essa sessão.

§ unico. Tanto o presidente como os vice-presidentes poderão ser reconduzidos.

Art. 15.^o O conselho de administração reunir-se-ha na séde da companhia por convocação do presidente, ou de quem suas vezes fizer, ou por convite de tres administradores, todas as vezes que o interesse da companhia o exigir, e pelo menos uma vez por mez.

As decisões serão tomadas por maioria absoluta de votos dos membros presentes, ou devidamente representados, conforme o § 3.^o d'este artigo.

Em caso de empate o presidente tem voto de qualidade.

Devem estar, pelo menos, presentes pessoalmente oito administradores, para que as deliberações sejam validas.

§ 1.^o Todas as vezes que um dos administradores pedir o adiamento de qualquer questão até que se possa conhecer a opinião dos ausentes, este adiamento será obrigatorio e suspende qualquer de liberação sobre o ponto controvertido, devendo o conselho dar conhecimento da questão aos administradores ausentes para que elles possam emitir o seu voto por escrito. Do mesmo modo se procederá no caso de divergência entre o comité de Paris e o conselho de administração.

§ 2.^o As comunicações dirigidas aos administradores ausentes, para darem o seu voto, devem ser respondidas nos seis dias imediatos á expedição d'essas comunicações por cartas registadas, se forem residentes no continente do reino, e em prazo não excedente a quinze dias, se forem residentes em paiz estrangeiro.

O voto que chegar dentro d'este prazo considera-se dado de viva voz, os votos que chegarem depois de findo o prazo não se contam, mas faz-se menção d'elles na acta.

§ 3.^o Aos administradores ausentes é também permitido fazerem-se representar por procuração dada a outro administrador, por carta ou por telegramma, para cada sessão do conselho. Cada administrador não pôde reunir mais de tres votos além do seu.

Art. 16.^o As deliberações do conselho de administração serão authenticadas pelas actas assignadas pelo presidente e por dois outros administradores; os extractos ou copias d'estas actas, para serem validas, deverão ser assignadas pelo presidente ou por quem fizer as suas vezes, e pelo secretario do conselho.

§ unico. Das actas do conselho de administração será enviada cópia ao comité de Paris.

Art. 17.^o Em caso de falecimento ou demissão de um ou mais administradores representantes dos accionistas, os outros administradores da mesma origem preencherão as vacaturas por eleição.

Os administradores assim nomeados terão os mesmos poderes que os outros administradores; estas nomeações vigorarão até á primeira assembléa geral ordinaria dos accionistas, a qual proverá definitivamente, mas só em relação ao tempo de exercicio que faltava ao administrador demittido ou falecido.

Art. 18.^o O conselho é investido, para a direcção dos negócios da companhia, salvo o disposto no artigo 67.^o, nos poderes os mais amplos para:

a) Fazer e ratificar todas as convenções com referencia á aquisição, construção, alienação, compra ou arrendamento de qualquer caminho de ferro, estabelecimento ou empreza, comprehendidos nos fins da companhia, com previa auctorisação do governo e da assembléa geral dos accionistas;

b) Auctorizar e effectuar toda a compra ou venda de terrenos ou outros imóveis que forem necessarios para a realização dos fins da sociedade;

c) Fazer convenções relativas ás relações que convenha estabelecer com outros caminhos de ferro ou qualquer empreza de transporte por terra ou por agua, para assegurar a correspondencia dos

mesmos transportes, excepto quando essas convenções importarem o pagamento de qualquer subsidio, porque n'esse caso deverão, para ser executorias, ser previamente aprovadas pelo governo e pela assembléa geral dos accionistas;

d) Regular o emprego dos fundos de reserva e determinar o emprego dos fundos disponiveis;

e) Auctorizar a alienação de valores e titulos pertencentes á companhia;

f) Fixar e modificar as tarifas e o sistema de arrecadação, nos termos dos contratos e alvarás de concessão, fazer as transacções necessarias e regulamentos para a organisação do serviço de exploração dos caminhos de ferro e de outros estabelecimentos;

g) Dirigir ao governo, com previa auctorisação da assembléa geral dos accionistas, todas as petições sobre prolongamentos de caminhos de ferro, entroncamentos e novas concessões;

h) Contratar, com previa auctorisação da assembléa dos accionistas, todos os empréstimos necessarios para as operações da companhia; propor as modificações a fazer nos estatutos; submeter á assembléa geral as propostas sobre prolongamento das linhas, construção de entroncamentos, fusão ou contratos com outras companhias, prorrogação ou renovação de concessões, alienação ou arrendamento de caminhos de ferro, terrenos ou edificios concedidos.

i) Nomear ou demittir o director e os adjuntos ou subdirectores da companhia, fixar os respectivos ordenados, e fixar os quadros de pessoal;

j) Fixar as despezas de qualquer especie da administração;

k) Fazer para a conservação e exploração do caminho de ferro e de todas as empresas da companhia os contratos de compra, venda e ajuste de qualquer natureza; regular os fornecimentos e auctorizar a compra de todos os materiaes, máquinas e outros objectos necessarios para a exploração e a venda de quaequer materiaes por ella produzidos ou que sejam inuteis;

l) Auctorizar todas as reivindicações, transferencias, transportes, vendas de valores, fundos e quaequer outros titulos da companhia;

m) Passar todas as quitações, especialmente aquellas que dizem respeito ao preço da venda de imóveis;

n) Requerer todos os levantamentos de sequestros judiciais, embargos e baixas nos registos de hypotheca, desistir de privilegios, dar quitações definitivas e fazer renúncias, procedendo pela forma marcada nas leis;

o) Auctorizar todas as acções judiciais, todas as medidas conservadoras, todas as transacções e compromissos;

p) Nomear e demittir, sob proposta do director, todos os empregados ou auctorizar o director a fazer todas ou parte d'estas nomeações, fixar lhes as atribuições e ordenado, conceder-lhes gratificações; emfim

q) Resolver todos os negócios comprehendidos na administração da companhia, com intervenção do comité de Paris sobre todos os assuntos financeiros e sobre as questões de administração geral, nos termos do artigo 47.^o

Art. 19.^o A direcção de todos os serviços pôde ser confiada, debaixo da vigilância e fiscalização do conselho de administração, e sob as ordens immediatas da comissão executiva, a um director, que se denominará director geral.

Poderão juntar se-lhe um ou mais adjuntos ou sub-directores.

O director assiste ás deliberações do conselho e da comissão executiva; tem voto consultivo; tem ás suas ordens todos os funcionários ou empregados dos serviços administrativos e especiais; propõe ao conselho de administração a nomeação ou demissão dos empregados e os seus vencimentos; nomeia e demite os empregados cujas nomeações o conselho lhe tenha delegado; prepara o expediente relativo á modificação e taxa das tarifas e regulamentos relativos á organisação do serviço, e bem assim o dos contratos relativos á construção e exploração dos caminhos de ferro e outras empresas que constituem o objecto da companhia.

O conselho de administração poderá delegar no director todos os mais poderes que julgar convenientes.

Art. 20.^o Os membros do conselho de administração não contrahem, em virtude da sua gerencia, nenhuma obrigação pessoal ou solidaria relativamente ás obrigações da companhia, respondem unicamente pela execução do seu mandato e pela observância das prescrições dos estatutos.

Art. 21.^o Os actos que disserem respeito á transferencia de fundos e titulos de crédito público pertencentes á companhia; os actos de aquisição, de venda e troca de propriedades; as transacções, contratos e outros actos que podem obrigar a; os recibos e endossos, ordens sobre o banco e sobre todos os depositários de fundos sociais, devem ser assignados por dois administradores membros da comissão executiva.

Art. 22.^o Os negócios correntes de administração da companhia serão geridos por uma comissão executiva, delegada do conselho de administração, formada annualmente, logo em seguida ás assembleias gerais em que houver eleição ou renovação do conselho, e composta de nove administradores pela seguinte forma:

a) Tres escolhidos pelos representantes dos accionistas de entre os mesmos representantes;

b) Tres escolhidos pelo comité de Paris de entre os membros do mesmo comité;

c) Tres escolhidos pelo governo de entre os representantes d'este.

§ 1º A comissão executiva terá um presidente e um vice-presidente nomeados annualmente pelo governo de entre os membros da mesma comissão.

§ 2º A comissão poderá funcionar estando presentes quatro membros, mas n'este caso as resoluções para serem validas precisam ter tres votos conformes.

§ 3º Cada um dos membros da comissão executiva receberá, alem do que estabelece o artigo 12º, uma retribuição mensal votada pela assembléa geral dos accionistas na sua sessão ordinaria de cada anno. Na falta de resolução da assembléa, essa retribuição será igual á que tiver sido abonada no anno anterior.

Art. 23º É prohibido aos administradores tomar ou conservar interesse directo ou indirecto n'uma empreza ou n'un contrato feito com a companhia ou por sua conta, salvo se para isso forem expressamente auctorizados pela assembléa geral dos accionistas.

TITULO IV

Do conselho fiscal

Art. 24º O conselho fiscal será composto de doze membros, eleitos pela assembléa geral dos accionistas, tendo o presidente voto de qualidade. Annualmente serão substituidos quatro dos membros.

A sorte designará nos primeiros tres annos os membros do conselho que deverão sair, e depois se procederá á substituição por antiguidade; a reeleição é sempre permittida.

§ unico. Cada um dos membros do conselho deverá possuir cincuenta acções, que serão inalienaveis durante o exercicio das suas funções e depositadas na caixa da companhia.

Art. 25º Cada um dos membros do conselho fiscal receberá uma remuneração fixa votada pela assembléa geral dos accionistas na sua sessão ordinaria de cada anno. Na falta de resolução da assembléa, essa remuneração será igual á que tiver sido abonada no anno anterior.

Art. 26º O conselho fiscal reunirá, pelo menos, em janeiro, abril, julho e outubro, e todas as vezes que o conselho de administração o reclamar.

As suas attribuições são as que lhe confere o código commercial.

TITULO V

Da assembléa geral dos accionistas

Art. 27º A assembléa geral, regularmente constituída, representa a totalidade dos accionistas.

As suas deliberações são obrigatorias para todos, mesmo para os ausentes, os dissidentes ou interdictos.

Art. 28º A assembléa geral ordinaria compõe-se dos accionistas possuidores de cem ou mais acções da companhia.

Para os accionistas poderem tomar parte na assembléa geral devem ter as acções nominativas averbadas um mez, pelo menos, antes do dia da reunião, e as acções ao portador depositadas nos cofres que o anuncio da convocação designar, quinze dias antes do dia acima indicado.

Ao depositante de acções ao portador será dado um recibo, designando o numero de acções, o dia e a hora do deposito.

A carta de admissão na assembléa geral assignada pelo accionista servir-lhe-ha de prova de identidade de pessoa quando lhe seja exigida.

Art. 29º Qualquer accionista pôde delegar n'outro o direito de tomar parte na assembléa geral, contanto que o procurador tenha assento na mesma assembléa.

A delegação deverá ser dada por meio de procuração, cuja assinatura será legalizada, em França pelo *maire* da communa, e em Portugal e Hespanha por tabellião, sem outra qualquer formalidade legal.

As procurações feitas em outro paiz estrangeiro deverão ser devidamente legalizadas.

Art. 30º As mulheres casadas, os menores, as corporações e estabelecimentos publicos, que tenham direito a assistir á assembléa geral, poderão ser representadas por seus maridos, tutores ou curadores, ou por seus respectivos administradores, logo que estejam munidos de poderes ou outras auctorizações sufficientes para tomar parte nas deliberações da assembléa.

Art. 31º A reunião da asembléa geral realizar-se-ha ordinariamente uma vez por anno na séde da companhia dentro do primeiro semestre de cada anno.

Reunir-se-ha alem d'isso extraordinariamente todas as vezes que o conselho de administração ou o conselho fiscal o julguem necesario, ou que a sua convocação seja reclamada por accionistas representantes de um quarto do capital social, devendo então a convocação ser feita no prazo de quinze dias.

Art. 32º As convocações serão anunciadas trinta dias, pelo menos, antes da reunião, por annuncios insertos nas folhas periodicas de Paris, Londres e Berlim designadas pelo conselho de administração.

Estes annuncios indicarão sempre a ordem do dia, sem prejuizo dos direitos conferidos aos accionistas pelo artigo 38º.

Art. 33º A assembléa geral constituir-se-ha e poderá valida-

mente deliberar todas as vezes que os accionistas presentes ou representados sejam, pelo menos, sessenta, e reunam entre si a quinta parte das acções emitidas.

§ unico. Quando pela lista dos depositos se verificar, tendo em conta os averbamentos das acções nominativas, que a assembléa se não poderá constituir por insuficiencia de capital ou falta de accionistas, o conselho de administração deverá desde logo convocar motivadamente nova assembléa para se reunir dentro do prazo de vinte e cinco dias contados desde a data da convocação.

Depois da publicação d'este annuncio continuará a recepção dos depositos durante o prazo de dez dias, contados tambem da data da convocação.

Art. 34º Quando na primeira assembléa se não reuna numero legal de accionistas, far-se-ha nova convocação com o intervallo de quinze dias.

N'esta assembléa as deliberações serão validas, qualquer que seja o numero de accionistas presentes ou representados; mas não poderá deliberar senão sobre objectos para que tiver sido originariamente convocada.

Art. 35º As sessões da assembléa geral serão dirigidas pelo seu presidente ou vice-presidente, eleitos para este fim d'entre os accionistas, de tres em tres annos.

Na sua falta será a assembléa presidida pelo accionista da lista apurada para a assembléa geral, designado pelos conselhos de administração e fiscal. A primeira assembléa geral depois de homologada a convenção entre a companhia e os credores será presidida pelo accionista, apurado para a mesma assembléa, designado pela comissão administrativa.

Os dois maiores accionistas presentes serão os escrutinadores; se não aceitarem, serão substituidos pelos dois immediatos maiores accionistas; e, se estes não aceitarem, por quem o presidente designar.

O presidente e os escrutinadores nomearão o secretario.

§ 1º A mesa assim constituída compete dar a posse aos individuos eleitos para os cargos do conselho de administração e conselho fiscal.

§ 2º Aos membros eleitos que estiverem ausentes, ou não puderem comparecer ao acto da posse, ser-lhes-ha dada pelo conselho de administração, que anteriormente estiver funcionando.

Art. 36º As deliberações serão tomadas por maioria absoluta de votos, contando-se os accionistas presentes e representados.

O numero de cincuenta acções dá direito a um voto, o de cem a dois, e assim sucessivamente, juntando-se um voto por cada cincuenta acções.

Nenhum accionista pôde ter nem delegar mais de vinte votos, qualquer que seja o numero de acções que possuir.

Cada accionista poderá exercer o direito de um ou mais accionistas, com a condição, porém, de não exceder nunca o numero de vinte votos por todos os accionistas que representar.

Art. 37º Os accionistas residentes em paiz estrangeiro, e que representarem, pelo menos, vinte e cinco por cento do capital social, podem fazer-se representar, nos termos do artigo 187º do código commercial.

Art. 38º A assembléa geral ocupar-se-ha das questões que lhe forem submettidas pelos conselhos de administração e fiscal; estes conselhos darão conta, com o seu parecer, das propostas assignadas por dez accionistas, que tenham direito de votar, apresentadas doze dias, pelo menos, antes do indicado para a reunião da assembléa.

Art. 39º Serão presentes á assembléa geral o relatorio e contas do conselho de administração e o parecer do conselho fiscal, relativamente ao estado dos negocios da companhia.

Estes relatorios e parecer do conselho fiscal deverão ser previamente impressos e distribuidos a todos os accionistas conhecidos como tales pelo conselho de administração.

A assembléa geral aprovará as contas, se assim o entender, e a divisão dos lucros, conformando-se com os presentes estatutos.

Elegerá os seus presidente e vice-presidente, os membros do conselho de administração e do conselho fiscal, e resolverá sobre o provimento das vacaturas de que trata o artigo 17º.

Fixará annualmente o dividendo a repartir em vista do balanço geral e em conformidade dos presentes estatutos.

Deliberará, salvo a approvação do governo, sobre as propostas dos conselhos de administração e fiscal, relativamente ao augmento do capital social, á prorrogacão da companhia, ás modificações que julgar util introduzir nos estatutos, e á dissolução antecipada da companhia, se o julgar necessário.

Fixará a remuneração dos administradores e membros da comissão executiva e do conselho fiscal.

Finalmente, deliberará sobre todos os outros pontos dentro das suas attribuições, conforme as condições especiaes dos presentes estatutos e salvo o disposto no artigo 67º.

Art. 40º As decisões da assembléa geral serão lançadas em um registo especial e assignadas pelos membros que compozerem a mesa. Juntar-se-ha á acta uma lista comprovando o numero de accionistas que constituirem a assembléa e o numero de votos que tiverem ou representarem.

Esta lista será tambem assignada pelos membros da mesa.

Art. 41º Quando, por algum motivo, seja necessário justificar qualquer decisão da assembléa geral, o secretario do conselho, au-

utorizado pelo respectivo presidente ou por quem o substituir, apresentará copias ou extractos do registo das actas das sessões.

Art. 42.^o As deliberações relativas a propostas de fusão ou reunião com outras companhias, de trespasso da empreza, de arrendamento de toda a rede ou parte d'ella, de modificações ou adições aos estatutos, de aumento ou diminuição do capital social e de prorrogação ou dissolução antecipada da companhia, não podem ser tomadas senão em assembléa geral, expressamente convocada para esse fim, composta dos accionistas da companhia possuidores de cincuenta ou mais acções, e representando, pelo menos, metade do capital social.

Taes deliberações só serão validas depois da approvação do governo.

No caso em que á primeira convocação não concorram accionistas que representem metade do capital social, proceder-se-ha pelo modo indicado no artigo 34.^o

TITULO VI

Do «comité de Paris» e da assembléa geral dos obrigacionistas

Art. 43.^o Funcionará em París, com o nome de *comité de Paris*, uma delegação do conselho de administração da companhia, formada pelos administradores eleitos pela assembléa geral dos obrigacionistas.

§ unico. Os restantes membros do conselho de administração poderão delegar um dos membros do mesmo conselho, para representar este junto do *comité de Paris*; este representante terá voto consultivo, e as suas observações serão inseridas na acta.

Art. 44.^o O *comité de Paris* elegerá todos os annos de entre os seus membros um presidente e um vice-presidente, que poderão ser reeleitos indefinidamente. No caso de ausencia simultanea do presidente e vice-presidente, o conselho designará um dos seus membros para exercer a presidencia.

Art. 45.^o Os administradores que formarem o *comité de Paris* não terão responsabilidade alguma pelos actos de gerencia em que não intervierem, mas só pelos votos que derem ou auctorisarem sobre os relatorios do conselho de administração cujo teor lhes servirá de garantia, e não serão tambem responsaveis pela não execução ou má execução, pelo conselho de administração, das medidas votadas por elles, a menos que a falta lhes não seja impudente.

Art. 46.^o Os administradores que formarem o *comité de Paris* terão os mesmos direitos que os outros administradores e poderão tomar parte nas sessões do conselho, em Lisboa.

Art. 47.^o O *comité de Paris* será ouvido sobre todos os negocios financeiros da companhia e sobre as questões de administração geral, comprehendendo-se debaixo d'esta denominação a fixação dos quadros, vencimentos e nomeação do pessoal superior da companhia, a modificação e determinação das tarifas geraes, enfim todos e quaequer assumtos de carácter absolutamente geral.

§ 1.^o Além do que fica indicado n'este artigo o *comité de Paris* terá o direito de se oppor a que, sem seu consentimento:

- 1.^o Se faça qualquer empréstimo;
- 2.^o Sejam modificados os estatutos;
- 3.^o Se faça qualquer contrato de natureza a modificar a extensão ou a duração das suas concessões.

§ 2.^o Havendo desacordo entre o *comité de Paris* e o conselho de administração de Lisboa sobre os assumtos indicados n'este artigo, será a resolução sobre que esse desacordo se manifestar adiada para outra sessão, expressamente convocada para esse fim, pedindo-se a todos os membros ausentes o seu voto, com as solemnidades marcadas nos §§ 1.^o e 2.^o do artigo 15.^o dos estatutos. Para que a resolução definitiva se torne executoria, será necessário que dois terços dos votos expressos dos membros do conselho a adoptem, e que esses dois terços representem, pelo menos, onze votos.

§ 3.^o O *comité de Paris* reunir-se-ha por convocação do presidente ou de quem suas vezes fizer, todas as vezes que o interesse da companhia o exigir, ou a pedido do conselho de administração.

As decisões tomadas por maioria absoluta de votos presentes ou devidamente representados, serão validas quando estiverem presentes pessoalmente pelo menos quatro membros do *comité*.

E applicavel ao *comité de Paris* o disposto nos §§ 1.^o, 2.^o e 3.^o do artigo 15.^o

§ 4.^o As deliberações do *comité de Paris* serão authenticadas pelas actas assignadas pelo presidente e por dois outros membros do mesmo *comité*. Os extractos ou copias d'estas actas, para serem validas, deverão ser assignadas pelo presidente ou por quem fizer as suas vezes e por dois outros membros do *comité*. Das actas de todas as sessões será enviada copia ao conselho de administração.

Art. 48.^o A assembléa geral dos obrigacionistas reunir-se-ha ordinariamente dentro do primeiro semestre de cada anno para a eleição dos membros do *comité de Paris*, e, quando regularmente constituída, representa, para esse fim, a totalidade dos obrigacionistas, sendo obrigatorias as sua deliberações mesmo para os ausentes, dissidentes e interdictos.

Art. 49.^o A assembléa dos obrigacionistas procederá annualmente á eleição dos membros do *comité de Paris*, na mesma epocha, pelo mesmo periodo e nas mesmas condições que os outros membros do

conselho de administração eleitos pelos accionistas, seguindo-se para isso o preceituado no artigo 13.^o

§ unico. Em caso de falecimento ou demissão de um ou mais administradores representantes dos obrigacionistas, os outros administradores do *comité de Paris* preencherão as vacaturas por eleição. Os administradores assim nomeados terão os mesmos poderes que os outros administradores; estas nomeações vigorarão até á primeira assembléa geral ordinaria dos obrigacionistas, a qual proverá definitivamente, mas só em relação ao tempo de exercício que faltava ao administrador demittido ou falecido.

Art. 50.^o A assembléa dos obrigacionistas será presidida por um dos membros do *comité de Paris* escolhido por este, mas a primeira assembléa será installada por um dos representantes dos credores estrangeiros que fazem parte da commissão nomeada por decreto de 11 de novembro de 1893, o qual presidirá até que a mesma assembléa escolha o seu presidente. As decisões serão tomadas por maioria de votos; em caso de empate o presidente terá o voto de qualidade.

Art. 51.^o Para tomar parte na assembléa geral deverão os obrigacionistas depositar os seus titulos nos principaes estabelecimentos de credito portuguezes, franceses, allemães e ingleses, indicados pelo *comité de Paris* de acordo com o conselho de administração. Os recibos de deposito em estabelecimentos de credito ou casas bancarias, tanto aquelles como estas de primeira ordem, serão admittidos como representação dos proprios titulos. O conselho de administração da companhia terá o direito de verificar, á custa da companhia, a realidade d'esses depositos.

Art. 52.^o A assembléa geral dos obrigacionistas poderá constituir-se e deliberar com os portadores de 100:000 obrigações privilegiadas.

Art. 53.^o Não se reunindo obrigacionistas com o numero de obrigações indicadas no artigo 52.^o, será feita nova convocação no prazo de quinze dias e, sendo necessaria, será feita terceira convocação dentro de um novo prazo de quinze dias. A segunda convocação poderá a assembléa constituir-se e deliberar com obrigacionistas representando 60:000 obrigações privilegiadas; á terceira convocação a assembléa poderá constituir-se e deliberar com os obrigacionistas representando 50:000 obrigações privilegiadas.

Art. 54.^o Se depois de tres convocações não se chegarem a reunir 50:000 obrigações privilegiadas, será suprimida a representação dos obrigacionistas no conselho de administração.

Art. 55.^o As despesas de convocação da assembléa annual ordinaria dos obrigacionistas serão pagas pela companhia, mas não poderão exceder 6:000 francos por anno.

Art. 56.^o Só terão direito a fazer parte da assembléa os obrigacionistas que tiverem depositado 50 ou mais obrigações; cada obrigacionista poderá fazer-se representar por outro obrigacionista. Os possuidores de menor numero de obrigações poderão agrupar-se de forma a completarem o numero exigido e fazerem-se representar por um dos agrupados.

Art. 57.^o Cada membro da assembléa terá um voto por cada 50 obrigações privilegiadas, suas ou que representar como procurador, não podendo com tudo acumular mais de duzentos votos.

Art. 58.^o Poderá ser pedida a convocação de uma assembléa geral extraordinaria por um grupo de obrigacionistas que provem possuir 10:000 obrigações privilegiadas. Se o conselho de administração julgar o pedido justificado, poderá, á custa da companhia, impor a convocação ao *comité de Paris*. Tanto o *comité de Paris* como o conselho de administração terão sempre o direito de fazer verificar, á custa da companhia, a realidade do deposito das 10:000 obrigações.

Art. 59.^o O conselho de administração da companhia poderá fazer-se representar em todas as assembléas de obrigacionistas por um ou dois delegados, que terão voto consultivo, e cujas observações serão inseridas na acta. Estes delegados serão convocados para todas as assembléas por carta dirigida ao presidente do conselho de administração.

TITULO VII

Balanço, inventario, contas annuaes, dividendos, fundo de reserva, amortisação

Art. 60.^o O conselho de administração fará em cada semestre um resumo da situação activa e passiva da companhia, e o apresentará ao conselho fiscal.

Alem d'isso fará no fim de cada anno social um inventario que contenha a indicação dos valores mobiliarios e immobiliarios, e de todo o activo e passivo da companhia.

O inventario, o balanço e a conta dos ganhos e perdas serão apresentadas ao conselho fiscal com antecedencia, pelo menos, de vinte dias antes da assembléa geral, e serão distribuidos aos accionistas oito dias antes da mesma assembléa, e apresentados a esta.

§ unico. O conselho remetterá mensalmente ao ministerio das obras publicas, commercio e industria, um balancete das operações da companhia, que o governo mandará publicar na folha oficial.

Art. 61.^o Do producto liquido annual das despesas de exploração e conservação será tirado pela seguinte forma e ordem de precedencia :

- 1.^o A quantia precisa para pagamento do juro das obrigações

privilegiadas, e para amortisação das mesmas obrigações em sessenta annos a contar de 1898;

2.º A importancia destinada annualmente á amortisação, a datar de 1898, das obrigações não privilegiadas;

3.º A importancia destinada ao pagamento do juro até 3 por cento das obrigações não privilegiadas;

4.º A somma votada pela assembléa geral dos accionistas para reconstituição do fundo da caixa de reformas e pensões dos empregados da companhia;

5.º 1 por cento para o fundo de reserva até completar 10 por cento do capital acções;

6.º O remanescente, havendo-o, terá a applicação que a assembléa geral dos accionistas determinar.

Art. 62.º A amortisação das acções deverá estar effectuada, pelo menos, dez annos antes de expirar o prazo da ultima concessão de caminho de ferro feita á companhia, e para este fim será destinado do remanescente, a que se refere o n.º 6.º do artigo anterior, um abono proporcional ao capital acções e os dividendos das acções successivamente amortisadas.

A designação das acções que devem ser amortisadas se fará por sorteio publico, em Lisboa, nas epochas e pela fórmula que o conselho de administração determinar.

Os portadores das acções designadas pelo sorteio para serem amortisadas, receberão em numerario o capital pago das suas acções, com o dividendo que lhes pertencer até ao dia indicado para amortisação, e em troca d'estas acções receberão outras especiaes ao portador ou coupons de usufructo.

Estas acções especiaes darão direito a uma parte proporcional ao excedente do producto liquido annual depois de satisfeitos todos os encargos e de pagos 6 por cento ás acções não amortisadas.

Os portadores d'estas acções especiaes conservarão os mesmos direitos que os portadores das acções não amortisadas, excepto o dividendo até 6 por cento sobre o capital amortisado das suas acções, ao qual não terão direito. Os numeros das acções a amortisar, designadas pela sorte, serão publicados em conformidade do artigo 7.º

A amortisação do capital das acções será effectuada em Lisboa, Paris, Londres e Berlim, nos cofres designados pelo conselho de administração, a contar do 1.º de janeiro do anno seguinte áquelle em que a amortisação for votada.

§ unico. A assembléa geral poderá, quando o julgue opportuno, nos termos d'este artigo, sob proposta do conselho de administração e com parecer do conselho fiscal, deliberar a amortisação de maior numero de acções do que o permittiria o abono proporcional ao capital social e dividendos mencionados por este artigo; porém, quando se dê este caso, não serão aplicados a futuras amortisações os dividendos das acções antecipadamente amortisadas, senão quando chegar a epocha em que o deveriam ter sido pelo processo ordinario.

Igualmente poderá modificar o sistema da amortisação, observadas as disposições da primeira parte d'este artigo.

Art. 63.º O pagamento do dividendo terá lugar, conforme decidir o conselho de administração, por semestre ou por anno, em Lisboa, Paris, Londres e Berlim, nos cofres designados e nas epochas fixadas pelo mesmo conselho.

Estas epochas serão anunciadas na fórmula indicada no artigo 7.º

Todos os dividendos que não forem cobrados no prazo de cinco annos da data d'esse annuncio revertarão a favor da sociedade.

TITULO VIII

Liquidacão, contestações

Art. 64.º Quando por qualquer motivo se resolva a dissolução da sociedade, a assembléa geral nomeará para liquidatarios cinco accionistas que tenham direito de votar, e que não façam parte do conselho de administração, e quatro membros d'este conselho.

Estes liquidatarios procederão imediatamente á liquidação na forma prescrita para casos idênticos no código commercial.

As funções do conselho de administração cessarão logo que cemecem as dos liquidatarios.

Art. 65.º Logo que se tenha resolvido a dissolução, o haver social será realizado em valores efectivos. Pagar-se-hão todas as quantias pertencentes a terceiros, e o que sobrar será distribuido pelos socios *pro rata* das acções que possuirem.

No caso de se apresentarem dificuldades relativamente á distribuição serão estas resolvidas pela fórmula que se indica no artigo seguinte.

Art. 66.º Todas as questões que se suscitem entre o governo e a companhia sobre a execução dos contratos e alvarás de concessão, serão decididas pela fórmula prevista nos mesmos contratos e alvarás.

§ unico. As contestações, que se levantarem entre o conselho de administração ou assembléa geral e accionistas, serão submettidas a arbitramento, sendo dois arbitros nomeados pela companhia, representada pelo conselho de administração, e dois pelos accionistas.

A nomeação do quinto arbitro, quando necessaria, será deferida ao juiz do tribunal do commercio de Lisboa, se as partes não se accordarem para essa nomeação.

TITULO IX

Disposições geraes e transitorias

Art. 67.º O governo terá o direito de suspender e anular as deliberações da companhia sobre emissão de titulos, aquisição ou arrendamento de linhas, contratos de empreitadas geraes ou quaisquer outros actos de administração contrários ás leis, aos estatutos ou aos interesses do estado.

Art. 68.º Homologada a convenção entre a companhia e os seus credores, nos termos do § 3.º do artigo 7.º do decreto de 9 de novembro de 1893, a commissão administrativa convocará imediatamente as assembléas geraes dos accionistas e obrigacionistas nos termos da mesma convenção, para no prazo de trinta dias, e nos termos d'estes estatutos, procederem á eleição dos corpos gerentes da companhia.

§ unico. Por exceção ao disposto nos artigos 13.º, 22.º, 24.º e 49.º, a primeira nomeação dos corpos gerentes, incluindo a commissão executiva do conselho de administração e o *comité de Paris*, será feita por cinco annos, e só passado esse periodo terá lugar a primeira renovação. A primeira nomeação dos representantes do governo no conselho de administração e na commissão executiva durará também por cinco annos.

Art. 69.º Durante o periodo de cinco annos, a que se refere o § unico do artigo 68.º, a retribuição dos corpos gerentes será a que foi abonada a cada um d'elles no anno de 1893, considerando-se para esse effeito a commissão executiva de que trata o artigo 22.º como correspondente á commissão administrativa.

Art. 70.º A commissão administrativa nomeada por decreto de 11 de novembro de 1893, continuará a gerir os negócios da companhia durante todo o periodo que mediar desde a homologação da convenção entre a companhia e os credores até á posse dos novos corpos gerentes.

§ unico. Pertence á commissão administrativa dar posse ao conselho de administração, ao conselho fiscal e ao presidente da assembléa geral, logo que se realize a eleição de que trata o artigo 68.º; desde essa posse cessarão as funções da referida commissão.

Lisboa, em 5 de janeiro de 1894. — *Antonio M. P. Carrilho*, vice-presidente = *Victorino Vaz Junior* = *M. de Castro Guimarães* = *M. Paes de Villas Boas* = *João Marcellino Arroyo* = *E. Madeira Pinto*.

Está conforme. — Lisboa, 16 de janeiro de 1894. — O escrivão do tribunal do commercio, *Julião Bartholomeu Rodrigues*.