

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL, POR DESPACHOS DE 5 DE MARÇO DE 1888 E 13 DE MAIO DE 1900 DO MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

C. XAVIER CORDEIRO L. DE MENDONÇA E COSTA J. DE OLIVEIRA SIMÕES
SECRETARIO, Alfredo Mesquita. — CORRESPONDENTES: MADRID, D. Juan de Bona. — PARIS, L. Cretey. — LIVERPOOL, W. N. Cornett. — BRUXELAS, R. da Trindade

TYPOGRAPHIA DO COMMERÇIO

T. do Sacramento ao Carmo, 7

Proprietario-director-editor

REDATOR

Redacção e administração
48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48
LISBOA

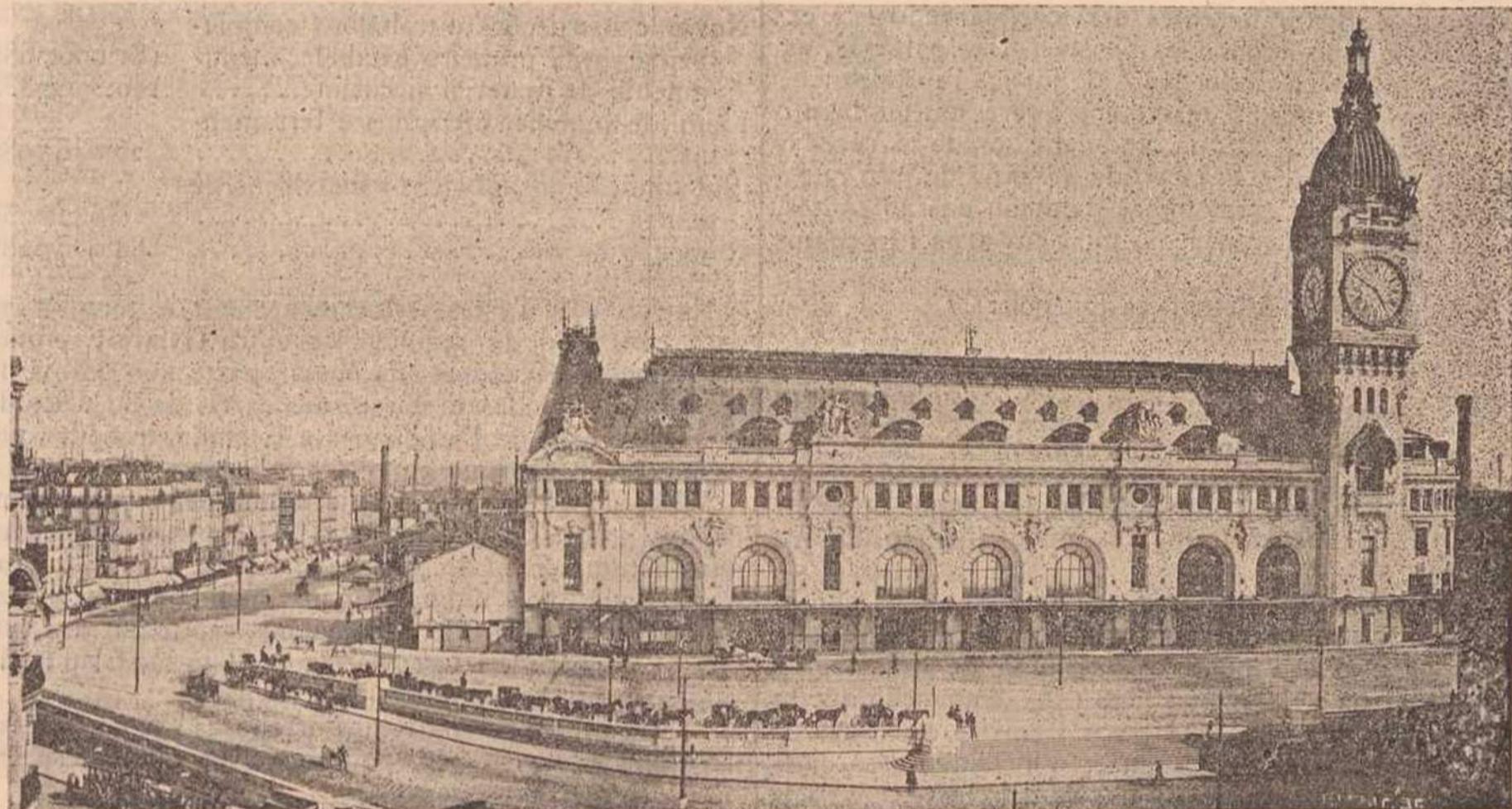
TELEPHONE N.º 27

AVISO IMPORTANTE

Este numero tem 28 paginas.

A COMPANHIA REAL em 1902

COMO de costume, o sr. director geral d'esta companhia, apresentou ao conselho de administração o seu relatório anual, no qual se compendiam



Estação de Lyon, em Paris, vidê artigo pagina 191

SUMMÁRIO

A COMPANHIA REAL EM 1902.....	
AUTOMOBILISMO	
ESTAÇÃO DE CONTOMIL	
PARTE OFICIAL — Programma do concurso e cadernos de encargos das linhas de Braga a Guimarães, Alto Minho e Vales do Lima, Portaria de 6 de maio, Decreto de 7 de maio, Alvará de 14 de maio, Portarias de 16 e 18 de maio, Decreto e estatutos do caminho de ferro de Benguela.....	175
ESTAÇÃO DE LYON, EM PARIS.....	176
TELEPHONIA SEM FIOS.....	177
EXCESSO DE ZELO.....	
IGNORANCIA GEOGRAPHICA	
VAGONS LEITOS.....	
CAMINHO DE FERRO DE GUIMARÃES	
COMPANHIA PORTUGUEZA HYGIENE.....	
PARTE FINANCEIRA — Carteira dos acionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cambio, descontos e ágios — Cotações nas balsas portuguesa e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses	
COMPANHIA DE BENGUELLA	
AVIZ A CORUCHE	
LINHAS PORTUGUEZAS — Estação da Alfândega do Porto — Lourenço Marques — Estação central do Porto — Estação de Ferrião — Linha de Évora a Ponte de Sôr — Ponte do Poceuho — Guimarães a Fafe	
LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — França — Russia — Itália — Bélgica — Suíça — República Argentina.....	
AVISOS DE SERVIÇO	
ARREMATAÇÕES	
AGENDA DO VIAJANTE	
HORARIO DOS COMBOIOS	
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA.....	

Página:	
175	
176	
177	
178 a 190	
191	
191	
191	
192	
192	
192	
193 a 195	
196	
196	
196	
196	
197	
197	
198	
200	
201	
202	

todos os elementos principais para a apreciação dos resultados da gerência do anno findo.

Esses resultados são absolutamente lisongeiros, não só para a situação da companhia, como conducentes a concluir-se por um louvor, bem merecido, à intelligente direcção dada aos negócios da exploração, durante os ultimos annos.

E' visível a todos que o serviço que a companhia presta ao publico vae melhorando consideravelmente de anno para anno: — aumento de comboios, maior celeridade na marcha, substituição de carris por outros de mais peso, melhoria nas dependencias das estações, substituição da iluminação a azeite pela electrica, sinalização e apparelhos de segurança os mais modernos, reconstrucção das pontes e viaductos, melhoramentos no material circulante — tudo tem sido posto em prática, gradualmente, concorrendo para a maior commodidade e segurança na circulação, e collocando os serviços da companhia como exemplo a imitar entre os de todas as linhs da peninsula, sem se envergonharem da comparação com algumas das rēdes estrangeiras.

O Norte d'Hespanha que, sendo uma rēde de muito

maior extensão tinha, até ha poucos annos, o seu serviço muito melhor montado do que o nosso, agora já se acha em situação muito inferior, sendo notado por todos que atravessam os dois paizes que o serviço em Portugal, na linha de Lisboa a Porto e nas suburbanas da capital, não tem comparação em commodidades, se gurança e rapidez com o da mais importante rede de além-fronteira.

E não obstante tantos melhoramentos, o conjunto da rede da companhia portugueza está sendo explorado com um coefficiente de 44,28 % o que é prova notável de economia e boa administração.

Os productos totaes do trafego, durante o anno findo, foram 5.019.081\$381 réis, ou mais 118.493\$380 réis do que em 1901. As despesas, pelo contrario, foram inferiores em 63.581\$662 réis ás de 1901, o que representa uma diferença, a favor de 1902, de 182 contos.

Esta diminuição de despesas, se, em grande parte, é devida á descida do preço do carvão e melhoria nos cambios, tambem para ella concorrem os esforços combinados dos diferentes serviços, fazendo se a exploração a mais económica possivel. São palavras, estas, do proprio relatorio que é de justiça reproduzir.

Note-se que nestes resultados interessou tambem o thesouro publico, porque tendo melhorado as receitas na rede garantida, o encargo da garantia de juro que o Estado paga por essas linhas diminuiu uns 40 contos, o que deixa a diferença no total em mais 140 contos de receitas liquidas.

A média annual kilometrica foi, pois:

Receita	5.067\$534
Despesa	2.077\$332
Producto liquido.....	2.990\$202

O percurso dos comboios foi, no anno findo de 5.216.718 kilometros-trem, ou mais 164.426 do que em 1901.

No detalhe dos elementos de trafego temos que os passageiros produziram mais 44.488\$568 réis de receita, tendo aliaz o seu numero diminuido de 6.605.539 a 6.257.391, ou seja menos 348.148, diminuição que se deve á concorrência feita pelos tremvias electricos de Lisboa, nas linhas suburbanas; e incidindo essa diminuição na proporção de 16,9 % na 2.^a classe, 7,9 % na 1.^a classe e 0,5 % apenas na 3.^a classe, vê-se que os viajantes d'esta classe são os que menos abandonam o caminho de ferro, por ser a via mais económica.

A concorrência d'aqueles carros fez diminuir as receitas nas tres linhas de Cintura, Cintra e Cascaes, no total de cerca de 62 contos, podendo reputar-se em mais de 80 contos, porque se no total geral houve um aumento de 44 contos, havendo naquellas linhas diminuição de 62, segue-se que o aumento nas outras foi de 106 contos, ou 5 % do seu producto em 1901; as linhas suburbanas de Lisboa não ficariam isentas d'essa melhoria, portanto, representando ella, nessas linhas uns 24 contos pôde-se estimar em 86 contos o prejuizo que d'ahi resultou.

O numero de passageiros entre Portugal e França aumentou consideravelmente, em ambos os sentidos, tendo sido de 2.356 em 1901 subiu a 3.595 em 1902.

Em relação ás mercadorias, o peso transportado ele volveu-se a 1.223.471 toneladas, ou mais 66.033 toneladas que no anno anterior; o producto foi de mais 34 contos.

No trafego com a França houve a mais 370 toneladas, o que é importante, tendo sido em 1901 apenas 800 toneladas.

Sobre novos trabalhos, refere o relatorio que continuou com maior intensidade o reforçamento da via, empregando-se maior numero de travessas e substituindo os tirafundos por escapulas e o balastro miudo por pedra britada.

De futuro as travessas serão mais fortes e os carris applicados com interposição d'uma folha de feltro, processo destinado a amortecer o ruido.

O sistema de conservação da via por meio de revisão methodica tem dado o melhor resultado.

No serviço de tracção houve uma importante baixa na despesa (119 contos) em virtude da baixa do carvão e do agio do euro.

O numero de locomotivas que era de 131 subiu em 1902 a mais 4, sendo duas novas machinas Compound da companhia Fives Lille e duas feitas nas officinas da companhia.

Nas mesmas officinas foram feitos, entrando em serviço no anno findo, 113 vagons para mercadorias.

Dispendera a companhia durante o anno 400 contos em despesas extraordinarias, assim distribuidas:

Novas construções e trabalhos complementares de primeiro estabelecimento	181.000\$685
Augmento de material circulante.....	110.379\$333
Idem de mobilia, utensilios e ferramentas.....	25.039\$986
Substituição dos taboleiros metallicos de pontes	642\$738
Remoção da via.....	82.937\$285

Na primeira d'estas verbas inclue-se a de 70.795\$972 para conclusão da segunda via entre Gaia e Espinho; da ultima pertence a sua maior parte aos gastos da substituição, ainda em curso, dos carris de 30 pelos de 40 no percurso de Pampilhosa a Espinho, trabalho que terminará no proximo anno.

Vê-se d'esta exposição feita no relatorio que a companhia, graças por um lado, ao desenvolvimento económico e commercial do paiz, e por outro á boa administração que, nos ultimos annos, tem tido, vae realizando o calculo que um dia nos expôz um dos primeiros engenheiros ferroviarios da Belgica, falando do valor das principaes linhas da Europa:

—Ah! a Companhia Real Portugueza! se ella tivesse uma boa administração, poderia ter os carris de prata e as locomotivas de ouro.

AUTOMOBILISMO

A corrida Paris-Bordeus

A locomoção automovel, o grande ideal do transporte no futuro, deu no dia 24 d'abril uma triste prova da theoria, tantas vezes afirmada pelos factos de que l'excès en tout c'est un défaut.

Aquelle record que estava para se realizar entre a capital da França e a da Hespanha, corrida preparada com todos os entusiasmos, a que eram incitamento as competencias entre os fabricantes de machinas com os mais modernos processos para devorar kilometros de estrada; o furor dos corredores, ciosos de provar a sua pericia em conduzir um carro em vertiginosa corrida sobre todos os obstaculos, obrigando aquella maça bruta a vencel-los incolumne obedecendo ao movimento do seu guiaador e voando sobre a estrada ao mando dos pedaes e das alavancas, incitamento a que se ligava o calor do espirito meridional dos nossos vizinhos hespanhoes, au-

ciosos por ver chegar pela Puerta de Hierro, aquella multidão de vehiculos em que vinham todas as provas da arte e da sciencia automovel, desfez-se quasi numa massa de pó e de sangue antes de chegar a Bordeus, a pouco mais de um terço do caminho.

Não diremos que, ao pensar nesta corrida, não nos assaltavam os receios de que ella fosse marcada pelo sinete vermelho de mortes e ferimentos; a corrida Paris-Vienna já o fôra, e esta muito mais rasão tinha para produzir desastres, não só pela sua maior extensão como pelo estado das estradas e a orographia do terreno, na passagem dos Pyrineos, na do Pancorbo e na do Guadarrama. Mas era em Hespanha que presagiamos os maus resultados; nunca imaginámos que estes se dessem logo em França, em terreno já bem conhecido dos corredores, a maior parte dos quaes já muitas vezes, mesmo alguns em corrida de competencia, haviam feito o trajecto até Bordeus, onde as estradas são magnificas em traçado e em pavimento sendo consideradas pelos profissionaes como verdadeira pista de corridas, reunindo todas as condições favoraveis para uma demonstração d'este genero.

Pois apesar da reunião de todas estas facilidades, as machinas precipitaram-se umas sobre outras, algumas voltaram-se, esta se arremecou a um fosso, aquella desfez-se contra uma arvore. Emfim, dos 127 carros que sahiram de Versailles, só um quinto chegou a Bordeus; os 100 restantes ficaram pelo caminho, alguns servindo de ataúde aos seus infelizes conductores — um delles transformado em forno crematorio ou em brazeiro inquisitorial em que o machinista de Porter foi queimado vivo!

Um perfeito horror que os numeros nos demonstram no sua eloquencia impassivel de 7 mortos e 10 gravemente feridos, fóra os de que ainda não se sabe, e os ferimentos e contusões leves ou assim considerados.

Uma hecatombe completa!

A impressão que este triste resultado produziu em toda a Europa foi extraordinariamente dolorosa, e em virtude d'ella a corrente de opiniões foi conduzida logo á total proibição d'estes brutaes desafios. Em virtude d'isso o governo francez e o hespanhol prohibiram imediatamente não só a continuaçao da corrida como quaesquer outras que se realizem para o futuro. A Alemanha e a Belgica já haviam dado o salutar exemplo; a Suissa não o fez porque o seu terreno é pouco proprio para correrias em longos percursos, e ainda em uma grande parte do sul, os cantões de Valais, de Uri e dos Grisons, prohibem *em absoluto* a passagem, nas suas entradas de montanha, aos automoveis.

O resto da Europa não tardará em uniformizar as suas leis no sentido de prohibir por completo e em toda a parte este exagero de velocidade que põe em risco sério não só os que o exercem como os pacificos trans-euntes das estradas.

Tem sido sempre o excesso de velocidade que produz os desastres na locomoção automovel; os proprios jornaes da especialidade são os primeiros a condenal-o, e só por serem echo dos clubs automobilistas e estes terem que obedecer ás exigencias dos fabricantes que se disputam o premio da resistencia nas grandes provas, aquellas folhas defendem ou acompanham as grandes corridas á compita fóra do terreno da pista.

O automovel é um excellente meio de transporte, mas ha que não levar o excesso ao ponto de o fazer competir com a via ferrea em leito proprio e construida nas condições precisas para uma circulação accelerada.

De resto não é este parecer isoladamente nosso; um jornal inglez o *Motor Age* fez um inquerito entre todos os grandes jornaes inglezes, americanos e franceses, e

encontrou que todos são favoraveis ao automobilismo, mas todos contrarios ás grandes velocidades.

Na funebre corrida Versailles-Bordeus o primeiro carro que chegou, o de Luiz Renault (não se confunda com aquelle pobre Marcel Renault, o grande vencedor da Paris-Vienna, que tendo chocado com outro automovel ficou em tal estado que falleceu em Poitiers no dia 28) gastou nos 552 kilometros de percurso 8 horas e 27 minutos, ou seja uma velocidade *média* de 65,322 kilometros, mas deve-se notar que neste percurso houve que atravessar 21 cidades e villas, algumas importantes como Chartres, Tours, Poitiers, Angoulême, onde a travessia era neutralizada, sujeita a pilotagem, a paragem á entrada e saída e a marcha não superior a 12 kilometros á hora.

Basta que, para estes incidentes demos a perda de 1 hora e 45 (a 5 minutos e um 1 kilometro por povoação) para que a velocidade em plena marcha se eleve a:

$$\frac{552 - 21}{507 - 105} = 1,32$$

ou 79 kilometros por hora; e se ainda descontarmos as subidas, ver-se-ha que a velocidade attingiu por certo os 138 kilometros citados num telegramma de Bordeus ultrapassando-os certamente em alguns pontos.

Nem uma velocidade de 138 kilometros deve admirar porque para a de 130 a 140 estavam preparados os grandes carros Mors, de 80 a 90 cavallos de força, os Panhard Levassor, de 70, os Mercêdes, 5 dos quaes tinham a força de 90 cavallos, e o perfeito couraçado de Diétrich, monstro enorme de 100 cavallos de força, commandado por Jarrot que foi o segundo que chegou a Bordeus.

Ora isso em estrada ordinaria, sem sobreelevação exterior nas curvas, com rampas, com obstaculos, com um ou outro troço peior pavimentado, é mais que um arrojo, é uma loucura suicida e homicida que não se deve consentir.

O automovel tem um largo futuro e uma grande missão a desempenhar como substituto da tracção de sangue, mas é bom que se limite a essa órbita de accão. Tem já as vantagens de manter a velocidade e a força em longos percursos, não entre no excesso de querer substituir a via ferrea em leito proprio; a sua accão deve ser a de um complemento, não a de concorrente.

Se leis repressivas não lhe acalmassem as velocidades, este novo instrumento do progresso mechanico representaria em breve um perigo para a circulação das estradas; ninguem se aventuraria a percorrel-as nem a pé nem em vehiculo de rodas ou pedestre, nem mesmo em automovel em prudente marcha, temeroso de ser reduzido a uma massa informe sob as rodas de qualquer machina em doida corrida.

E se a contra-prova se quizesse de que não é para a vertiginosa corrida, mas para o passeio prudente que se deve empregar o automovel, bastava considerar que a viagem dos excursionistas Paris-Madrid que precederam os corredores foi por completo agradavel e sem o menor incidente, contrastando bem com a corrida fatal.

ESTAÇÃO DE CONTOMIL

Foi aprovado o projecto da nova estação ao kilometro 2,5 da linha do Minho.

Esta estação, além de ser o futuro entroncamento da linha de circumvallação do Porto, é subsidiaria da de Campanhã, cuja insuficiencia supre, é destinada a deposito de material e á *triagem* ou composição ou decomposição de comboios.

A sua construcção fôra já preconizada pela commissão technica de 1898 que delineou o plano da rede complementar ao norte do Mondego.

O local escolhido é o mais apropriado para o duplo fim attribuido á estação e o unico em que havia possibilidade de estabelecer um patamar em boas condições, de 493^m, para o que é preciso rebaixar a via actual 2^m, 129 no ponto culminante.

Faz parte do projecto a construcção da segunda via desde Campanhã, obra que por não ter sido prevista até Ermezinde na occasião da construcção das linhas, será hoje muito mais dispendiosa não só pelas expropriações como pela modificaçao das passagens superiores e inferiores.

A extensão a construir na segunda via é de 1.630^m e está orçada em 36:000\$000.

A estação de Contomil comprehende 11 linhas com a extensão total de 5.879^m incluindo as transversaes de ligação.¶

D'essas linhas umas são destinadas a estacionamento e resguardo de comboios e 6 para a triagem ou classificação do material.

Este grupo, com 2.173^m forma um feixe ligado por agulhas e por baterias de placas e prolonga-se por uma linha com trainelamento especial apresentando uma Lombada que permite as manobras pela acção da gravidade.

Além do edificio da estação conta-se com uma cocheira de carruagens e instalações para estacionamento de locomotivas.

O orçamento geral da obra é o seguinte:

Segunda via	28:500\$000
Modificação de passagens.....	7:500\$000
	<hr/>
	36:000\$000
Plataforma da estação e linhas.....	96:500\$000
Desvio de um caminho e ramal para a estação.....	6:900\$000
Edificio de passageiros.	6:200\$000
Cocheira de carruagens.....	9:000\$000
» de machinas	2:600\$000
Caes coberto.....	6:000\$000
Caes de carvão.	300\$000
Reservatorio.....	1:700\$000
	<hr/>
Total geral.....	165:500\$000

A despesa immediata pôde ser reduzida a 132:000\$000 réis.

Uma das verbas mais importantes do orçamento é a das expropriações.

Com a construcção d'esta estação melhorará notavelmente o serviço de Campanhã.

PARTÉ OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio
e Industria

Direcção Geral de Obras Publicas e Minas

Programma do concurso para a construcção e exploração das linhas de Braga a Guimarães, do Alto Minho e do Valle do Lima

1º—Perante o Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado é aberto, nos termos do decreto de 27 do corrente, concurso publico para a construcção e exploração das seguintes linhas:

1.º Linha do Alto Minho — Braga a Monção;

2.º Linha de Braga a Guimarães;

3.º Linha do Valle do Lima — Vianna a Lindoso.

2.º—A duração da concessão será fixada na proposta, servindo de base de licitação o limite maximo de noventa e nove annos.

3.º—No dia 19 de agosto do corrente anno, ao meio dia, serão recebidas e abertas por uma commissão, constituída nos termos do artigo 10º das instruções aprovadas por portaria de 10 de novembro de 1899, as propostas em carta fechada assignadas pelos licitantes.

4.º—As propostas serão redigidas em português, nos termos seguintes: O abaixo assinado F... (nome, profissão e residencia) obriga se a construir e explorar o caminho de ferro de... (designação da linha ou linhas cuja concessão pretende), a que se refere o decreto de 27 de abril ultimo e o annuncio do conselho de administração de..., publicado no *Diario do Governo* de..., em conformidade com o respectivo caderno de encargos, fixando em... (o numero por extenso) annos a duração da concessão. (Data e assignatura reconhecida).

5.º—As propostas poderão abranger as tres linhas indicadas no artigo 1º, ou dizer respeito apenas quer á linha do Valle do Lima quer ao grupo indivisivel formado pelas outras duas.

6.º—Cada proposta deverá ser acompanhada dos seguintes documentos:

1.º Certificado do deposito na Caixa Geral de Depositos, á ordem do Conselho de Administração, da quantia de 4:000\$000 réis.

2.º Se o licitante representar alguma sociedade ou companhia, documento autentico que mostre que essa sociedade ou companhia existe legalmente e que lhe conferiu poderes especiaes para a licitação.

3.º Se o licitante representar algum individuo, procuração bastante com poderes especiaes para aquelle acto.

4.º Referencias que abonem a idoneidade technica e financeira da proposta.

7.º—Os documentos exigidos no artigo anterior devem estar incluidos num sobreescrito e a proposta a que se refere o artigo 4º, com a designação exterior de «Proposta», noutro, e contidos ambos num envolucro que tenha por fóra a designação «Proposta para o caminho de ferro de... feita por... (nome do concorrente).»

8.º—Todas as propostas serão abertas pela commissão, tomando se nota da falta das formalidades que por ventura nalgum caso encontre e aceitando-se quaisquer protestos ou aclarações que no acto do concurso sejam apresentados pelos proponentes, para subirem á apreciação do Governo.

9.º—Se no concurso se apresentarem duas ou mais propostas iguais e que sejam as mais favoraveis, proceder-se-ha á licitação verbal sobre a duração da concessão, segundo o artigo 22º das instruções de 10 de novembro de 1899, não podendo a diferença entre cada lanço ser inferior a um anno.

10.º—Os depositos provisórios serão restituídos a todos os concorrentes com excepção d'aquelle a quem fôr feita a adjudicação, logo que esta se efectue.

11.º—Terá preferencia, em igualdade das outras condições, a proposta que abranger a concessão das tres linhas.

12.º—O Governo reserva a faculdade de não fazer a adjudicação se assim convier aos interesses do Estado e de escolher as propostas que forem julgadas mais vantajosas e idoneas pelas garantias technicas e financeiras da sua execução, embora não sejam as que estipulem menor numero de annos para a duração das concessões.

13.º—O concorrente ou concorrentes a quem fôr feita a adjudicação reforçarão o deposito provisório no prazo de oito dias, contados d'aquelle em que lhes fôr notificada a adjudicação, elevando-o á quantia de 8:000\$000 réis por cada linha adjudicada, sob pena de perderem o referido deposito e de ser a adjudicação feita ao concorrente cuja proposta fôr immediata á sua em vantagens oferecidas.

14.º—O conselho de administração diligenciará obter até 20 de junho das corporações locaes a fixação dos subsídios com que contribuem para a construcção das linhas, ficando em seguida patentes esses esclarecimentos na sua secretaria.]

15.º—Em todos os dias não santificados, das onze horas da manhã ás quatro da tarde, estarão patentes na Secretaria do Conselho de Administração os projectos e ante-projectos das linhas a que se refere o concurso, embora elaborados em condições tecnicas diversas das prescritas no caderno de encargos junto, para que d'elles possam colher os concorrentes os esclarecimentos que julgarem uteis.

Sala das sessões do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, em 6 de maio de 1903.—O Presidente do Conselho de Administração, *Antonio Augusto Pereira de Miranda*.

Caderno de encargos
da construcção e exploração das linhas de Braga
a Guimarães, do Alto Minho e do Valle do Lima

CAPITULO I

Obrigações que contraem as empresas.

Condições relativas á construcção dos caminhos de ferro
e ao respectivo material fixo e circulante.
Direitos do Estado e das empresas sobre as diversas construcções
e material fornecido

Artigo 1.º A empresa ou empresas effectuarão á sua custa e por sua conta e risco, nos termos, pelo modo e no prazo estipulados nestas condições:

1.º A construcção dos seguintes caminhos de ferro completos em todas as partes, com todas as expropriações, aterros e desaterros, obras de arte, assentamento de vias, estações e officinas de pequena e grande reparação, e todos os edificios accessorios, casas de guarda, barreiras, passagens de nível, muros de sustentação, muros de vedação ou sebes para separar a via ferrea das propriedades contiguas, e em geral as obras de construcção previstas e imprevistas, sem excepção ou distincção, que forem necessarias para o completo acabamento das linhas ferreas;

a) Um caminho de ferro que, partindo da estação de Braga, se vá ligar na estação de Guimarães com as linhas de Trofa a Guimarães e de Guimarães a Fafe;

b) Um caminho de ferro, chamado do Alto Minho, que, partindo da estação de Braga, em prolongamento da anterior, siga por Ponte da Barca e pelos Arcos de Valle de Vez a Monção;

c) Um caminho de ferro, chamado do Valle do Lima, que, partindo da estação de Vianna do Castello, siga margem direita do Lima até as proximidades de Lanhezes, e, atravessando ahi o rio, vá por Ponte de Lima a Ponte da Barca, ligando-se ahi com a linha antecedente.

§ 1.º A palavra *empresa*, sempre que for empregada nestas condições, significa o concessionário primitivo, ou qualquer particular, sociedade ou companhia para quem elle trespassse, na conformidade das leis e com autorização previa do Governo, os direitos adquiridos e as obrigações contrahidas em virtude do contrato.

§ 2.º As obras mencionadas no n.º 1.º d'este artigo, que a empresa ou empresas são obrigadas a executar, serão feitas em harmonia com os projectos por elles elaborados e aprovadas pelo Governo, com as modificações e variantes que as empresas julguem conveniente propor e que forem aprovadas pelo Governo.

§ 3.º A empresa ou empresas effectuarão os estudos necessarios e organizarão nos termos usuais os respectivos projectos, reservando-se o Governo o direito de fazer fiscalizar a execução dos estudos.

§ 4.º O numero e classe das estações e suas dependencias serão determinados nos projectos definitivos. Nas estações de entroncamento as ampliações e melhoramentos que forem reclamados pelo maior desenvolvimento que ao serviço resultar da exploração das novas linhas e para facilidade das baldeações serão feitos por conta da respectiva empresa adjudicataria, devendo em todo o caso haver as necessarias estações principaes com as accommodações precisas para passageiros, mercadorias e empregados; officinas, machinas e apparelhos para a feitura e concreto do material de exploração, armazens, telheiros e depositos para arrecadação e pintura de locomotivas, tenders, carruagens e vagons; fossos para picar o fogo; apparelhos e reservatorios para a alimentação das machinas.

§ 5.º Dos projectos aprovados fará a empresa tirar duas copias, que serão autenticadas pela Direcção General das Obras Publicas e Minas; uma das copias será entregue á empresa e a outra á fiscalização.

2.º O fornecimento, conservação e renovação das locomotivas, carruagens para viajantes, vagons para merca-

dorias, machinas e utensilios para as officinas, plataformas giratorias, reservatorios e apparelhos hidraulicos, guindastes, sinaes e em geral de todo o material fixo e circulante, designado ou não designado, que for necessário para manter a linha em perfeito estado de exploração.

3.º O estabelecimento de um telegrapho electrico ao lado da linha ferrea e a conservação e renovação dos materiaes e apparelhos que forem precisos para o manter em bom estado de serviço.

4.º Depois de terminada a linha, a empresa, no prazo de um anno, fará á sua custa, com assistencia do engenheiro delegado do Governo, a demarcação kilometrica e o levantamento da planta cadastral do caminho de ferro e suas dependencias, com a designação de todas as obras de arte executadas, e entregará ao Governo uma copia d'esta planta devidamente autenticada.

§ unico. Se a empresa não der, em devido tempo, cumprimento ao que neste numero é preceituado, o Governo fará executar, por conta da empresa e por pessoal nomeado pelo mesmo, os trabalhos de campo e de gabinete relativos á medição, marcação kilometrica e levantamento da planta cadastral do caminho de ferro e suas dependencias, com a descrição de todas as obras de arte executadas.

Art. 2.º A linha ferrea será construida com leito e obras de arte para uma só via, á excepção das estações, em que haverá as necessarias vias de resguardo e de serviço.

Art. 3.º Quaesquer alterações ou modificações que a empresa tenha por conveniente propor serão formuladas em harmonia com as condições technicas dos projectos, mas não poderão ser executadas sem previa autorização do Governo.

Art. 4.º As terras para a formação dos aterros serão sempre extrahidas de maneira que se evite a estagnação das aguas, prejudicial á saude publica.

Art. 5.º A largura de via será de 1 metro entre as faces interiores dos carris.

As dimensões dos fossos e inclinações dos taludes e a largura da linha ao nível da plataforma, quer em aterro quer em escavação, serão reguladas pelos respectivos perfis transversaes typos, adoptados nos projectos.

A entrevia, ou distancia entre duas vias, será, pelo menos, de 2 metros, entre as faces exteriores dos carris internos de cada via.

Art. 6.º Os raios das curvas de concordancia não serão inferiores a 75 metros nas linhas geraes; nas de serviço e resguardo poderão baixar a 60 metros. Quando se empregarem estes raios, as respectivas curvas de concordancia deverão effectuar-se tanto quanto possível sobre planos horizontaes.

O intervallo entre os pontos de tangencia de duas curvas consecutivas em sentido contrario não será inferior a 50 metros, salvo casos excepcionaes e devidamente justificados.

Art. 7.º O limite maximo das inclinações será de 25 millimetros, salvo no troço comprehendido entre os Arcos e Monção, em que poderão attingir 30 millimetros.

Art. 8.º Os carris e outros elementos constitutivos da via ferrea devem ser de boa qualidade e dos melhores modelos, proprios a preencher o fim do seu destino.

Os carris a empregar serão de aço, e o seu peso não poderá ser inferior a 23 kilogrammas por metro corrente.

Serão fixados pelo systema que a empresa julgar mais conveniente, segundo os ultimos aperfeiçoamentos e com previa approvação do Governo.

Art. 9.º As travessas a empregar nas linhas serão metalicas ou de madeira que sustente bem a pregação, e das qualidades, forma e dimensões que forem aprovadas pelo Governo.

Art. 10.º As linhas serão fechadas por meio de muros, ou grades de madeira que as separem das propriedades contiguas, com barreiras de serventia abrindo para fora.

§ unico. A vedação poderá ser dispensada nos pontos

em que o Governo, a pedido das empresas e ouvida a fiscalização, entenda que ella é desnecessaria para a segurança do publico e da exploração.

Art. 11.^º As empresas deverão estabelecer, para o serviço das localidades atravessadas pela linha ferrea, paragens destinadas ao estacionamento, carga e descarga de mercadorias, em harmonia com os projectos aprovados.

Art. 12.^º As empresas construirão de pedra, ferro ou tejolo os viaductos, pontes, pontões, aqueductos e canos de rega e as passagens superiores, inferiores e de nível, em numero sufficiente, e com as dimensões que exigir a sua estabilidade e segurança, o volume das aguas, a largura do caminho de ferro e a das estradas ordinarias ou caminhos a que algumas d'essas obras devem dar passagem.

§ unico. A ponto sobre o Lima, nas proximidades de Lanhenses, será construida em condições de poder servir tanto para a viação ordinaria como para a accelerada, ficando de conta do Governo a construção das suas ligações com as estradas que por ella são servidas.

Art. 13.^º Os cruzamentos dos caminhos de ferro com as estradas de 1.^a e 2.^a classe, caminhos municipaes ou vicinaes, poderão ser de nível, excepto nos casos em que nos projectos estão designadas passagens superiores ou inferiores.

Em todos os cruzamentos ou passagens de nível em que o Governo o exigir, as empresas serão obrigadas a estabelecer barreiras, que abrirão para a parte exterior do caminho de ferro, havendo em cada uma, guarda encarregado d'esse serviço.

Art. 14.^º Quando o caminho de ferro passar sobre uma estrada de 1.^a classe, a abertura do viaducto não será menor de 6^m,60; sobre uma estrada de 2.^a classe, de 6 metros; sobre um estrada municipal, de 5 metros.

A altura do fecho da abóbada acima do pavimento da estrada será de 5 metros, pelo menos; a largura entre as testas será de 3^m,5; a altura dos parapeitos será de 0^m,70, pelo menos.

Art. 15.^º Quando o caminho de ferro passar por baixo de uma estrada de 1.^a classe, a largura do viaducto será de 6^m,60; sendo districtal, 6 metros, e sendo municipal, 5 metros.

A abertura entre os pés direitos será, pelo menos, de 4^m,5, comprehendido os fossos.

A distancia vertical do intradorso á parte superior dos carris será, pelo menos, de 5 metros.

Art. 16.^º Se houver que desviar o traçado de qualquer estrada existente, os declives do novo traçado não poderão exceder os que existiam na estrada ou caminho que é substituído.

O Governo, sob proposta da empresa, poderá alterar esta regra.

O angulo formado pelo eixo da via ferrea com o da estrada desviada não poderá ser inferior a 30°.

Art. 17.^º A abertura dos subterraneos será, pelo menos, de 5 metros entre as impostas, e de 4^m,40 entre os pés direitos ao nível dos carris; a altura acima d'este nível até ao intradorso da abóbada de revestimento será, pelo menos, de 5^m,50.

As empresas farão todas as obras necessarias para prevenir qualquer perigo de desabamento ou infiltração.

§ unico. O Governo, sob proposta das empresas, poderá reduzir as dimensões dos subterraneos a que se refere este artigo.

Art. 18.^º Nos pontos de encontro das estradas ordinarias com a via ferrea, durante a feitura d'esta, as empresas construirão as necessarias obras provisorias para que a circulação não seja interrompida.

Art. 19.^º As empresas restabelecerão e assegurarão á sua custa o curso das aguas que se tenha suspendido ou modificado em consequencia das obras do caminho de ferro, ou indemnizarão o proprietario, segundo as leis que lhe forem applicaveis.

Art. 20.^º As empresas deverão empregar na construção das obras materiaes de boa qualidade.

Os paramentos das abobadas, os cunhaes, os soccos e os coroamentos serão, quanto possivel, de pedra apparelhada, de boa qualidade; onde não a houver será tolerado o tejolo.

Art. 21.^º As machinas locomotivas serão construidas segundo os melhores modelos conhecidos, e satisfarão a todas as condições actualmente prescritas, ou ás que de futuro o forem, para pôr em circulação as mesmas machinas.

As carruagens dos viajantes deverão ser igualmente dos melhores modelos, suspensas sobre molas e guarnecididas de assentos. Havê-las-ha de duas classes, pelo menos; todas serão cobertas, fechadas com vidraças e resguardadas com cortinas.

As de 1.^a classe terão assentos estofados e as de 2.^a classe assentos de madeira.

As carruagens deverão preencher, alem do que fica dito, todas as condições prescritas pelo Governo no interesse da segurança publica.

Os vagons de mercadorias e gado, as plataformas e resstante material será tudo de boa qualidade e solida construção.

O material circulante terá a disposição adequada para poder percorrer com a conveniente velocidade as curvas de raio minimo, e será do tipo mais aperfeiçoado, previamente submettido á aprovação do Governo.

Os comboios que levem passageiros terão freio continuo e automatico.

Art. 22.^º O caminho de ferro, em todos os seus edificios necessarios para o serviço e mais accessorios e dependencias, como carris, travessas, e em geral todo o material fixo de qualquer especie, fica, desde a sua construção ou collocação na linha, pertencendo ao dominio do Estado para todos os effeitos juridicos, nos termos do direito commun e especial dos caminhos de ferro e das diversas condições do contrato.

Todo o material circulante, carvão, coke e quaequer outros provimentos ficarão pertencendo ao dominio da empresa, para os mesmos effeitos e nos mesmos termos; com a declaração, porem, de que o material circulante não poderá ser alienado senão para o effeito de ser substituido com vantagem do serviço publico, e o mesmo succederá com o carvão, coke e quaequer outros aprovisionamentos enquanto forem importados livres de direitos.

CAPITULO II

Concessões que o Estado faz á empresa

Art. 23.^º Em compensação das obrigações que as empresas tomarem sobre si pelo respectivo contrato, concedelhes o Governo, pelo numero de annos que resultar da licitação e que não poderá exceder a noventa e nove annos, a contar da data da assinatura do contrato definitivo, a exploração dos respectivos caminhos de ferro, nos termos e com as condições nelle estipuladas.

Art. 24.^º As empresas deverão conservar, durante todo o prazo da concessão, a linha ferrea e suas dependencias, com todo o seu material fixo e circulante, em bom estado de serviço, e no mesmo estado deverão entregar tudo ao Governo, findo aquele prazo, fazendo sempre para esse fim á sua custa todas as reparações, tanto ordinarias como extraordinarias.

§ unico. Se, porem, durante o prazo estabelecido no artigo antecedente, for destruida ou danificada alguma parte do caminho de ferro, por motivo de guerra, sem culpa da empresa, o Governo a indemnizará, pagando-lhe o valor das reparações, depois de avaliadas, em dinheiro ou titulos de dívida publica pelo seu valor no mercado.

Art. 25.^º Logo que tenha expirado o prazo da concessão acima estabelecido, a empresa entregará ao Governo, em bom estado de exploração, o caminho com todo o seu

material fixo e seus edificios e dependencias de qualquer natureza que sejam, sem que por isso tenha direito a receber d'elle indemnização alguma.

Tambem lhe entregará todo o material circulante em bom estado e em quantidade proporcionada ao serviço da linha, mas tanto o valor d'este como o do carvão de pedra, e de outros quaequer provimentos, que entregar ao Governo, ser-lhe-hão pagos segundo a avaliação dos louvados.

Art. 26.^º São asseguradas aos concessionarios as vantagens concedidas nas bases 5.^a e 6.^a da lei de 14 de julho de 1899, a saber:

1.^º O transporte gratuito, pelas linhas do Estado, de todo o material preciso para a construção, não tendo porém os concessionarios direito a reclamar indemnizações quando, por causas imprevistas, se interromper o transito por estas linhas;

2.^º Cedencia, pelo Governo, durante trinta annos, contados da abertura de cada linha á exploração, de 50 por cento do acrescimo das receitas liquidas do trafego, proveniente do affluxo de mercadorias e passageiros das linhas construidas;

3.^º Os auxilios que as camaras municipaes interessadas houverem declarado conceder para o pagamento parcial ou total das expropriações;

4.^º O subsidio que, pelas commissões districtaes, for concedido;

5.^º A faculdade, durante trinta annos, de elevar as tarifas até 40 por cento sobre as que o Estado cobrar nas suas linhas ferreas;

6.^º Cedencia, por espaço de trinta annos, contados da abertura de cada linha á exploração, da importancia dos impostos de transito e sello que incidirem sobre o movimento das linhas;

7.^º Isenção, durante trinta annos, contados da data da emissão, para os dividendos das acções e os juros das obrigações, de qualquer imposto a que fossem obrigados pelas leis em vigor;

8.^º Importação, livre de direitos, durante o prazo da concessão, do material fixo e circulante preciso para a construção e exploração das linhas ferreas que não puder ser fabricado em boas condições nos estabelecimentos industriaes do país.

§ 1.^º Para a aquisição de quaequer materiaes serão previamente ouvidas as empresas metallurgicas do país e os seus productos preferidos em igualdade de qualidade e de preço, tendo-se em attenção o agio do ouro e os direitos de importação.

§ 2.^º Para o efecto da isenção de direitos considera-se nos termos do artigo 43.^º do regulamento de 2 de novembro de 1899:

1.^º *Material fixo.* — Os elementos da superstructura, taes como carris, peças de fixação dos mesmos, travessas metalicas, apparelhos de mudança de via, de sinaes, de passageiro de vehiculos, de inversão de locomotivas, guindastes fixos.

2.^º *Material circulante.* — As locomotivas, tenders, carruagens, vagons, guindastes moveis; os objectos manufaturados, que sejam partes componentes do material circulante e não possam ter applicação diferente, taes como eixos, rodados e aros; lanternas de carruagens e de locomotivas; peças laminadas ou forjadas, destinadas a receber a mão de obra complementar, metaes em barra, folha, varões ou tubos, machinas-ferramentas com destino á feitura e reparação das locomotivas e mais vehiculos.

Art. 27.^º O acrescimo de receitas liquidas a que se refere o n.^º 2.^º do artigo anterior será determinado pela forma seguinte:

a) Liquidar-se-há, em relação a cada trimestre, o participie dos serviços combinados que pertence ás linhas do Estado como receita de trafego liquida de impostos, proveniente das linhas concedidas;

b) D'esse participe deduzir-se-hão as despesas de exploração, calculadas pelo coeeficiente de exploração da linha do Minho, relativo ao ultimo anno civil;

c) Feita a deducção prescrita na alinea anterior, a importancia obtida representará o acrescimo da receita liquida a partilhar com a empresa concessionaria, pertencendo metade a esta.

Art. 28.^º Da partilha do rendimento liquido, prevista nos artigos anteriores, não deriva, para os concessionarios das linhas que são objecto do concurso o direito de interinencia na contabilidade das linhas do Estado, cujas tarifas e sistema de exploração serão livremente organizados e modificados, ainda que d'essas alterações resulte diminuição de rendimento a partilhar, sem que por esse facto possa haver direito a reclamação por parte dos mesmos concessionarios.

Art. 29.^º Passados os primeiros sete annos depois de findar o periodo do regime privilegiado concedido pelo artigo 26.^º, e contado desde a abertura das linhas á exploração, o Governo terá a faculdade de resgatar as concessões.

Para determinar o preço da remissão, tomar-se-há o producto liquido obtido pela empresa durante os sete annos que tiverem precedido aquelle em que a remissão devia effectuar se; deduzir-se-há d'esta somma o producto liquido que corresponder aos dois annos menos productivos, e tirar-se-há a media dos outros annos, a qual constituirá a importancia de uma annuidade, que o Governo pagará á empresa durante cada um dos annos que faltarem para terminar o prazo da concessão.

Porem esta annuidade nunca será inferior ao producto liquido do ultimo dos sete annos tomados para base d'este cálculo.

Neste preço da remissão não será incluido o valor do carvão, coke ou outros abastecimentos, que serão avaliados em separado e pagos pelo Governo, na occasião de serem entregues, pelo preço da avaliação.

Art. 30.^º As empresas concessionarias terão apenas o direito de opção em relação ás linhas paralelas ás que exploram, a distancia de menos de 40 kilometros, ou que nellas venham entroncar, se o Governo julgar necessaria a sua construção.

Art. 31.^º Quando o Governo fizer novas concessões de caminhos de ferro, quer esses caminhos sejam paralelos ás linhas concedidas quer as atravessem ou nellas venham entroncar ou sejam seu prolongamento, as empresas não poderão, sob pretexto algum, impedir os trabalhos precisos para o estabelecimento das mesmas linhas, mas terão direito a qualquer despesa que fizerem por causa d'essas concessões e das obras a que derem lugar nas suas linhas.

Art. 32.^º Quando o Governo venha a ordenar a construção de uma estrada, canal ou via ferrea que atravesse as linhas concedidas, deverá tomar todas as medidas necessarias para que não resulte impedimento ou obstaculo á circulação d'estas, nem o minimo aumento de despesa para as empresas.

Art. 33.^º A abertura de qualquer das vias de comunicação de que tratam os dois precedentes artigos, nas condições ali exaradas, não poderá autorizar reclamação alguma por parte da empresa.

Art. 34.^º As empresas concessionarias de quaequer caminhos de ferro que venham a entroncar com as linhas que fazem objecto d'estas condições terão a faculdade de fazer circular nellas as suas carruagens, vagons e machinas, sujeitando-se aos respectivos regulamentos de polícia e serviço, e pagando pelas pessoas e mercadorias uma portagem que, no caso de não haver acordo entre as empresas, será regulada segundo a relação entre a portagem e transporte estabelecida nas tarifas dos mais recentes cahernos de condições na França. Esta faculdade será reciproca para todas as linhas.

No caso em que as diversas empresas não possam chegar a acordo sobre o exercicio d'esta faculdade, o Governo decidirá a questão.

Art. 35.^o Quaesquer expropriações que as empresas houverem de fazer para as obras do caminho de ferro serão reguladas amigavelmente, ou pelas leis respectivas, tanto geraes como especiaes dos caminhos de ferro, devendo intervir o Ministerio Publico para auxiliar as empresas em nome do interesse geral, nos termos das leis em vigor, ou d'aquellas que venham a promulgar-se, para facilitar estas expropriações.

Art. 36.^o Concede, enfim, o Governo ás mesmas empresas a facultade de desviar correntes, e alterar a direcção de caminhos, um vez que a construcção da linha ferrea assim o exija, devendo em todos os casos regular-se pelas leis sobre expropriações por utilidade publica, que lhe deverão ser applicadas, e sujeitar-se á previa approvação do Governo.

CAPITULO III

Condições relativas á exploração

Art. 37.^o As tarifas e horarios das linhas, antes de serem submettidos á approvação do Governo, serão sujeitos á informação da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado.

Art. 38.^o São prohibidos os contratos particulares destinados a reduzir os preços das tarifas. Exceptuam-se d'esta disposição os transportes que dizem respeito aos serviços do Estado e ás concessões feitas a indigentes.

Art. 39.^o Nenhuma alteração de tarifas, de horarios ou de condições de serviço poderá ser anunciada ao publico, pela imprensa, nas estações ou de qualquer forma, antes de obtida a approvação do Governo.

Art. 40.^o As despesas accessorias não incluidas nas tarifas, taes como as de deposito, armazenagens e outras, serão fixadas pela empresa com a approvação do Governo.

Art. 41.^o A recepção das taxas terá lugar por kilometros; assim, 1 kilometro encetado será pago como se fosse percorrido. Exceptua-se d'esta regra toda a distancia percorrida menor de 6 kilometros, a qual será paga por 6 kilometros inteiros.

O peso da tonelada é de 1:000 kilogrammas.

As fracções de peso não serão contadas senão por centesimos de tonelada; assim, todo o peso comprehendido entre 0 e 10 kilogrammas pagará como 10 kilogrammas, entre 10 e 20 pagará como 20 kilogrammas, e assim sucessivamente.

Art. 42.^o O transporte de objectos perigosos, ou de massas indivisiveis de peso superior a 5:000 kilogrammas, não será obrigatorio para as empresas. As condições d'este transporte poderão regular-se amigavelmente entre elles e os expedidores.

Feito, porém, acordo com um, não se poderá negar a fazê-lo nos mesmos termos durante tres meses, pelo menos, com todos os que lhe fizerem igual pedido.

§ 1.^o Todo o transporte que necessitar, pelas suas dimensões, o emprego de um ou mais vagons, pagará pela carga inteira do vagon ou dos vagons que empregar, qual quer que seja o peso a transportar.

§ 2.^o As mercadorias que a pedido dos expedidores forem transportadas com a velocidade de viajantes pagará na razão do dobro do preço ordinario.

§ 3.^o Os cavallos e mais gado tambem pagará, no mesmo caso, o dobro do preço das respectivas tarifas.

Art. 43.^o As mercadorias, volumes, animaes e outros objectos não designados nas tarifas serão qualificados, para o efecto de pagamento de direitos de transporte, nas classes com as quaes tiverem maior analogia. Esta classificação será feita pela empresa, de acordo com os fiscaes do Governo, com recurso para o Ministerio das Obras Públicas.

Art. 44.^o Todos os objectos (excepto os preciosos especificados na tarifa) que pesarem menos de 10 kilogrammas serão considerados como objecto de recovagem.

Art. 45.^o Todo o viajante cuja bagagem não pesar mais de 30 kilogrammas não terá a pagar pelo transporte d'esta bagagem aumento algum do preço, alem d'aquelle que dever pagar pelo seu logar.

Art. 46.^o Os militares e mariuheiros em serviço, viajando em corpo ou isoladamente, pagarão apenas, por si e suas bagagens, metade dos preços estipulados nas tarifas respectivas.

Art. 47.^o Os empregados do Governo, que forem incumbidos da fiscalização do caminho de ferro ou da cobrança de contribuição lançada sobre os preços do transporte ou da fiscalização sanitaria da linha, deverão transitar nella sem pagar quantia alguma.

Art. 48.^o As empresas serão obrigadas a pôr á disposição do Governo, por metade dos preços das tarifas geraes, todos os meios de transporte estabelecidos para a exploração do caminho de ferro, quando elle precisar dirigir tropas ou material de guerra sobre qualquer ponto servido pela linha ferrea.

Art. 49.^o As empresas serão obrigadas a prestar gratuitamente os seguintes serviços:

1.^o Transporte, em qualquer comboio que a Direcção Geral dos Correios e Telegraphos designar, das ambulancias postaes e dos empregados que manipularem as correspondencias;

2.^o Concessão, nos comboios em que não haja ambulancias postaes, de dois compartimentos de carruagem de 2.^a classe para transporte das malas de correspondencia publica e dos seus conductores;

3.^o Transporte do material dos correios e telegraphos;

4.^o Limpeza externa das ambulancias postaes;

5.^o Transporte de empregados da Direcção Geral, em serviço de inspecção e fiscalização de correios e telegraphos;

6.^o Licença para collocação das linhas telegraphicais do Governo nos postes ou apoios das linhas telegraphicais da via ferrea.

Art. 50.^o O numero de viagens por dia será fixado pelas empresas de acordo com o Governo, segundo as necessidades da circulação.

O maximo e minimo da velocidade dos comboios ordinarios de viajantes e mercadorias, e dos comboios extraordinarios, bem como a duração do transito completo, serão sujeitos ás regras de polícia, para segurança publica, que o Governo tem direito de estabelecer, ouvida a empresa.

Art. 51.^o Todo o comboio ordinario de viajantes deverá conter, salvo os casos imprevistos de extraordinaria concorrência, carruagens de todas as classes em quantidade suficiente para as pessoas que se apresentarem a tomar logar.

Art. 52.^o O uso do telegrapho electrico será gratuitamente permitido ao Governo para os despachos officiaes, e aos particulares mediante os preços de uma tabella estabelecida pela empresa de acordo com o Governo.

Art. 53.^o O concessionario da linha do valle do Lima cobrará, pelo transito na parte da ponte de Lanhezes destinada á viação ordinaria, as portagens que pelo Governo forem autorizadas, dentro dos seguintes limites fixados na carta de lei de 22 de julho de 1850:

Passageiro a pé..... 5005

Passageiro a cavalo:

Em cavalgadura maior..... 5020

Em cavalgadura menor..... 5010

Carga:

Em cavalgadura maior..... 5020

Em cavalgadura menor..... 5010

Carros:	
De um boi ou besta.....	5040
De dois bois ou bestas.....	5050
De quatro bois ou bestas.....	5060
De seis ou mais bois ou bestas.....	5080
Sege ou carrinho de duas rodas:	
Com uma besta.....	5110
Com duas bestas.....	5120
Com mudas.....	5140
Carruagem de quatro rodas:	
Com duas bestas.....	5160
Com duas bestas com mudas.....	5290
Com quatro bestas.....	5290
Com quatro bestas com mudas.....	5330
Diligencias.....	5170
Manadas de gado vacum, cavallar ou muar, por cabeça.....	5004

§ unico. O Governo reserva-se o direito de suprimir a portagem passados os primeiros dez annos da abertura da ponte á circulação, mediante uma annuidade determinada por forma analoga á prescrita no artigo 11.^º para o resgate da concessão e entregue ao concessionario até que finde o periodo da concessão.

CAPITULO IV

Condições relativas ao deposito, prazo para os estudos e construção, penas convencionaes, legislação applicavel e outras estipulações

Art. 54.^º O deposito definitivo de 8:000\$000 réis por cada linha será effectuado pela empresa ou empresas adjudicatarias antes da assinatura do respectivo contrato, como garantia da sua execução, e só poderá ser levantado quando a empresa tenha feito na respectiva linha obras de valor equivalente ao triplo do seu deposito, passando essas obras a servir de caução.

§ unico. O adjudicatario que effectuar o deposito definitivo em titulos de dívida publica terá direito a receber os juros d'esses titulos; se o effectuar em dinheiro, ser-lhe-ha abonado o juro de 2 por cento ao anno.

Art. 55.^º Os projectos da linha de Braga a Guimarães, do troço da linha comprehendido entre Braga e os Arcos de Valle do Vez e da linha do Valle do Lima, serão apresentados á aprovação do Governo no prazo maximo de nove meses, contados da data da portaria que approvar o contrato da concessão.

Esse prazo será elevado a um anno para a secção comprehendida entre os Arcos e Monção.

A construção deverá começar no prazo maximo de tres meses, contados da data da notificação ao concessionario da aprovação do projecto e estar concluída no prazo de tres annos para a linha de Braga a Guimarães, para o troço comprehendido entre Braga e os Arcos e para a linha do Valle do Lima, e de seis para o troço dos Arcos a Monção.

§ unico. A construção das linhas que tem a sua origem em Braga e Viana deverá começar a partir d'aquellas cidades.

Art. 56.^º Se dentro dos prazos fixados para a conclusão das obras elles não estiverem terminadas, e a linha ferrea respectiva em estado de exploração, pagará a companhia adjudicataria, por cada mês de demora, uma multa, que será fixada pelo Governo, ouvido o engenheiro encarregado da fiscalização dos trabalhos e o Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, que não excederá a 2:000\$000 réis para cada secção.

Art. 57.^º Se a empresa não pagar as multas em que incorrer e lhe forem impostas (artigo 56.^º), se não cumprir as outras clausulas estipuladas no contrato, ou se se

recusar a obedecer á decisão dos arbitros, nos casos da sua intervenção, terá o Governo, por sua autoridade, direito de declarar rescindido o contrato.

§ 1.^º Neste caso a construção do caminho com todas as obras feitas e material fornecido, depois de competentemente avaliada, será posta em hasta publica por espaço de seis meses, com as mesmas condições e arrematada á empresa que maior lance offerecer. O preço da arrematação será entregue á empresa, segunda outorgante, depois de deduzidas as despesas que o Governo tiver feito com o pagamento da garantia de juro e fiscalização.

Se dentro d'estes seis meses não houver quem arremate, serão as obras e material fornecido adjudicados ao Estado sem indemnização alguma e o contrato rescindido para todos os efeitos juridicos.

§ 2.^º A rescisão do contrato será feita por meio de decreto.

§ 3.^º Do decreto de rescisão poderá a empresa recorrer para o tribunal arbitral, no improrrogável prazo de um mês, a contar do dia em que for publicado na Folha Official.

§ 4.^º O Governo muito expressamente declara que, no caso de rescisão, não fica obrigado a indemnizar a empresa, qualquer que seja o fundamento, razão ou pretexto allegado para justificar a indemnização.

§ 5.^º Igualmente declara o Governo que se não responsabiliza por quaisquer dívidas da empresa, qualquer que seja o modo e título por que elas forem contrahidas, nem garante nem caucionaria contratos de empreitadas gerais ou parciais ou outros que a empresa faça.

§ 6.^º Fica bem entendido, e é expressamente estipulado, que o Governo Português, não só em razão do domínio sobre a linha ferrea, mas como credor da conservação e exploração da mesma linha, tem preferência sobre todos os credores da empresa, qualquer que seja a origem das suas dívidas, obrigando-se a empresa, em todos os contratos que fizer relativamente á linha ferrea, a realizar os direitos do Estado.

Art. 58.^º Exceptuam-se das disposições dos artigos precedente, os casos de força maior devidamente comprovados.

Art. 59.^º Se as empresas não conservarem, durante todo o prazo da concessão, a linha ferrea e suas dependências, assim como todo o material fixo e circulante, em perfeito estado de serviço, fazendo sempre, para este fim, á sua custa todas as reparações que forem necessárias, assim ordinárias como extraordinárias, conforme as disposições do artigo 24.^º, ou se forem remissas em satisfazer as requisições que para esse fim lhes forem feitas pelo Governo, poderá este mandar proceder ás necessárias reparações por sua propria autoridade, e neste caso tem direito de apropriar-se de todas as receitas das empresas, até completar a importância das despesas feitas, aumentadas de um quinto a título de multa.

Art. 60.^º No caso de interrupção total ou parcial da exploração do caminho de ferro, o Governo proverá por sua propria autoridade, provisoriamente, para que a dita exploração continue por conta da empresa, e intimá-la logo para ella se habilitar a cumprir com a sua obrigação respectiva.

§ 1.^º Se tres meses depois de intimada na forma d'este artigo, a empresa não provar que está habilitada para continuar a exploração da linha ferrea, nos termos do contrato, incorrerá, por esse mesmo facto, depois da declaração do Governo, na pena de rescisão, e perderá o direito a todas as concessões que por elle lhe forem feitas, e o Governo entrará imediatamente na posse do caminho de ferro e de todas as suas dependências sem indemnização alguma.

§ 2.^º Ficam salvos das disposições d'este artigo os casos de força devidamente comprovados.

Art. 61.^º Quando o Governo tomar conta do caminho de ferro, funda a concessão, terá direito de se pagar de quaisquer despesas que sejam necessárias para o pôr em bom estado de serviço, pelo valor de material circulante, carvão e mais provimentos, os quais objectos ficarão servindo, nos últimos cinco anos, de hypotheca especial a esta obrigação.

Art. 62.^º A execução de todas as obras do caminho de ferro concedido pelo contrato, o fornecimento, collocação e emprego do seu material, fixo e circulante, ficam sujeitos à fiscalização dos engenheiros que o Governo nomear para esse fim.

Art. 63.^º Nem o caminho de ferro na sua totalidade, nem qualquer das suas secções será aberta ao transito público enquanto a empresa não tiver obtido a aprovação do Governo, que para esse fim mandará examinar meuda e attentamente, por pessoas competentes, todas as obras feitas e o material fixo e circulante.

§ unico. Os engenheiros que forem incumbidos d'este exame procederão a elle com o maior cuidado e circunspeção e lavrarão um auto em que dêem relação minuciosa e exacta de tudo quanto encontrarem com respeito á segurança da via ferrea, interpondo por fim o seu juizo sobre se sim ou não tal linha ferrea deve ser aberta á exploração. Este auto será submetido á sancção do Governo para o habilitar a resolver.

Art. 64.^º O Governo terá o direito de fiscalizar, por meio dos seus agentes, a exploração das linhas ferreas durante todo o tempo da concessão.

Art. 65.^º As empresas ficam sujeitas:

1.^º Às leis, regulamentos e instruções em vigor, e aos preceitos que o Governo publicar sobre o polícia e segurança de pessoas e cousas, tanto em relação ás construções, como aos serviços da exploração;

2.^º Aos regulamentos relativos ao serviço telegrapho-postal;

3.^º Aos regulamentos para a cobrança, fiscalização e entrega dos impostos de transito e sello.

Art. 66.^º As empresas adjudicatarias serão consideradas portuguesas para todos os efeitos.

Art. 67.^º As contestações que se suscitarem entre as empresas e o Estado serão decididas por arbitros, dos quais dois serão nomeados pelo Governo e dois pela empresa.

No caso de empate sobre o objecto em questão, será um quinto arbitro nomeado a aprazimento de ambas as partes.

Faltando acordo para esta nomeação, o quinto arbitro será nomeado pelo Supremo Tribunal de Justiça.

§ 1.^º No processo arbitral serão observados os preceitos decretados pelo Governo, em virtude da autorização legislativa que lhe for conferida.

§ 2.^º Serão exclusiva e definitivamente resolvidas pelo Governo todas as questões que se referem á aprovação, modificação e execução dos projectos, segundo os quais a empresa tem a obrigação de construir a linha ferrea indicada nestas condições.

Art. 68.^º Ficam sujeitos á aprovação do Governo os estatutos das empresas adjudicatarias.

Art. 69.^º As empresas são autorizadas a fazer os regulamentos para os serviços de exploração, submettendo-os á aprovação do Governo.

Estes regulamentos são obrigatorios para a empresa, e em geral para todas as pessoas que fizerem uso do mesmo caminho.

Art. 70.^º As empresas poderão trespassar, com previa autorização do Governo, os direitos adquiridos e as obrigações contrahidas por contrato, a qualquer outra empresa, sociedade ou individuo particular.

Sala das sessões do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, em 6 de maio de 1903.—O Presidente do Conselho de Administração, *Antonio Augusto Pereira de Miranda*.

Pelo presente annuncio se faz publico que, perante o Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, se acha aberto o concurso público para a construção e exploração das linhas de Braga a Guimarães, do Alto Minho—Braga a Monção e do Valle do Lima—Vianna a Ponte da Barca, nos termos do decreto de 27 de abril ultimo e do programma e caderno de encargos, aprovados por portaria d'esta data, devendo efectuar-se a entrega e abertura das propostas no dia 19 de agosto proximo futuro, ao meio dia, na sala das sessões do conselho de administração.

Na secretaria do mesmo conselho se acham patentes os documentos a que se refere o programma e que ahi poderão ser consultados todos os dias uteis das onze horas da manhã ás quatro da tarde.

Lisboa, 6 de maio de 1903.—O Vogal Secretario, *José Fernando de Sousa*.

Sua Majestade El-Rei ha por bem determinar que para os efeitos do § 4.^º do n.^º 1.^º do artigo 1.^º do caderno de encargos, aprovada por portaria d'esta data, relativo á construção e exploração das linhas ferreas de Braga a Guimarães, do Alto Minho e do Valle do Lima, sejam consideradas estações principaes as estações de Braga e de Vianna.

Paço, 6 de Maio de 1903.—*Conde de Paçô-Vieira*.

Direcção Geral das Obras Publicas e Minas

Repartição de Caminhos de Ferro

Senhor.—Por decreto de 27 de novembro de 1902 foi aprovado por Sua Majestade a Rainha Regente o plano geral das vias ferreas ao sul do Tejo, elaborado nos termos do decreto de 6 de outubro de 1898. No proficiente relatorio que o procedeu penderava o meu illustre antecessor que não incluira no plano proposto algumas linhas, embora uteis e sancionadas pelo inquerito, por não corresponderem a necessidades e conveniencias que urgisse attender.

Pertenciam a esse numero a linha do Valle do Sorraia e a de Estremoz a Portalegre, de via reduzida, constituindo um sistema de linhas economicas de incontestavel utilidade para a vasta região do Valle do Sorraia, comprehendida entre as linhas de leste, de Sant'Anna e de Evora, quasi privada de meios regulares de comunicação, pois até a viação ordinaria se encontra ali em grande atraso.

Fôra o inquerito favoravel á inclusão d'essas linhas no plano; foi-o igualmente a opinião das corporações consultivas, com a condição expressa de terem a largura de via de um metro, para satisfazer a requisitos de ordem militar. A linha do Sorraia, que das proximidades de Fronteira vae por Ervedal, Avis, Mora e Couço a Curuche, será valiosa arteria de uma região privada quasi por completo de vias de comunicação e susceptivel de grande progresso agricola, mórmente se nela se realizarem os trabalhos hidráulicos cuja utilidade tem sido demonstrada pelos competentes. E' tributaria das linhas de Ponte de Sor e de Sant'Anna, fazendo com elles sistema. E' paralela á linha de leste, da qual dista em quasi toda a sua extensão menos de 40 kilometros, não podendo pois ser concedida sem consentimento da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, em virtude do direito que lhe confere o artigo 34.^º do contracto de 14 de setembro de 1859, o que não inhibe o Governo de a classificar e incluir no plano da rede.

A linha de Portalegre parte de Estremoz, serve Sousel e Fronteira, onde se liga com aquella, passa por Cabeço de Vide, põe a cidade de Portalegre em relações faceis não só com a estação da linha de leste que a serve, mas ainda com uma parte do distrito do médio e baixo Alemtejo, pelo caminho mais curto e directo, e constitue, com as linhas do Sorraia e de Ponte de Sôr, uma ligação util de Estremoz com o norte do paiz. É portanto valioso affiante quer da linha de Evora quer da de leste.

De ambas estas linhas tem havido pedidos de concessão.

Instam pela sua construção os povos que elles servem, oferecendo subsídios para a facilitar.

A linha do Sorraia poderá desviar algum tráfego da linha de Evora, levando-o á de Sant'Anna; esse inconveniente, de pouca monta, é porem sobejamente compensado pela sua acção de fomento sobre a região servida, e nisto se mostra a superioridade da exploração pelo Estado, que não antepõe o empenho exclusivo de tornar rendosas as suas linhas ás exigencias do interesse geral bem comprehendido.

Dão-se pois razões de utilidade publica que tornam hoje opportuna a classificação das duas linhas, acerca das quais se acham cumpridos os preceitos do decreto de 6 de outubro de 1898, o que me leva a propôr a Vossa Majestade a sua adição ao plano decretado em 27 de novembro de 1902.

Secretaria de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, em 7 de maio de 1903.—Conde de Paçô-Vieira.

*

Attendendo ao que me representou o Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, e achando-se satisfeitas as prescrições do decreto de 6 de outubro de 1898:

Hei por bem addicionar ao plano geral das vias ferreas ao sul do Tejo, aprovado por decreto de 27 de novembro de 1902, os caminhos de ferro, com a largura de via de 1 metro, que constam da tabella annexa ao presente decreto, a qual baixa assignada pelo mesmo Ministro e Secretario de Estado.

O mesmo Ministro e Secretario de Estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 7 de maio de 1903—REI—Conde de Paçô-Vieira.

Tabella addicional ao plano geral da rede ferro-viaria ao sul do Tejo, aprovada por decreto de 27 de novembro de 1902

Designação das linhas	Pontos extremos	Principais pontos intermédios	Trechos por construir
Linha de Portalegre.	Estremoz e Portalegre.	Sousel, Fronteira, Cabeço de Vide e estação de Portalegre.	Toda a linha
Linha do Sorraia.	Fronteira e proximidades de Coruche.	Ervedal, Avis, Mora e Couço.	Toda a linha

Paço, em 7 de maio de 1903—Conde de Paçô-Vieira.

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Eu El-Rei faço saber aos que este meu alvará virem que tendo sido concedida definitivamente, por alvará de 22 de novembro de 1901, á Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães a autorização para construir e explorar por noventa e nove anos o prolongamento entre Guimarães e Fafe do caminho de ferro de Guimarães;

Considerando que a companhia concessionaria requereu a modificação da cláusula 4.^a do referido alvará por forma que abranja todas as vantagens e isenções facultadas pela carta de lei de 1 de agosto de 1899, que autoriza o Governo a tornar definitiva a concessão provisória feita por decreto de 14 de julho de 1898, além das que ás concessões das linhas da rede complementar offerece a base 5.^a da lei de 14 de julho de 1899 mandada aplicar á mencionada linha pela portaria de 23 de julho de 1900;

Visto o parecer de 30 de abril último da Procuradoria Geral da Coroa e Fazenda:

Hei por bem determinar que a cláusula 43.^a do alvará de 22 de novembro de 1901 tenha a seguinte redacção, em vez da que nella figura:

43.^a Concede o Governo á companhia as seguintes vantagens:

a) Isenção, durante o periodo da concessão, de qualquer imposto especial sobre o caminho de ferro.

b) Isenção de qualquer contribuição geral, distrital, municipal ou parochial nos primeiros trinta e cinco annos da concessão, incluindo-se nesta isenção a contribuição industrial sobre os vencimentos do pessoal empregado na construção e exploração do caminho de ferro.

c) Importação livre de direitos do material fixo e circulante, preciso para a construção e exploração do caminho de ferro, que não puder ser fabricado em boas condições nos estabelecimentos industriais do paiz.

§ unico. Para aquisição de quaisquer materiais serão préviaamente ouvidas as empresas metallurgicas, e os seus produtos preferidos em igualdade de qualidade e de preço, tendo-se em atenção o agio do ouro e os direitos de importação.

d) Transporte gratuito pelas linhas do Estado, com exclusão das despesas accessórias e do resto, de todo o material preciso para a construção, não tendo porém a companhia direito a reclamação de indemnizações quando, por causas imprevistas, se interromper o transito por estas linhas.

e) O Governo entregará annualmente e durante trinta annos á companhia 50 por cento do acréscimo das receitas líquidas do tráfego proveniente do affluxo de mercadorias e passageiros da linha construída, e determinado pela fórmula seguinte:

1.^a Liquidar-se-ha em relação a cada trimestre o participo dos serviços combinados que pertence ás linhas do Estado como receita do tráfego, líquida de impostos, proveniente da linha concedida ou a ella destinada;

2.^a D'esse participo deduzir-se-hão as despesas de exploração, calculadas pelo coefficiente de exploração da linha do Minho, relativo ao ultimo anno civil;

3.^a Feita a deducção prescrita na alínea anterior, a importância obtida representará o acréscimo da receita líquida a partilhar com a empresa concessionaria, pertencendo metade a esta.

§ unico. Da partilha do rendimento líquido, assim previsto, não deriva para a companhia concessionaria direito de ingerencia ou fiscalização na administração e contabilidade das linhas do Estado, cujas tarifas e sistema de exploração serão organizados e modificados, ainda que d'essas alterações resulte diminuição de rendimento a partilhar, sem que por esse facto possa haver direito a reclamação por parte da mesma companhia.

f) As câmaras municipais a quem interessar a construção da linha ficam auctorizadas a aplicar do fundo de viação ou a lançar mão de quaisquer outras receitas, quando as do fundo de viação sejam insuficientes, a quantia precisa para o pagamento das expropriações.

g) A comissão distrital ou outra qualquer corporação que a represente, sempre que julgue de utilidade geral para o paiz e particularmente para a circunscrição que administra a construção da linha, fica auctorizada a subsidiar a companhia pela fórmula que julgar mais conveniente, não podendo, em todo o caso, lançar para este fim qualquer adicional sobre as contribuições directas do Estado superior a 3 por cento.

h) A companhia gozará durante trinta annos do beneficio de uma elevação de tarifas de 40 por cento sobre as que cobra o Estado nas suas linhas ferreas;

i) A importância dos impostos de transito e sello que incidirem sobre o movimento da linha nos primeiros trinta annos da sua exploração;

j) Os dividendos das acções e os juros das obrigações da companhia concessionaria ficam isentos de qualquer imposto, pelo prazo de trinta annos, de todos aquelles a que fosse obrigada pelas leis em vigor.

Hei por bem outrosim determinar que os prazos fixados no artigo 24.^a do alvará de 22 de novembro de 1901 sejam contados da data do presente alvará.

Pelo que mando a todos os tribunaes, autoridades e mais pessoas a quem o conhecimento d'este meu alvará competir que o cumpram e guardem e façam cumprir e guardar tão inteiramente como nelle se contém.

Não pagou direitos de mercê, por os não dever.

E, por firmeza do que dito é, este vae assignado e sellado com o sello das armas reaes e com o de verba.

Dado no Paço, em 14 de maio de 1903.—Conde de Paçô-Vieira

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto e respectivo orçamento, datado de 31 de outubro de 1902, da estação de Contomil, situada ao kilometro 2,500 da linha do Minho: ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, com data de 30 de abril findo, aprovar o referido projecto e orçamento na importância total de réis 165:500\$000.

Paço, em 16 de maio de 1903.—Conde de Paçô-Vieira.

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente o projecto e orçamento, com data de 1 do corrente mez, das obras necessarias para a ampliação do edificio de passageiros da estação de Ferrão, na linha do Douro: ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, datado de 14 d'este mez, aprovar o referido projecto e orçamento na importância de 1:400\$000 réis.

Paço, em 16 de maio de 1903.—Conde de Paçô-Vieira.

Direcção Geral das Obras Publicas e Minas

Repartição de Caminhos de Ferro

Tendo sido fixada em portaria de 28 de março ultimo a extensão definitiva da linha ferrea da Beira Baixa, á qual é applicável a garantia de juro, e reconhecendo-se ser essa extensão inferior em 78 metros á que tem servido de base para o calculo das garantias de juro já liquidadas provisoriamente, desde 1 de janeiro de 1895 até 31 de dezembro de 1902, nos termos da portaria de 13 de abril de 1896: ha por bem Sua Majestade El-Rei, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, datado de 7 do corrente mez, ordenar que na

liquidação da garantia de juro relativa ao segundo semestre do actual anno económico, seja descontada a quantia de 12.272 réis, diferença entre as garantias de juro pagas no periodo acima referido e as que são devidas em harmonia com a extensão definitiva da linha.

Paço, em 18 de maio de 1903.—Conde de Paçô-Vieira.

Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar

Secretaria Geral

Tendo-me sido presente o projecto dos estatutos da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, sociedade anonyma de responsabilidade limitada, que pretende constituir-se nos termos do decreto de 28 de novembro de 1902;

Tendo ouvido a Procuradoria Geral da Coroa e Fazenda e a Junta Consultiva do Ultramar:

Hei por bem aprovar os mencionados estatutos, que constam de oito titulos e sessenta artigos, e baixam assinados pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha e Ultramar, devendo os referidos estatutos ser reduzidos a escritura publica.

O mesmo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha e Ultramar assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 25 de maio de 1903.—REI.—Manoel Raphael Gorjão.

Estatutos da Companhia do Caminho de Ferro de Benguela

TITULO I

Denominação, objecto, sede e duração

Artigo 1.º É constituída, nos termos do Código Commercial Português, do decreto de 27 de novembro de 1902 e do contrato de 28 do mesmo mês e anno, uma sociedade anonyma de responsabilidade limitada, que se denominará Companhia do Caminho de Ferro de Benguela, a qual se regerá pelos presentes estatutos e pela legislação portuguesa applicável.

Art. 2.º O objecto d'esta companhia é:

1.º A construção e exploração de um caminho de ferro que, partindo da baía do Lobito, no distrito de Benguela, siga até á fronteira leste da província de Angola, aproximando-se no terminus da fronteira do paralelo 12 de latitude sul; a exploração, nos termos do n.º 1.º do artigo 4.º do contrato de 28 de novembro de 1902, das minas existentes na zona de 120 quilometros para cada lado d'esse caminho de ferro; o exercicio dos demais direitos e o cumprimento das obrigações enumeradas no referido contrato de 28 de novembro de 1902. Esta concessão, originariamente feita a Robert Williams, fica pertencendo para todos os efeitos a esta companhia;

2.º A construção e exploração, na província de Angola, de outros caminhos de ferro que de futuro venham a ser concedidos á companhia;

3.º A organização e exploração de todos os meios de transporte por terra ou por agua que, com autorização do Governo, possam ser estabelecidos em correspondencia com o caminho de ferro pertencente á companhia.

Art. 3.º A sede da companhia é em Lisboa.

Art. 4.º A duração da companhia é por tempo indeterminado para a exploração de todas as concessões mencionadas no contrato, mas a concessão do referido caminho de ferro é pelo prazo de noventa e nove annos, contado da data do citado contrato, findo o qual prazo o caminho de ferro, suas dependencias e todo o material fixo e circulante passará para o Estado, nos termos do artigo 55.º e seu paragrapho do referido contrato de concessão aprovado por decreto de 28 de novembro de 1902.

§ unico. Ficam ressalvadas as hypotheses a que se referem os artigos 51.º e 56.º do contrato.

TITULO II

Capital social

Art. 5.º O capital da companhia é de réis ouro, 9.000.000.000 ou 50.000.000 francos ou 2.000.000 libras esterlinas, representado em dois milhões de acções de 4500 réis ouro cada uma ou 25 francos ou uma libra esterlina. Este capital será emitido por series, achando-se já tomada a primeira serie de duzentas e cincuenta mil acções, representando 1.125.000.000 réis ouro ou 6.250.000 francos ou 250.000 libras esterlinas, das quais foram subscritas duzentas e vinte cinco mil acções e pertencem ao Estado, nos termos do artigo 6.º, vinte cinco mil acções liberadas.

Cada uma das seguintes series será formada do numero de acções que a assembleia geral determinar; a emissão de cada serie será feita á medida que a mesma assembleia o entenda conveniente.

Haverá um livro especial para registo de acções.

Art. 6.º O Estado receberá em acções liberadas 10 por cento do numero total das acções da companhia na mesma proporção por que elas forem sendo emitidas: isto é, 10 por cento em cada uma das series que forem emitidas.

§ unico. Por suas acções é o Estado considerado como accionista não só para a partilha do dividendo, mas também para o respectivo direito de representação nas assembleias geraes, pelo maior numero de votos permittido por estes estatutos.

Art. 7.º O capital social poderá ser aumentado uma ou mais vezes, por decisão da assembleia geral dos accionistas, sob proposta do conselho de administração e voto do conselho fiscal, decisão que só será valida depois da aprovação do Governo.

Art. 8.º A subscrição ou a posse de uma ou mais acções importa plena adhesão aos estatutos, aos regulamentos da companhia e ás decisões da assembleia geral.

Os accionistas não são responsaveis senão pela importância das suas acções.

O conselho de administração regulará o numero, importância e prazos das prestações a pagar pelos subscritores de cada emissão, depois do deposito legal de 10 por cento e bem assim as penalidades dos retardatarios.

Art. 9.º Cada acção dá direito, sem distinção alguma, a uma parte igual na propriedade do activo social e na divisão dos lucros da sociedade.

Art. 10.º As acções serão nominativas ou, quando liberadas, ao portador, á escolha dos accionistas, e reciprocamente convertíveis á sua custa. Os respectivos titulos serão extrahidos de um registo de talão numerados e assinados por dois administradores ou por um administrador e um delegado do conselho de administração e sellados com o sello da companhia, tudo em conformidade da legislação em vigor.

Art. 11.º A transmissão das acções ao portador opera-se pela simples tradição do titulo e a das acções nominativas por qualquer meio reconhecido em direito.

Art. 12.º O conselho de administração poderá autorizar o deposito e a conservação dos titulos ao portador na caixa social, ou numa caixa especialmente destinada para esse efeito, determinará a forma dos recibos, as condições de deposito, as taxas que poderão ser cobradas por esse serviço e as providencias a tomar no interesse da sociedade e dos accionistas.

Art. 13.º As acções são indivisíveis em relação á companhia, a qual não reconhece senão um proprietário para cada acção.

Art. 14.º O conselho de administração fica autorizado a criar títulos de uma, cinco, dez, vinte, vinte e cinco, cem, duzentas e cincuenta, quinhentas e mil acções, po-

dendo emitir certificados provisórios de qualquer numero de acções em quanto o julgar conveniente.

Art. 15.^o A companhia poderá emitir obrigações nos termos das leis portuguesas e d'estes estatutos. Essas obrigações serão nominativas ou ao portador, á escolha do possuidor, e serão amortizaveis ao par e dentro de um prazo que nunca excederá o da duração da concessão feita pelo contrato aprovado por decreto de 28 de novembro de 1902.

O capital realizado pelas obrigações emitidas será exclusivamente destinado á exploração da concessão e ao pagamento dos juros por um espaço de tempo que não excederá a cinco annos depois da emissão das obrigações. A emissão, quando autorizada pela assembleia geral e aprovada pelo Governo, far-se-ha successivamente, á medida que a realização do capital se for tornando necessaria.

§ 1.^o A emissão de obrigações só será efectuada depois de realizado todo o capital de acções, com exceção das que constituem a participação do Estado.

§ 2.^o As obrigações serão emitidas por series. O tipo, juro, prazo de amortização e mais condições de emissão poderão variar de serie para serie, mas serão uniformes para todas as obrigações da mesma serie.

§ 3.^o Os contratos de emissão de obrigações e seus respectivos prospectos, e bem assim os contratos de curadaria, serão submettidos á aprovação do Governo.

§ 4.^o Em caso algum poderão os curadores, ou obrigacionistas, ingerir-se na administração da companhia, nem tomar conta da linha ferrea e dependencias, seu material fixo e circulante.

§ 5.^o Fica entendido que as emissões de obrigações poderão ser de duas especies: uma destinada exclusivamente á parte da concessão relativa á linha ferrea, ontra destinada a explorações mineiras ou a quaesquer outros fins permittidos pelo contrato de 28 de novembro de 1902.

As emissões da primeira especie são aquellas a que se referem os artigos 51.^o e 56.^o do contrato e a sua importancia não poderá exceder a importancia do capital effetivamente empregado na concessão da linha ferrea.

Art. 16.^o O juro d'estas obrigações será pago por semestres no 1.^o de janeiro e no 1.^o de julho de cada anno.

A amortização far-se-ha annualmente, por sorteio, e as obrigações sorteadas serão pagas ao par.

Estes sorteios serão publicados e feitos na presença do conselho de administração e do conselho fiscal, fazendo-se d'elles especificada menção na respectiva acta.

O pagamento dos juros e do capital das obrigações sorteadas para reembolso far-se-ha em Lisboa e no estrangeiro, nas caixas que o conselho de administração designar.

A companhia reservar-se-ha sempre a faculdade de, em todo o tempo, antecipar o reembolso das obrigações.

Art. 17.^o Os sorteios serão anunciados com a antecipação de cinco dias, pelo menos, e por tres annuncios sucessivos no *Diario do Governo* e em um jornal, pelo menos, de cada uma das localidades de Lisboa, Paris e Londres; cinco dias depois do sorteio anunciar-se-hão do mesmo modo os numeros sorteados e o dia do pagamento, que deverá coincidir com a liquidação dos juros.

Art. 18.^o A contar do dia designado para o pagamento do reembolso, as obrigações sorteadas deixarão de vencer juros, e o valor nominal d'ellas ficará em deposito na companhia até que o portador ou o possuidor nominativo, conforme os casos, se apresente a cobrá-lo, restituindo nesse acto aquellas obrigações.

Art. 19.^o As obrigações assim resgatadas receberão imediatamente o carimbo de annullação, e serão, dentro do mesmo semestre, queimadas perante o conselho de administração e conselho fiscal.

Art. 20.^o As obrigações serão extraídas de um registo de talão, numeradas e assinadas por dois administradores, ou por um administrador e um delegado do conselho de administração e selladas com o sello da companhia.

O processo para a transmissão será o mesmo já indicado para as acções no artigo 11.^o d'estes estatutos.

Art. 21.^o A companhia poderá, em quanto a emissão de uma qualquer serie de obrigações não for tornada publica ou não convenha, por motivos attendiveis, ser lançada no mercado, levantar sobre essas obrigações, no todo ou em parte, as quantias de que careça, mas os prestamistas não gozarão de quaesquer direitos ou vantagens diversas das dos obrigacionistas.

Art. 22.^o Em tudo o que acerca de obrigações não estiver prescrito nos artigos antecedentes será applicado o estabelecido nas leis portuguesas actualmente em vigor.

TITULO III

Conselho de administração

Art. 23.^o A companhia é administrada por um conselho constituído por sete membros, pelo menos, e doze quando muito, cuja maioria será composta de cidadãos portugueses domiciliados em Portugal, dos quais serão tres nomeados pelo Governo Português e os restantes eleitos pela assembleia geral dos accionistas.

Nos termos da legislação portuguesa haverá junto do conselho de administração um commissario do Governo, que terá voto consultivo e será retribuido como o forem os membros do conselho.

A sede do conselho é em Lisboa, mas a companhia poderá criar no estrangeiro comités compostos de administradores residentes fora de Portugal.

§ 1.^o As firmas sociaes podem fazer parte do conselho, fazendo-se representar por um socio ou gerente.

§ 2.^o Os comités poderão exercer a parte das atribuições pertencentes ao conselho de administração que lhes seja atribuida pela assembleia geral em harmonia com o disposto no artigo 47.^o

Art. 24.^o Cada administrador deverá depositar quinhentas acções, integralmente pagas, que serão inalienaveis durante o tempo das suas funções.

Estas acções serão depositadas como caução nos cofres da companhia, na sua sede em Lisboa, ou em qualquer outro lugar que for designado pelo conselho de administração.

§ unico. Terminada em qualquer tempo a gerencia de um administrador, poderá este levantar as acções da sua caução, substituindo esta por outra equivalente de qualquer especie, em quanto subsistir a sua responsabilidade.

Art. 25.^o Durante todo o tempo da concessão tem o Governo o direito de nomear tres administradores, que ficarão representando o Estado e não serão obrigados a caução.

Esta nomeação é livremente feita pelo Governo e pode recair em pessoas que não sejam accionistas.

Art. 26.^o Os administradores são eleitos por tres annos, salvo o caso de revogação do mandato resolvido em assembleia geral.

Findos que sejam os tres primeiros annos o conselho será renovado por um terço pelo menos em cada anno.

Para o efecto d'estas disposições, a sorte indicará a ordem por que os administradores devem sair; uma vez estabelecida a rotação, a substituição terá lugar por ordem de antiguidade, mas sempre de modo a conservar a maioria portuguesa.

Os membros a substituir podem sempre ser reeleitos.

Havendo vacatura, o conselho designará o accionista que a deve preencher provisoriamente até que a primeira assembleia geral resolva sobre a nomeação definitiva.

O administrador que for nomeado para preencher a vacatura só funcionará durante o tempo em que deveria servir o substituído; terá em todo o caso os mesmos poderes e ficará sujeito ás mesmas obrigações que os outros membros do conselho.

Art. 27.^o O conselho de administração e cada comité

terá um presidente e um vice-presidente, eleitos pelo mesmo conselho ou *comité*.

Art. 28.^º O conselho de administração reúne-se sob a convocação do seu presidente em Lisboa, todas as vezes que os interesses da companhia o exigirem.

§ 1.^º As decisões serão tomadas por maioria de votos dos membros presentes e devidamente representados conforme o artigo 29.^º

§ 2.^º Em caso de empate o presidente tem voto de qualidade.

§ 3.^º Devem estar presentes quatro administradores, pelo menos, para que as deliberações sejam válidas.

§ 4.^º Todas as vezes que um dos membros do conselho peça o adiamento de qualquer questão até que se possa conhecer da opinião dos ausentes, este adiamento é obrigatório e suspende qualquer deliberação sobre o ponto controvertido e o conselho dará conhecimento da questão aos administradores ausentes, para que ellos possam emitir o seu voto por escrito.

§ 5.^º As comunicações dirigidas individualmente aos administradores ausentes, para darem o seu voto, devem ser feitas por carta registada e as respostas devem ser dadas a tempo de serem recebidas em Lisboa dentro dos quinze dias posteriores ao da remessa.

O voto que chegar dentro d'este prazo considerar-se-ha dado de viva voz.

Os votos que chegarem depois de findos os quinze dias não se contam, mas far-se-ha menção d'elles na acta.

Art. 29.^º Os administradores residentes em país estrangeiro e os que estiverem accidentalmente ausentes ou impedidos podem fazer-se representar nas deliberações do conselho de administração por um outro administrador, contanto que a delegação seja dada por escrito.

Uma simples autorização por carta basta para este fim.

Art. 30.^º O conselho de administração terá os poderes mais latos para administrar os negócios da companhia e exercerá, em nome d'esta, todos os que não forem da competência especial das assembleias gerais ou contrarias às leis ou aos presentes estatutos.

Art. 31.^º O conselho pode delegar os seus poderes, no todo ou em parte, para a expedição dos negócios correntes em um administrador, que será o principal gerente da companhia, mas a delegação só pode recair em cidadão português. Poderá também o conselho nomear um administrador para servir como adjunto do administrador delegado e substituir este na sua ausência ou impedimento.

§ 1.^º Ao administrador delegado pertencerá sempre, além das demais atribuições que lhe forem conferidas pelo conselho de administração:

a) A representação permanente oficial da companhia;

b) A correspondência com o Governo;

c) A preparação de todos os assuntos que digam respeito à concessão e ao uso das atribuições concedidas á companhia, e a execução das deliberações do conselho sobre os mesmos assuntos.

§ 2.^º Poderá ser dada ao administrador delegado uma remuneração cuja importância será fixada pelo conselho de administração.

Art. 32.^º Os actos de compra, venda e troca de propriedades imobiliárias, os arrendamentos, as transferências de fundos públicos e mais valores pertencentes á companhia, as transacções, contratos e actos de que lhe resultar obrigação, os recibos e endossos á ordem sobre depositários de fundos, devem ser assinados pelo presidente e administrador delegado, excepto no caso de uma delegação expressa do conselho a um administrador ou a um mandatário especial.

Art. 33.^º Os membros do conselho de administração não contraem pela sua gerencia nenhuma obrigação pessoal ou solidária, relativamente aos compromissos da companhia. Não respondem senão pela execução das suas atribuições.

Art. 34.^º As deliberações do conselho de administração serão exaradas em actas, transcritas num registo existente na sede da sociedade, e devem ser assinadas pelo presidente e por um dos administradores, e no caso de ausência do primeiro por um outro administrador presente á deliberação.

As copias d'estas actas serão assinadas por um dos administradores e pelo presidente, e na sua falta por quem os substituir.

Art. 35.^º Os administradores tem direito a um vencimento determinado pela assembleia geral, tendo mais os administradores direito á participação a que se refere o artigo 58.^º dos presentes estatutos nos lucros líquidos da companhia, a qual participação será dividida entre elles pelo modo que o conselho de administração resolver.

§ unico. Para os efeitos d'este artigo, os administradores em serviço accidental da companhia no estrangeiro ou em África, que não tenham por este facto remuneração especial, serão considerados sempre como presentes ás sessões que se verificarem durante a sua ausência.

Art. 36.^º Havendo-se deliberado a criação de um *comité* no estrangeiro, esse *comité* reunirá todas as vezes que o seu presidente o entenda necessário e só poderá constituir-se validamente com a presença da maioria dos seus membros.

§ 1.^º De todos os seus actos dará o *comité* conhecimento ao conselho de administração dentro dos prazos que forem fixados pelo mesmo conselho, e no fim de cada mês enviará ao dito conselho um resumo de todas as respectivas operações, acompanhado dos documentos e correspondência que possam servir para a escrituração e registo regular de todas as contas e actos da companhia.

§ 2.^º Os *comités* terão a escrituração e o registo das actas das suas sessões de modo idêntico ao que for adoptado na sede da companhia.

TITULO IV

Conselho fiscal

Art. 37.^º Haverá um conselho fiscal composto de tres membros pelo menos e cinco quando muito, eleitos de tres em tres annos pela assembleia geral ordinaria, cuja maioria será composta de cidadãos portugueses domiciliados em Portugal.

§ 1.^º A posse do cargo de membro do conselho fiscal depende do depósito, como caução á responsabilidade da gerencia, de duzentas e cincuenta acções da companhia, sendo o depósito feito na sede da companhia ou em qualquer outro lugar designado pelo conselho de administração.

§ 2.^º É aplicável ao conselho fiscal a disposição do § unico do artigo 24.^º

Art. 38.^º Os membros do conselho fiscal poderão ser reeleitos.

Art. 39.^º No caso de vacatura de algum dos membros do conselho fiscal, este deverá escolher para o preenchimento da mesma um dos accionistas da companhia, dependendo a nomeação definitiva da confirmação por votos da primeira assembleia geral ordinaria ou extraordinaria que funcionar.

Art. 40.^º Os membros do conselho fiscal receberão a remuneração que for determinada na assembleia geral.

Receberão também a participação nos lucros da companhia indicada no artigo 58.^º dos presentes estatutos.

TITULO V

Assembleia geral

Art. 41.^º A assembleia geral, regularmente constituída, representa a totalidade dos accionistas.

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

Art. 42.^º A assembleia geral compõe-se unicamente dos accionistas que possuirem pelo menos cem acções.

Todos os administradores podem assistir ás assembleias geraes e discutir os assuntos que nella se tratarem, mas só terão voto nos termos do artigo 53.^º

Todo o possuidor de acções nominativas em numero suficiente e inscrito como tal, pelo menos quinze dias antes da assembleia geral, nos livros da companhia será relacionado na lista dos accionistas que teem direito de assistir á assembleia geral.

Todo o proprietario de acções ao portador deverá depositá-las nas caixas indicadas no artigo 24.^º, pelo menos quinze dias antes da reunião.

Aos proprietarios de acções nominativas em numero de cem ou superior se enviará uma carta de convocação com quinze dias, pelo menos, de antecedencia.

O possuidor de acções ao portador receberá das mencionadas caixas um recibo nominativo, indicando o dia do depósito e a numeração dos titulos, que lhe servirá de bilhete de admissão.

Art. 43.^º Por suas acções é o Estado considerado como accionista, não só para a partilha nos dividendos, mas para entrar na constituição das assembleias geraes.

Art. 44.^º A assembleia geral ordinaria dos accionistas, reune-se em cada anno, antes de 1 de junho, na sede da companhia.

A assembleia geral reune-se, alem d'isso, extraordinariamente todas as vezes que o conselho de administração ou o conselho fiscal o julguem conveniente ou o requeiram vinte accionistas cujas acções correspondam á quinta parte do capital emitido, salvo o disposto no artigo 47.^º

Art. 45.^º As convocações serão feitas por annuncios publicados trinta dias antes da reunião no *Diário do Governo* e em jornaes de annuncios legaes de Paris e Londres.

Quando a assembleia geral tenha por fim deliberar sobre os assuntos mencionados no artigo 47.^º os convites devem mencioná-los.

Art. 46.^º A assembleia geral considerar-se-ha regularmente corrigindo que estejam presentes ou representados ~~um~~ accionistas cujas acções correspondam á quinta parte do capital social emitido, salvo o disposto no artigo 47.^º

§ 1.^º No caso que, em virtude da primeira convocação, a assembleia não se tenha podido constituir por não terem sido satisfeitas as condições d'este artigo, far-se-há uma convocação de outra assembleia geral, a qual deverá reunir-se dentro de trinta dias, pelo menos, depois do dia anunciado para a primeira assembleia.

Os annuncios para esta convocação serão feitos com oito dias, pelo menos, de antecedencia.

§ 2.^º As deliberações tomadas pela assembleia geral nesta segunda reunião serão validas, seja qual for a parte do capital representada pelos accionistas presentes e qualquer que seja o numero d'esses accionistas, mas nesta assembleia somente poderão ser tratados os assuntos para os quaes ella fôra previamente convocada.

Art. 47.^º As deliberações relativas á delegação em comités estrangeiros de quaesquer attribuições do conselho de administração, as propostas de emissão de obrigações, de fusão ou reunião com outras companhias, de trespasso da empresa, de modificações dos estatutos, de aumento ou diminuição do capital social, de prorrogação da companhia e da sua dissolução antecipada não podem ser tomadas senão em assembleia geral, composta de accionistas que representem, pelo menos, tres quintos do capital social emitido, e só serão validas depois de aprovação do Governo.

§ 1.^º A permissão para a emissão de novas series de acções e a autorização de pagamento de despesas legítimas feitas antes da constituição da companhia dependerão da aprovação da assembleia geral constituída nos termos do artigo 46.^º

§ 2.^º No caso em que a esta primeira convocação não concorram accionistas que representem os tres quintos do capital social emitido, proceder-se-ha pelo modo indicado nos dois ultimos paragraphos do artigo 46.^º

Art. 48.^º A assembleia geral é presidida pelo presidente do conselho de administração; na sua falta pelo administrador designado pelo conselho e, no caso d'esta designação não ter sido effectuada, pelo maior accionista presente. Os dois maiores accionistas presentes desempenham as funções de escrutinadores e no caso de recusa os dois maiores accionistas depois d'aquelles, e successivamente até serem aceites as ditas funções.

O secretario é nomeado pela mesa.

Art. 49.^º A ordem do dia é dada pelo conselho de administração.

Não serão apresentadas senão as propostas feitas pelo conselho de administração, e tambem aquellas que lhe tiverem sido comunicadas quinze dias, pelo menos, antes da reunião, com a assinatura de vinte accionistas, membros da assembleia geral.

Só se deve deliberar sobre os assuntos da ordem do dia.

Art. 50.^º Compete á assembleia geral ordinaria:

1.^º Discutir e aprovar ou modificar o balanço e as conclusões do relatorio e do parecer do conselho fiscal e resolver sobre a applicação do dividendo proposto;

2.^º Julgar as contas da administração;

3.^º Eleger e substituir livremente, no todo ou em parte, a parte electiva do conselho de administração e o conselho fiscal;

4.^º Fixar a remuneração dos administradores e membros do conselho fiscal;

5.^º Deliberar sobre qualquer outro assunto para que tenha sido convocada;

6.^º E em geral resolver sobre os negocios da sociedade, em conformidade com a lei e estes estatutos.

§ 1.^º O relatorio annual do conselho de administração com o balanço e inventario, bem como a lista dos accionistas e o parecer do conselho fiscal, serão impressos e distribuidos com a antecedencia de, pelo menos, oito dias aos accionistas com voto, cuja residencia for conhecida na sede social, onde se entregará aos accionistas e obrigacionistas que os pedirem.

§ 2.^º A escrituração e os documentos relativos ás operações sociaes são facultados ao exame dos accionistas durante o periodo dos annuncios de convocação da assembleia geral ordinaria.

§ 3.^º As actas das sessões da assembleia geral serão assinadas pela mesa, e declararão o numero dos accionistas presentes e representados e o numero total dos votos que tiverem, devendo os nomes dos accionistas presentes e representados constar da folha de presença por meio das rubricas respectivas.

§ 4.^º Os extractos ou copias das actas que tenham de ser produzidos para prova das deliberações da assembleia geral serão assinados pelo administrador delegado ou pelo presidente do conselho de administração com a declaração de conformidade, assinada pelo secretario.

Art. 51.^º As deliberações da assembleia geral serão tomadas pela maioria dos votos dos accionistas presentes ou representados.

§ 1.^º Nas votações por levantados e assentados prevalecerá a maioria dos votantes, nas outras a maioria dos votos recolhidos.

§ 2.^º Proceder-se-ha á votação nominal sempre que um ou mais accionistas representando uma vigesima parte do capital representado, o requeira.

§ 3.^º As eleições para os cargos da sociedade far-se-hão por escrutínio secreto.

Art. 52.^º É permitida a representação por mandato, contanto que o mandatario entre na constituição da assembleia geral por direito proprio.

A representação do Estado poderá ser conferida livremente á pessoa, accionista ou não, que o Governo designar.

O conselho de administração determinará a forma da delegação de poderes.

§ 1.º As delegações de poderes dos accionistas ausentes darão entrada na sede da companhia em Lisboa, pelo menos dois dias antes da data fixada para a reunião da assembleia, não sendo contados os votos respectivos áquelles que não tenham entrado neste prazo.

§ 2.º É illimitado o numero de mandatos que cada mandatário pode representar.

Art. 53.º Todo o accionista, incluindo o Estado, terá um voto por cada cem acções que possuir sem que o numero total dos votos de cada um possa exceder o correspondente á decima parte do capital emitido ou á quinta parte do capital representado na assembleia, em harmonia com o preceituado no artigo 183.º, § 3.º, do Código Commercial.

§ 1.º A nenhum accionista pode porem, pela somma total das suas acções e pelas dos mandantes que represente, contar-se um numero de votos superior á quinta parte dos que se apurarem na assembleia geral.

§ 2.º Os incapazes, as pessoas moraes, as sociedades, a herança indivisa, a propriedade commum e as mulheres casadas serão representados pelas pessoas a quem essa representação incumbe.

Art. 54.º Quando houver accionistas residentes em país estrangeiro que representem, pelo menos, 25 por cento do capital subscrito, poderão reunir-se em conferencia para os seguintes fins :

1.º Para examinar e discutir o relatorio e contas annuaes da administração e parecer do conselho fiscal acerca d'esses documentos.

2.º Para nomear de entre si accionistas que venham á sede da companhia representá-los na assembleia geral ordinaria, em que serão discutidos todos os relatorios e propostas.

§ 1.º Os accionistas eleitos em virtude do n.º 2.º d'este artigo serão admittidos em assembleia geral apresentando a acta da conferencia devidamente legalizada e que contenha :

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

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

§ 2.º Estes representantes terão na assembleia geral tantos votos quantos os que tiverem por suas acções e mais os que competirem aos accionistas que representarem.

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

§ 4.º O conselho de administração, logo que os relatórios e contas tiverem sido examinados pelo conselho fiscal, é obrigado a remetter uma copia d'este documento ao accionista que tiver sido nomeado, nos termos e para os fins declarados no parágrafo antecedente.

§ 5.º As disposições anteriores não prejudicam o direito que tem o accionista residente em país estrangeiro para vir tomar parte pessoalmente na assembleia geral, quando não queira usar da faculdade concedida neste artigo.

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

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

TITULO VI

Situação da companhia. Inventario

Art. 55.º O anno social começa no dia 1 de janeiro e acaba em 31 de dezembro.

Por excepção o primeiro exercicio comprehendera o tempo decorrido entre a constituição definitiva da companhia e o dia 31 de dezembro de 1904.

Art. 56.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 de ganhos e perdas serão enviados ao conselho fiscal com antecedencia, pelo menos, de trinta dias da assembleia geral, e serão apresentados á mesma assembleia.

TITULO VII

Distribuição de lucros

Art. 57.º Depois de retirada a importancia equivalente a 5 por cento dos lucros líquidos annuaes da exploração do caminho de ferro, que serão entregues ao Estado, nos termos do n.º 4.º do artigo 4.º do contrato de 28 de novembro de 1902, a repartição dos restantes lucros líquidos annuaes será proposta pelo conselho de administração e votada pela assembleia geral, mas enquanto o fundo de reserva não estiver formado separar-se-hão cada anno para este, pelo menos, 5 por cento dos restantes lucros líquidos da companhia.

Art. 58.º Os lucros líquidos annuaes, deduzidos os 5 por cento para o Estado em conformidade com o artigo anterior, serão applicados :

1.º Ao fundo de reserva até perfazer a quinta parte do capital emitido ;

2.º Ao pagamento de percentagem ou percentagens d'estes lucros que possa haver a efectuar em virtude de obrigações tomadas para com o Governo, companhias ou particulares ;

3.º Ao pagamento de uma percentagem de 5 por cento dos mesmos lucros para distribuir aos conselhos de administração e fiscal, devendo esta importancia ser dividida na razão de nove decimas partes para o conselho de administração e um decimo para o conselho fiscal ;

4.º A distribuição de um dividendo igual para todas as acções da companhia.

§ unico. O fundo de reserva será convertido em titulos de credito da maxima segurança á escolha do conselho de administração, sendo o respectivo rendimento levado á conta de ganhos e perdas.

TITULO VIII

Disposições diversas

Art. 59.º Para todas ás hypotheses não previstas expressamente nestes estatutos regulará o que dispõem o contrato de 28 de novembro de 1902, o Código Commercial e a mais legislação portuguesa applicavel.

Art. 60.º Os presentes estatutos e quaequer modificações que possam vir a sofrer ficarão dependentes da aprovação do Governo e serão sempre interpretados em harmonia com o decreto da concessão de 28 de novembro de 1902 e com a legislação actualmente em vigor.

Paço, em 25 de maio de 1903.—Manoel Raphael Gorjão.

Estação de Lyon, em Paris

Publicámos já aqui, ha annos, a descripção da nova e grandiosa estação da Companhia d'Orleans, em Paris (nossa n.º 310 de 16 de novembro de 1900) justo era que dessemos tambem noticia da grande estação do Paris-Lyão-Mediterraneo.

E tanto mais que a esta companhia nos prende a maior sympathia, pela sua excellente administração, pelas largas e liberaes concessões que o seu director tem feito ao pessoal d'aquelle grande rēde; servindo de exemplo notável entre todas as administrações da Europa.

E não só por isso ainda, mas, pela distincção com que o nosso jornal ali tem sido tratado, sempre que, por qualquer motivo, temos tido relações com aquella companhia.

Finalmente, e se o sentimento pessoal pôde transparecer em artigo noticioso, gravaremos aqui a nossa gratidão pelas gentilezas de que, por parte do serviço da Exp'oração do P. L. M. o nosso director tem sido objecto.

Da mais recente (e não será a ultima) — uma aprimorada galanteria de fino espirito gaulez, dá testemunho a propria gravura que hoje publicamos.

E' ella copia d'uma photographia que pessoalmente nos foi oferecida por mr. Amant, sub-chefe da exploração. O relogio porém não estava perfeito e o desenhador encarregado de o completar perguntou que hora era preferivel que os ponteiros marcassem.

— Ponha as 4 e 50 minutos que assim ficará inscripto na photographia a hora em que tive o prazer de receber no meu gabinete o director da Gazeta dos Caminhos de Ferro.

A estação de Lyon não é uma gare completamente nova; é una feliz accommodação da antiga, que foi construída ha 54 annos.

O desenvolvimento do trafego na importante rēde da Companhia P. L. M. tornava insuficientes as instalações da sua estação central em Paris, que com algumas modificações provinham do anno de 1849.

Algumas alterações se tinham introduzido em 1862, em que ficou com um caes de partida de 150 metros de comprimento e um de chegada com 210 metros.

Em 1867, acrescentou-se o primeiro;

Em 1878 e 1879 estabeleceram-se algumas serventias para commodidade do publico, e algumas coberturas.

Tudo isto se manteve até 1891, mas a sua insuficiencia accusava-se de dia para dia.

Comprehende-se que uma estação disposta para o serviço de 1.413.000 passageiros em 1872 não podia servir bem o movimento de 3.259.000 que tantos foram os de 1896 ou o de 2.306.000 em 1891.

Sendo necessário ampliar, pensou-se primeiramente em dispôr a estação em dois andares. Essa ideia foi porém abandonada, entre outros motivos por causa do trafego de bagagens que é considerável como é o da pequena velocidade e o do correio.

Adoptou-se portanto um projecto que dá acesso ao publico por duas rampas e por tres pateos ligados uns aos outros.

Para o alargamento da plataforma adquiriram-se 13.000 metros quadrados de terrenos com edificações que se demoliram. D'este modo se conseguiu que em vez de 3 passeios e 4 vias principaes ha 7 passeios e 13 vias principaes que convergem em nó, de modo que qualquer d'ellas pôde servir para a chegada e para a partida.

Os passeios teem 250 metros e são cobertos na extensão de 185 metros. Ligam-se por uma comunicação transversal de 15 metros, coberta.

O pateo de partida tem 27^m,5 de comprimento e uma marquise de 6 m. de largura.

As despesas foram orçadas em 20 milhões de francos para todas as obras, que começaram em 1895.

Para a execução d'este plano foi necessário deslocar uma rua, a de Bercy, que ficou mais perto do Sena.

Havia uma grande dificuldade a vencer pelo lado architectonico. Dar aos edifícios um aspecto harmonico na parte que olha para a praça da Bastilha e para a rua de Lyon. Venceu-se, collocando no exo um pavilhão quadrado com uma torre e relogio monumental.

Assim, tanto este lado da fachada como o que dá para a rua de Chalons teem uma apparence imponente e o conjunto do edificio mais parece ter sido uma obra feita d'uma vez e com um plano unico do que um somatorio de modificações e ampliações.

O serviço ficou perfeitamente assegurado, com larguezza, com methodo, e a esthetica da formosa cidade, em vez de padecer com esse accesso de construções utilitarias e disformes, chocando-se umas com as outras, ganhou com mais um monumento architectonico e cheio de imponente grandiosidade, como a nossa gravura deixa deprehender.

Telephonia sem fios

Continua a progredir este maravilhoso invento. Sabe-se que nas experiencias de Graham Bell e Th. Simon se utilizava como luz falante a do arco voltaico.

Agora os srs. Clausen e von Bronck, de Berlim, construiram um apparelho em que se emprega a luz do acetilene para influenciar a alguns kilometros de distancia a cellula de selenio, collocada no posto receptor.

As vibrações do porta-voz são ampliadas por um microphonio e transmittidas a um telephonio que actua na membrana do pulsometro, o que origina as variações do poder luminoso do bico de acetilene. Os raios luminosos que passam por uma lente dirigem-se ao receptor.

Ahi, um grande reflector parabolico de metal recolhe as ondas e dirige-as para o fóco onde ha a cellula do selenio cujo poder conductor electrico está em proporção com a quantidade de luz que recebe.

D'este modo, qualquer variação luminosa recebida é accusada pelo selenio, que, visto estar intercalado com uma muda ou relais no circuito d'un telephonio, produz primeiramente o aviso pelo toque da campainha, e em seguida actua nos auscultadores do apparelho.

Esta descoberta tem todo o caracter d'uma causa prática e de largo futuro.

EXESSO DE ZELO

Extrahimos da interessante *Revista práctica dos caminhos de ferro*, que se occupa especialmente da legislação e jurisprudencia ferroviaria, um caso em que bem se demonstra que a applicação formal dos regulamentos pôde constituir em muitos casos uma verdadeira injustiça.

Um medico de Bas le Duc estava, munido de bilhete, na estação de Beauzée e foi chamado para ver um doente que era o empregado da carruagem postal. No exercicio da sua profissão entrou no compartimento

do correio e seguiu ali até a outra estação, sahindo e tomando o seu logar na carruagem respectiva.

Os empregados do caminho de ferro, como houve infracção do regulamento que torna interdicto ao público aquelle comportamento, deram a respectiva participação á auctoridade judicial.

Seguiu o processo e, apezar das declarações e da respeitabilidade do medico, o dr. René Gillet, apezar do depoimento do empregado postal, apezar do passageiro ter bilhete para um logar mais commodo, o tribunal entendeu que esta infracção devia ser punida e condenou o bom do medico na multa de 16 francos.

O jornal a que nos referimos faz o seguinte comentario:

Não terei razão vendo neste modesto processo um exemplo completo e eloquente do que pôde produzir a rotina administrativa, appoiada na ingerencia deslocada da policia e sancionada pela applicação estreita e desrazoavel das leis?

Não terei razão em julgar que se o presidente Magnaud tivesse a vara do tribunal de Bas le Duc, teria absolvido e até felicitado este medico por se ter encerrado num incommodo vagon para tratar d'um dos seus semelhantes?

Summum jus, summa injuria.



Ignorancia geographica

O nosso collega *Rivista Generale delle ferrovie* publica a seguinte noticia que copiamos *ipsis verbis*:

Ferrovie Spagnole.—Il Ministro dei lavori pubblici ha sottoposto all'esame del Consiglio di Amministrazione delle Ferrovie Spagnole di Stato un elaborato progetto per la costruzione di varie nuove linee ferroviarie. Con esso si autorizza il Governo a formare un fondo di 6.500.000.000 reis per la costruzione delle ferrovie seguenti: Extremoz-Villa Vicosa; Villa Real-Chaves; Sado-Sines; Ponte de Sor; Livracas-Cavez; Eova-Reguengos; Regoa-Villa Franca. Le nuove ferrovie dovranno avere lo scartamento di m. 1; la loro importanza commerciale è grandissima.

E' de pasmar como um ignorantão sem a menor noção de geographia se metta a escrever num jornal tão sério como a *Rivista*, e ao director d'este nosso estimado collega o distincto engenheiro Comm. Giovani Pini, pedimos qua mande dar a esse seu collaborador uma lição de geographia sobre a peninsula iberica, onde, felizmente, não se usa confundir os paizes.



Vagons-leitos

Realizou se em 21 de abril a assembléa geral da companhia internacional dos vagons leitos e grandes expressos europeus.

As receitas da exploração foram de 14.842.639 fr. a que ha a accrescentar 1.500.082 de outras receitas.

As despesas de exploração foram 8.041.256.

Os encargos de capital e outras despesas montaram a 4.877.699.

Houve o lucro liquido de 3.423.676 que permitiu o dividendo de 5 % ou 12,5 por accão.



Caminho de ferro de Guimarães

Realizou-se no dia 28 de maio a assembléa geral dos accionistas d'esta companhia, um pouco mais tarde do que costuma, por ter querido a direcção dar conta das resoluções relativas ao prolongamento da linha para Fafe e á linha de Famalicão a Guimarães.

Quanto á primeira conseguiu a companhia pelas suas justas reclamações que fosse rectificado o alvará de 22 de novembro de 1901 que serviu de estorvo ao prolongamento da linha.

Quanto ao segundo conseguiu tambem a companhia o indeferimento do pedido da concessão que vinha pre-judical-a.

A receita de 1902 liquida geral ascendeu a 97:305.000 réis ou mais 2:763.000 réis, do que em 1901, a que dá um augmento de 81.000 réis por kilometro.

O transporte de passageiros rendeu um pouco menos apezar de haver maior numero de bilhetes vendidos, mas a receita de mercadorias aumentou em 3:314.000 réis subindo a tonelagem a 55.007 ou mais 9.233 do que no anno anterior.

No serviço de verão em vez dos 8 comboios ordinarios houve 12 durante 4 mezes e meio.

O principal augmento de tonelagem deve-se ao transporte de toros.

E' a despinhalização—7.000 toneladas de toros de pinheiro.

Foram melhorados os vencimentos do pessoal e fizera-se outras despesas de que resultou um augmento nos gastos de 930.000 réis, visto que se deu compensação noutras despesas que se reduziram.

A receita bruta attingiu 119:782.000 réis sendo a maior desde a abertura á exploração em 1884 em que foi de 44:173.000 réis. A receita do serviço combinado foi de 42:023.000 réis. O numero de passageiros foi de 250.123 e o das toneladas transportadas 55.007.

As despesas de exploração foram de 29:826.000 réis ou de 877.260 réis por kilometro, tendo sido de 23.845 ou 768.000 réis por kilometro, em 1884.

O coefficiente de exploração tem descido de 0,62 a 0,30.

Não houve descarrilamentos nem desastres de importancia.

Em virtude d'estes lisongeiros resultados que bem demonstram a excellencia da administração d'esta pequena e prospera linha é dado o dividendo de 6 %, levou-se 2 contos ao fundo de reserva, 4:410.000 ao fundo de amortização, e auctorizou-se a construcção até Fafe ficando a gerencia com poderes para emitir obrigações ou accões a fim de realizar os capitais necessarios para esta construcção.



Companhia Portugueza Hygiene

Recebemos o relatorio da gerencia de 1902 d'esta companhia. Nelle vemos com prazer que se consigna a animadora prosperidade da empresa que teve de saldo da conta de ganhos e perdidas a quantia de 18:240.000 rs.

Estes lucros permitem distribuir o dividendo de 6 % ás accões, dotar o fundo de reserva que está em 5 contos com mais 1:800.000, destina 2 contos para reserva de prejuizos comerciaes, e 3 contos para obras no edificio e para machinas.

A companhia está construindo um edificio para a sua fabrica que até agora se achava em casa de renda.

A competencia profissional dosr. Emilio Estacio se deve sem duvida o exito da empresa.

Folgamos sinceramente com elle Em Portugal faltam as industrias chimicas e por isso somos tributarios da Alemanha, onde atingiram um grau de desenvolvimento extraordinario, da França e da Inglaterra.

Ha poucos annos ainda Portugal importava... o sal refinado, como ainda importa sulfato de cobre para correctivo das vinhas apesar das pyrites e chloro pyrites do Alemtejo.

PARTÉ FINANCIERA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de Ferro
Portuguezes

(Conclusão do n.º antecedente)

Amortização supplementar do exercicio de 1901

Em harmonia com o disposto no § 5.º do artigo 3.º e na alínea d) do artigo 61.º dos estatutos, em seguida se publica a numeração das obrigações d'esta companhia, que foram compradas para a dita amortização supplementar do exercicio de 1901.

Obrigações de 3 por cento privilegiadas de 2.º grau

952 a 954, 4:217 e 4.218, 4:692, 6:449 a 6.452, 6:629 a 6.636, 6:685, 8:036 a 8.040, 8:091 a 8.101, 8:711 a 8.716, 8:718 a 8.720, 9:206 a 19.210, 10:642, 10:644, 11:059, 11:580 a 11.587, 11:721, 12:152 a 12.161, 12:275, 12:322 a 12.327, 12:552, 13:466 a 13.470, 13:514, 14:247 a 14.272, 14:305 a 14.310, 14:427 a 14.431, 15:407, 15:677 a 25.682, 15:685 e 15.686, 16:213, 19:660, 20:997, 21:861 a 21.864, 22:370 a 22.373, 22:484 e 22.485, 22:644 a 22.647, 23:737 e 23.738, 34:883, 25:462, 25:589 a 25.594, 27:773 e 27.774, 30:258 e 30.259, 30:345 a 30.348, 30:939 e 30.940, 31:071 e 31.072, 31:127 a 31.134, 31:713 a 31.722, 32:752 a 32.756, 32:772, 32:886, 32:889, 33:565 e 43:566, 34:425, 35:782 a 35.784, 37:353 a 37.357, 38:285 a 38.291, 41:291, 42:389 a 42.391, 44:599 a 44.606, 44:653 a 44.662, 44:801 a 44.803, 46:671 a 46.677, 48:052 a 48.055, 49:682 a 49.706, 49:732 a 59:781, 50:334 a 50.341, 50:425 a 50.430, 53:697 a 53.614, 53:892, 53:971 a 53.973, 54:554, 54:605, 56:312 a 56.315, 56:562, 56:564 e 56:565, 57:236 a 57.238, 57:345 e 57.346, 59:009 a 59.060, 59:063 a 69:083, 59:109 a 59.140, 59:215 a 59.218, 59:456 a 59.458, 60:307 e 60:308, 60:629 a 60.632, 60:777 a 60.783, 62:771, 65:054 a 65.058, 76:287 a 66.290, 69:692, 69:772, 69:777, 69:782, 70:385, 71:881 a 71:886, 71:919 e 71.920, 74:245 e 74.246, 75:234, 75:515 a 75.519, 75:618, 76:719 a 76.722, 77:411 a 77.418, 78:071 e 78.072, 78:074 e 88:075, 78:078, 78:361 e 78.362, 78:814 a 78.852, 78:958 e 78.959, 80:806 a 80.830, 80:967 e 80.968, 81:766 e 81.767, 81:877 e 81.878, 81:884, 84:529, 86:081 a 86.085, 86:378 a 86.389, 85:414 e 86.415, 96:472, 87:221 a 87.225, 88:423 a 88.426, 88:890, 93:118 a 93.120, 16:108 a 96.110, 96:148 e 96.149, 97:049 e 97.050, 98:886 e 98.887, 100:109 e 100.110, 100:403 e 100.404, 100:406 a 100.408, 102:385 a 102.388, 103:999 e 104.009, 104:216 e 104.217, 105:666, 107:588 e 107:589, 108:061, 108:522, 108:993 a 108.995, 110:491, 110:870 a 110.944, 112:653, 115:290, 115:711 a 115.713, 115:833 e 115.834, 117:222, 119:117, 119:177, 119:467 a 119.469, 119:938 a 119.940, 119:943, 121:482, 122:717 a 122.719, 123:414, 130:595, 130:699 a 130:726, 130:989 a 130.991, 132:148, 133:292, 135:537 a 135.545, 137:907, 137:920 a 137.928, 139:142 e 139.143, 140:270 a 140.274, 140:288 a 140.291, 140:511 a 140.520, 141:806 e 141.807, 143:663 e 143:664, 144:727 a 144.741, 146:446, 146:826 a 146.828, 146:833 a 146:836, 149:091, 152:335 e 152.336, 152:396 a 152.414, 152:873 a 152.874, 160:551, 161:306, 165:293 a 165.298, 168:407 a 168.410, 168:499 e 168.500, 180:857 a 180.860, 181:503 a 181.507, 182:339 a 282.341, 184:529, 197:048 a 197.059, 203:295 a 203.297, 203:402, 204:560 e 204.561, 205:565, 205:567, 2:06:735 a 206:739, 211:344, 212:395, 215:791 a 215.799, 216:144 e 216.145, 217:903 a 217.905, a18:209 e 218.210, 218:215 a 218.220, 220:452 a 220.457, 220:465, 2:220.467, 222:765, 223:761 e 223.762, 224:401 a 224.408, 225:082 a 225:086, 225:189, 232:406 a 232.408, 234:213, 2:36:274 a 236.276, e37:598 a 237.600, 237:807 e 237.808, 239:818 a 239.820, 240:072, 2:240.073, 241:224 e 241.225, 243:213 a 243.228, 244:323 a 244.345, 244:348 a 244.356, 249:437 a 249.444, 253:644, 255:668 a 255.672, 259:093 a 259.096, 267:465 e 267.466, 268:081 e 268.082, 273:693 e 273:694, 275:364 a 275.368, 279:152, 279:950 a 279.957, 282:197 a 282.208, 282:561 a 282.626, 283:949, 285:994 a 285.998, 286:069 a 286:104, 286:343 e 286.344, 286:605 a 286.616, 288:450 a 288.452, 289:955 e 289.956, 293:208, 293:728 a 293.732, 296:763, 297:875 a 397:878, 297:905, 304:710 a 304.712, 307:756 a 307.760, 307:846, 309:292 a 309.296, 311:044, 315:222 a 315.231, 316:332 a 316.336, 317:501 a 317.525, 317:855 e 317.856, 324:239 a 324.249, 324:419 a 324.435, 339:399 e 339.400, 339:430, 339:483 a 339.487, 340:079, 351:377 a 351.381, 353:809 e 353.810, 359:633 a 359.636, 360:912 a 360.952, 361:079 a 361.086, 361:622 a 361.624, 361:696 a 361.712, 62:013 a 362.037, 370:141. Total 1.401 obrigações.

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 3 e seguintes.

Obrigações de 4 por cento privilegiadas de 2.º grau

1:321, 4:150 e 4.151, 4:173 a 4.178, 4:572 a 4.581, 4:586, 8:017, 8:033 a 8.040, 8:138 a 8.142, 14:609 a 14.618, 14:820 e 14.821, 16:887 a 16.894, 21:434 a 21.438, 26:495 a 26.504, 36:041 a 36.044, 45:699 e 45.700, 46:850 a 46.859, 52:403 e 52.404, 54:544, 63:071 a 63.078

63:088 e 63.089, 63:092 a 63.094, 63:729 a 63.732. Total 105 obrigações.

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 3 e seguintes.

Obrigações de 4 1/2 privilegiadas de 2.º grau

Seis titulos de cinco obrigações 2:291 a 2:296

Titulos de uma obrigação

3:380, 6:594, 8:673 e 8.674, 9:681, 11:212, 12:951 a 12.954, 14:166, 14:312. Total 12 obrigações.

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 3 e seguintes.

Todas estas mil quinhentas e quarenta e oito obrigações estão devidamente cancelladas e annulladas e deixaram de ser encargo da companhia.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, 14 de abil de 1903. — O Presidente do Conselho de Administração. Antonio Maria Pereira Carrilho.

Assembléa Geral dos srs. accionistas

Nos termos dos artigos 31.º e 39.º dos estatutos d'esta Companhia, aprovados por alvará de 30 de novembro de 1894, são convocados os srs. accionistas para se reunirem em Lisboa na séde social, em assembléa geral ordinaria, no dia 20 de junho proximo futuro ao meio dia.

Ordem do dia

1.º—Apresentação das contas respectivas ao exercicio de 1902, do relatorio annual do Conselho d'Administração e do respectivo parecer do Conselho Fiscal e votação do mesmo parecer sobre essas contas;

2.º—Quaesquer propostas dos srs. accionistas apresentadas segundo a parte final do artigo 38.º dos estatutos;

3.º—Eleição de dois membros do Conselho d'Administração, nos termos do artigo 13.º dos mesmos estatutos, podendo ser reeleitos segundo o mesmo artigo, os administradores que completaram o seu periodo de exercicio;

4.º—Eleição de dois membros do Conselho Fiscal nos termos do artigo 24.º dos ditos estatutos, podendo ser reeleitos, segundo o mesmo artigo, os accionistas que completaram o mesmo periodo;

5.º—Eleição do Presidente e do vice-presidente da assembléa geral que tem de funcionar nos annos de 1904 a 1905 inclusivè, segundo o artigo 35.º dos ditos estatutos;

Esta assembléa geral segundo os preceitos do artigo 28.º dos mesmos estatutos, compôr-se-ha dos accionistas possuidores de cem ou mais acções da Companhia.

Para poder tomar parte na assembléa, devem as accões nominativas ter sido averbadas até o dia 20 de maio corrente inclusivè, e as accões ao portador depositadas até as 4 ho as da tarde do dia 5 de junho proximo futuro:

Em Lisboa : na séde da Companhia, no Banco de Portugal, no Banco Lisboa & Açores, no Banco Commercial de Lisboa, no Banco Nacional Ultramarino, no Monte-Pio Geral e no Crédit Franco-Portugais :

No Porto : no Banco Alliança e no Banco Commercial do Porto;

Em Paris : nas caixas do Crédit Lyonnais, na Société Générale de Crédit Industriel & Commercial, na Société Générale pour favoriser le développement du Commerce & de l'Industrie en France, no Comptoir National d'Escompte de Paris e no Banque de Paris & des Pays Bas;

Em Londres: nas caixas dos banqueiros Glyn, Mills, Currie & Cº

Em Berlim e Francfort: nas caixas do Bank fur Handel & Industrie.

Os bilhetes d'admissão à assembléa serão passados pela Comissão Executiva da Companhia, em vista das accões averbadas ou dos recibos dos depósitos das accões depositadas.

A assembléa constitue-se e poderá validamente deliberar nos termos dos artigos 32.º, 33.º, 36.º, 37.º e 39.º dos estatutos.

Lisboa, 16 de maio de 1903 — O Presidente do Conselho de Administração, Antonio Maria Pereira Carrilho.

Comité de Paris

Convocation des obligataires

M. M. les obligataires de la Compagnie Royale des chemins de fer Portugais, sont convoqués em assemblée générale ordinaire, savoir:

Les porteurs d'obligations privilégiées de 1.º rang 3% et 4%, pour le lundi 29 Juin 1903, à 4 heures de relevée, au Grand Hotel, boulevard des Capucines, n.º 12 à Paris.

Les porteurs d'obligations privilégiées de 1.º rang 3% (émission 1886 Beira Baixa) et 4 1/2% pour le jeudi 25 juin 1903, à 4 heures de relevée, Neue Mainzerstrasse, n.º 59, à Francfort-sur-le-Mein.

Ordre du jour

Présentation du rapport du Comité de Paris;
Nomination d'administrateurs.

Tous les obligataires, possédant ou représentant au moins 25 (vingt cinq) obligations privilégiées de 1^{er}. rang, ont le droit de faire partie de l'assemblée générale, en déposant leurs titres à l'une des caisses suivantes :

En Portugal : aux caisses de la Compagnie à Lisbonne;
Aux caisses des établissements suivants :

Banco de Portugal, Banco Lisboa & Açores, Banco Commercial de Lisboa, Crédit Franco Portugais, Monte-Pio Geral, Banco Alliança et Banco Commercial do Porto.

En France : aux caisses du Comité de Paris, 28 rue de Châteaudun, à Paris.

Aux caisses des établissements suivants :

Banque Française pour le Commerce & l'Industrie, Banque de Paris & des Pays Bas, Banque Parisienne, Comptoir National d'Escompte de Paris, Crédit Foncier de France, Crédit Industriel & Commercial, Crédit Lyonnais, Société Générale pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie en France et Société Lyonnaise de Dépôts de Comptes Courants et de Crédit Industriel.

A Londres : aux caisses de M. M. Glyn, Mills, Currie & C.^a.

En Allemagne : aux caisses de la Bank fur Handel & Industrie, à Berlin, Darmstadt et Francfort-sur-le-Mein.

En Belgique : aux caisses de la Banque Liégeoise, et de la Caisse Générale de Reports et de Dépôts.

Les cartes d'admission seront délivrées, en raison de ces dépôts, par le Comité de Paris, 28, rue de Châteaudun, à Paris.

Paris, le 22 Mai 1903.

Le Comité de Paris

Dans le cas où l'assemblée générale des actionnaires, convoquée à Lisbonne pour le 20 juin prochain, ne pourrait pas avoir lieu à cette date, l'assemblée générale des obligataires serait remise à une date ultérieure.

Obrigações de 1º grau

O Conselho d'Administração d'esta Companhia tem a honra de prevenir os srs. obrigacionistas de que, a datar de 1 de julho proximo futuro inclusivè, será pago o coupon, ouro, do 1º semestre de 1903, das obrigações privilegiadas de 1º grau, nos termos seguintes:

—pela apresentação do coupon n.º 19 das obrigações privilegiadas de 1º grau de 3 %, recebendo por cada coupon frs. 7,10 líquidos de impostos em França;

—pela apresentação do coupon n.º 19 das obrigações privilegiadas de 1º grau de 4 %, recebendo por cada coupon frs. 9,49 líquidos de impostos em França;

—pela apresentação do coupon n.º 16 da nova folha d'elles, annexa ás antigas obrigações de 4 % primeira série 1886 (Beira Baixa) devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1º grau de 3 % recebendo por cada coupon 6 marcos;

—pela apresentação do coupon n.º 15 da nova folha d'elles annexa ás antigas obrigações de 4 % (segunda e terceira séries), devidamente estampilhadas como obrigações privilegiadas de 1º grau do mesmo tipo, e recebendo por cada coupon 9 marcos.

O pagamento será feito nos termos indicados desde o dia 1 de julho p.º f., inclusivè, em Lisboa na sede da Companhia todos os dias uteis das 11 horas da manhã ás 2 da tarde: pelo cambio do dia e com isenção do imposto de rendimento para o Thesouro portuguez em virtude do disposto no art. 5º da lei de 29 de julho de 1899, publicada no *Dário do Governo* n.º 172 de 3 de agosto seguinte.

O pagamento em França, Londres, Alemanha e Belgica será realizado nos termos acima, desde a mesma data nos cofres dos correspondentes da Companhia Real, de acordo com os anuncios feitos em cada paiz.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes em 23 de maio de 1903.

O Presidente do Conselho d'Administração, *Antonio Maria Pereira Carrilho*.

Companhia de Seguros Fidelidade**Dividendo de 1902**

Nos dias 1, 2, 3 e 4 de junho proximo das onze horas da manhã até a uma hora da tarde, no escriptorio da mesma Companhia, no Largo do Corpo Santo, 13, 1º andar, proceder-se-ha ao pagamento do dividendo dos lucros de 1902, rs. 500.000 por acção livre do imposto de rendimento, continuando depois ás mesmas horas em

todas as quintas-feiras. Quando seja santificado o dia de quinta-feira far-se-ha pagamento na quarta feira anterior.

Lisboa, 18 de maio de 1903. Pela Companhia de Seguros Fidelidade. Os directores, *José Roiz Tarijo Formigal e João Theotonio Pereira Júnior*.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 31 de maio de 1903.

Começou e concluiu na camara electiva a discussão da proposta do empréstimo, sendo apreciada com especial criterio pela oposição que, tendo apresentado importantes propostas de emendas apenas algumas viu aceitas pela comissão de fazenda, isto é, pelo governo.

Aind'assim embora poucas, tiveram certa importancia essas emendas, ficando a proposta melhorada.

A alta finança internacional fez, e está fazendo, a mais acerrima intriga sobre este projecto, com o fim, já se vê, de difficultar a sua realização e portanto de apertar a corda ao pescoco do nosso paiz que tantos (d'estes) favores deve a essa respeitável finança.

E' singular como estes senhores proclaimam que somos um paiz de finanças avariadas e se arrancam mutuamente os cabellos em luta por nos emprestarem dinheiro. Que benemeritos!

*
O Banco de Portugal lançou no mercado um novo tipo de notas de 10000 réis, de aprimorado desenho em que o nosso grande epico figura a um canto escrevendo pensativo, e do outro cavalos alados atravessam nuvens em desenfreada carreira. E' uma ideia muito mimos.

Continua, porém, a falta de se marcar em grossos algarismos o valor d'esse papel, do que nunca acharemos a explicação, tanto mais que no papel fiduciario de todos os países vemos sempre inscripto em caracteres bem legíveis o respectivo valor.

Com a abundancia de prata que circula parece-nos que a nota de 500 réis era bem retirada do mercado ficando como minímo (visto que as de 1000 réis já não circulam) as de 2500 réis.

Inscrições.—Com quanto os preços não soffressem grandes oscilações o movimento de papel foi muito importante devido a grandes ordens de compra que abonaram todo o papel que vem ao mercado, fechando ainda muito firme.

Os outros valores do estado, pouco movimento tiveram, com excepção das obrigações 1888 4 % que devido ás proximidades do sorteio foram muito procuradas, mas já fecham com vendedores sem compradores.

Acções dos Bancos, Portugal, Açores e Commercial quasi sem transacções, devido á falta de papel.

Acções do Banco Ultramarino, com regular movimento. Houve alguma procura, mas encontraram sempre papel á venda.

Acções das Águas. Poucas transacções. Teem tido sempre compradores, mas já não aparecem vendedores.

Acções da Companhia do Gas. Houve muitas transacções neste papel, mas os preços, devido ou ás proximidades da liquidação, ou aos boatos de não haver dividendo superior a 3 %, cahiram um pouco, fechando fraco.

Acções da Companhia dos Phosphoros. Elevaram-se um pouco os preços devido a terem tido alguma procura e não haver no mercado papel á venda, aos preços a que estavam.

Acções da Companhia de Moagem. Subiram muito devido a procura que tiveram, talvez pelos boatos da fusão das fabricas, mas não deixou nunca de aparecer no mercado papel bastante.

Obrigações das Águas. Conservaram-se sempre firmes, sendo de pouco vulto as transacções.

Obrigações do Crédito Predial, movimento regular.

Os valores com mercado no estrangeiro, tales como—Obrigações e Acções da Companhia Real, Acções de Moçambique, Zambezia, Tabacos, Obrigações Ambacas, fraco movimento tiveram e as diferenças de preços, foram devidas mais ao cambio do que ás oscilações no estrangeiro.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres go d/v ..	43 7/16	43 3/8	Desconto no Banco	
» cheque ..	43	42 15/16	de Portugal.....	5 1/2 %
Paris go d/v.....	658	661	No mercado.....	5 %
» cheque....	664	667	Agio Buenos Ayres	
Berlim go d/v.....	270	271		
» cheque....	274	275	Cambio do Brazil..	12 7/16
Francfort go d/v ..	270 1/2	271 1/2	Premio da libra...	1 \$ 130
» cheque..	274 1/2	275 1/2	e	
Madrid cheque ...	810	820		1 \$ 150

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	JUNHO													
	16	18	19	20	21	22	23	25	26	27	28	29	30	-
Lisboa: Inscrições de assent.	40,30	-	39,15	40,20	-	-	40,15	40,20	40,20	40,20	40,20	40,20	40,20	-
» coupon	39,05	39	39,05	-	-	-	39,05	40,12	40,10	39,10	40,15	40,15	-	-
Obrig. 4% 1888.....	20.900	20.900	20.900	20.900	-	20.900	20.900	20.900	-	20.900	20.850	20.800	-	-
» 4% 1890 assent....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4% 1890 coupon ..	-	48.300	48.200	48.200	-	48.200	-	-	48.300	-	-	48.300	-	-
» 4 1/2 % assent.....	-	56.300	56.000	56.200	-	56.000	55.800	55.800	55.800	-	56.000	-	-	-
» 4 1/2 % coup. int....	-	55.700	55.700	-	-	55.500	-	-	-	-	55.700	-	-	-
» 4 1/2 % externo....	56.000	56.000	56.700	-	-	56.000	-	-	-	-	-	-	-	-
» Tabacos coupon....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	113.000	-	-
Acções B. de Portugal.....	-	-	157.000	158.000	-	159.000	159.000	159.000	-	-	-	-	160.000	-
» » Commercial....	-	-	185.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» » N. Ultramarino..	-	119.300	-	119.300	-	-	119.450	119.300	119.200	119.300	119.200	119.450	-	-
» » Lisboa & Açores.	-	-	126.000	-	-	-	-	125.000	-	125.500	126.500	127.000	127.150	-
» Tabacos coupon....	-	148.500	147.400	147.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Comp. Phosphoros.	85.000	-	85.000	85.000	-	-	85.000	85.200	85.000	85.200	-	86.000	86.000	-
» » Real.....	-	40.400	-	-	-	40.000	-	40.000	-	-	40.200	-	39.900	-
Obrig. prediaes 6%	-	-	96.000	-	-	-	96.000	96.000	96.000	-	-	96.000	-	-
» » 5%	92.800	-	92.500	-	-	-	92.800	-	92.700	-	-	-	-	-
» Comp. Phosphoros.	-	93.000	-	93.000	-	-	-	-	-	93.000	-	-	-	-
» C. Real 3% 1.º grau	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» » 3% 2.º grau	43.000	43.000	43.000	-	-	-	-	42.600	42.700	42.800	-	-	42.350	-
» C. Nacional	-	72.500	-	-	-	73.000	74.000	74.200	74.500	74.600	-	74.900	-	-
» Atravez Africa....	-	98.500	-	98.100	-	-	98.400	98.400	-	-	-	98.500	98.500	-
Paris: 3% portuguez.....	32,45	32,15	32,10	32,25	-	32,12	32,12	32,07	31,92	32,05	32	32	-	-
Acções Companhia Real....	-	185	-	184	-	184,50	-	-	180	-	180	180	-	-
» Madrid Caceres.....	50	47,50	47	44	-	42	41,50	40	41,50	40	40	-	-	-
» Norte de Hespanha..	-	212	210	209	-	209	-	-	-	-	-	-	-	-
» Madrid Zaragoza....	335	335,50	336	333	-	333	-	-	-	-	-	-	-	-
» Andaluzes.....	183	183	183	181	-	181	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real 1.º grau	-	374	373	374	-	374	374	373	373,75	373,75	-	370	-	-
» » 2.º grau	-	194	193	192,50	-	193	193	-	192,50	192	191	190	-	-
» C. Beira Alta.....	127	126	125	124,50	-	124	-	-	-	-	-	-	-	-
» Madrid Caceres.	155	154	-	150	-	145	-	-	148	146	147	-	-	-
» N. Hesp. (1.ª hyp.)...	350	350	349	349,75	-	349,25	-	-	-	-	-	-	-	-
Londres: 3% portuguez.....	64,50	64,25	64,25	64,50	64,50	64,25	64,25	64,25	64	64	64	64	-	-
Obrig. Atravez Africa....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Amsterdam: Atravez Africa...	85,93	85,93	86	86	86	86	86,50	86,50	86,12	86,12	86,62	86,50	-	-
Bruxellas: Atravez Africa....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

Linhos	Periodo de exploração	1903		1902		Totais desde 1 de Janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totais	Kilom.	Kil.	Totais	Kilom.	1903	1902
COMPANHIA REAL	de a								
Antiga rēde e nova não garantida...	30 6 Mai	693	86.243.000	124.448	693	78.641.139	113.479	1.396.811.000	1.310.986.977
Nova rēde garantida.....	30 6 Mai	380	10.466.000	27.542	380	10.449.861	27.499	1.192.512.000	177.498.023
Sul e Sueste.....	2 8 Abr	518	25.657.100	49.531	494	21.187.030	42.888	354.594.285	300.004.179
Minho e Douro.....	9 15 16 22	" "	18.903.110 21.125.895	36.492 40.783	" "	21.703.155 20.843.495	43.933 42.193	373.497.395 394.623.290	321.707.334 342.550.829
Beira Alta.....	16 22 23 29	" "	23.431.614	66.378	353	24.076.193	68.204	358.365.734	341.260.600
Nacional—Mirandella e Vizeu.....	26 1 2 8 9 15	" "	1.704.942 1.527.721	16.237 14.549	105	1.689.720	16.092	20.673.181	18.221.989
Guimarães	30 6 Mai	"	1.645.160	48.387	34	1.471.604	48.282	25.668.881	24.750.483
Porto á P. e Famalicão	16 31 Mar	64	4.240.114	66.251	64	4.812.599	75.196	27.736.573	26.719.739
Norte de Hespanha	29 5 Mai	3656 Ps.	1.997.882 Ps.	546.3656 Ps.	1.994.300 Ps.	545 Ps.	35.233.041 Ps.	33.712.567 Ps.	1.520.474
Madrid — Zaragoza — Alicante.....	30 6 Mai	1067	1.954.156	535.3650	2.129.181	583	34.074.413	32.703.295	1.371.118
Andaluzes.....	23 29 Abr	1067	376.416	352.1067	435.760	408	6.929.206	6.887.649	41.557
Madrid — Caceres.....	30 6 Mai	429	86.271	201.429	88.590	206	1.495.247	1.293.004	202.243
Zafra a Huelva.....	7 13 Mai	180	37.369	207.180	34.597	192	837.705	720.254	117.451
	14 20	"	46.304	257 "	34.991	194	884.009	755.245	128.764

Companhia de Benguela

Publicamos hoje na *Parte Official* que, por este motivo vae aumentada, elevando se a 13 paginas, os estatutos d'esta companhia destinada á construcção e exploração da linha do Lobito á fronteira, segundo o contrato realizado em 28 de novembro com mr. Robert Williams.

Segundo esse contrato a companhia concessionaria deveria estar constituída e os estatutos aprovados no prazo de seis mezes, isto é, até 28 de maio. O concessionario cbservando rigorosamente as clausulas do contrato, iniciou no 1.^º de março os trabalhos da construcção, constituiu a companhia, assegurou o capital das primeiras emissões e submetteu á approvação do governo o projecto de estatutos em 24 de abril. Sobre estes foi ouvida a direcção dos caminhos de ferro ultramarinos, a direcção geral do ultramar, a procuradoria geral da corôa e fazenda, e a junta consultiva do ultramar.

Em 26 foram aprovados e em 28 publicados os estatutos.

Estão, pois, rigorosamente cumpridas todas as prescripções do contrato, tanto por parte do concessionario como do governo portuguez; não haverá, no futuro, o menor motivo para desacordo e é o que muito desejamos succeda porque assim a concessão poderá ser de mutuas e importantissimas vantagens.

A leitura dos estatutos desfez importantes duvidas que obscureciam ainda alguns espiritos, e agradou geralmente.

AVIZ A CORUCHE

Fez a melhor impressão em Aviz, Móra e outras povoações a que deve interessar a linha em projecto, o decreto mandando incluir esta linha no plano geral da rede aprovada para o sul do Tejo.

A comissão de vigilancia enviou telegrammas de agradecimentos ao sr. ministro das obras publicas e deputados locaes e em uma das suas sessões resolveu louvar os jornaes que defenderam a causa d'aquellas localidades, comunicando-lhes por um honroso officio este louvor.

Pela nossa parte muito nos agradou que se reconheça que estamos sempre prontos a trabalhar por tão sympathica ideia.

As duas empresas ou grupos que haviam requerido a linha: uma, a que já aqui nos referimos, que a pretendia construir de Extremoz a Aviz, Móra e Coruche, e outra, representada pelo sr. engenheiro Henrique Moreira que pediu o traçado Extremoz, Portalegre e Frenteira a Coruche, fundiram-se numa só para concorrerem á adjudicação, se a Companhia Real não quizer fazer a construcção por sua conta e o governo abrir concurso.

Pela sua parte a Companhia Real está estudando se lhe convém ou não a construcção e exploração por conta d'ella ou de outrem.

LINHAS PORTUGUEZAS

Estação da alfandega do Porto. — Por portaria de 9 de maio foi aprovado e mandado executar o projecto de ampliação da estação da Alfandega comprendendo

além das modificações das linhas, collocação de placas e de caranguejos, as seguintes obras:

1.^º cobertura de 320^{m²} no caes n.^º 1, alargando se a rua para facilitar o serviço.

2.^º cobertura de 211^{m²} no caes n.^º 2.

3.^º construcção de um caes coberto n.^º 3 com 590^{m²}

4.^º aproveitamento da rampa occidental para caes descoberto.

5.^º prolongamento do muro de suporte da plataforma da estação em substituição do actual revestimento provisório.

6.^º ponte metallica avançada com guindaste a vapor e placas para serviço de cargas e descargas para o rio.

O orçamento d'estas obras é de 30:200\$000 réis.

Lourenço Marques. — Tem diminuido ultimamente por fórmula importante o movimento e receitas d'esta linha, em virtude da competencia que por novas tarifas lhe fazem as linhas do Cabo.

Não é surpresa isto para quem sempre previu estes resultados da guerra transvaaliana.

Nas novas combinações feitas sobre regimen ou tarifas na África do Sul foi incluido o nosso percurso, na proporção da sua extensão o que reduz consideravelmente essa participação.

Uma das innovações é a criação de bilhetes annuaes de 1.^a e 2.^a classe, válidos para uma, duas ou mais linhas das que servem o Transvaal.

O preço da viagem numa só linha é, em 1.^a classe, de 75 libras. Nas combinações com a linha do Cabo, o preço é de 100 libras, pertencendo á linha portugueza 25 libras e, nas combinações com o Natal e Cabo, o preço sobe a 165, descendendo o nosso partipe a 15 libras. Os preços em 2.^a classe têm uma redução de 20 p. c.

Outra disposição que muito interessa a publico é o estabelecimento de indemnização por extravio de bagagens, à semelhança do que se usa em Portugal, adoptando-se para passageiros de 1.^a classe a verba de 7,5 libras e para a 2.^a a de 5 libras.

Estação central do Porto. — Foi aprovado o projeto, mandando se porém estudar uma nova disposição da fachada que sem alterar a distribuição dos vãos, ofereça mais singeleza e sobriedade na ornamentação.

Estação de Ferrão. — Foi aprovado e mandado executar o projecto de ampliação d'essa estação do Douro, orçada em 1:400\$000.

Linha de Evora a Ponte de Sôr. — Foi já feito o reconhecimento da directriz entre Evora e Arraiolos pelo sr. conselheiro Justino Teixeira, ficando escolhido com uns traços geraes. O estudo vae ser começado dentro de poucos dias.

Ponte do Pocinho. — Foi enviado pela Direcção do Minho e Douro ao Conselho de Administração o projecto da ponte sobre o Douro no Pocinho, proficientemente elaborado pelo distinto engenheiro chefe dos armazens geraes Estevam Torres, cumulativamente com o serviço d'estes.

A ponte tem dois taboleiros: o superior destinado ao caminho de ferro e o inferior á estrada real n.^º 9. Foi projectada com as dimensões suficientes para o prolongamento da via larga até a margem direita

Comprehende 5 vãos, sendo os tres centraes de 54^m e os externos de 45^m. Ha ainda nas avenidas duas passagens inferiores para a ligação da estrada.

O projecto vae ser enviado ao Conselho Superior de Obras publicas.

Guimarães a Fafe. — Está resolvido que os trabalhos da construcção, d'esta linha sejam inaugurados festivamente no dia 14, com a assistencia do sr. ministro das Obras Publicas.

LINHAS ESTRANGEIRAS

HESPAÑA

Confirma-se que vai ser apresentado nas cortes um projecto de lei prohibindo a prorrogação das concessões feitas para linhas ferreas, isto com o fim de fazer que as construções não sejam adiadas por meio de repetidas concessões com prejuízo dos interesses gerais e dos particulares das povoações que devem ser servidas pelas linhas pedidas.

O tremvia a vapor de Madrid a Vallecas fez varias alterações nas suas tarifas e horários tendentes a beneficiar o público.

A viagem custa agora 30 centimos apenas, por todo o percurso, um bilhete para 20 viagens 5 pesetas, uma carruagem reservada 15, e um comboio especial com uma só carruagem 25, e com duas 40 pesetas.

Está proximo a concluir-se no ministerio respectivo em Madrid, o processo relativo ao pedido pelo sr. D. Enrique Ossó, de um tremvia de Mondariz a Vigo, passando por Porriño. A extensão total é de 30 kilómetros, e a força motriz será, já se vê, a eletricidade.

FRANÇA

Segundo o relatório apresentado á assembléa geral dos accionistas em 25 de abril ultimo, a companhia dos caminhos de ferro de l'Est tem 819 quilómetros de linhas construídas e exploradas, 91 de linhas em construção, faltando lhe ainda encetar a construção de 127 quilómetros.

O seu material circulante compõe-se de 1.414 locomotivas, 1.193 tenders, 3.734 carruagens, 35.363 vagões estando para se receberem em 1903 46 locomotivas, 48 tenders, 61 carruagens e 842 vagões.

Tinha 349 carruagens com corredor ou inter-circulação numero que vai elevar-se a 432.

Em 1902 pôz ao serviço 875 vagões para 15 a 20 toneladas, havendo no 1º de janeiro de 1903, 2.989 de 20 toneladas, 5.536 de 15 toneladas e 78 de 30.

Para o aquecimento das carruagens feito pelo vapor havia 676 locomotivas dispostas com os apparelos necessários, havendo 629 comboios com este serviço. Em tres annos a companhia espera ter o aquecimento a vapor de todos os seus comboios.

Os progressos no que toca ao material das carruagens são importantes.

Ainda em 1865 uma carruagem de 1.ª classe tinha 24 logares, pesava 8.800 kilogrammas, era de caixilho de madeira, media 6^m 6 de comprimento e custava 10.500 francos.

A carruagem de 1894 com os mesmos logares, caixilhos de aço, corredor e folles de inter-circulação, com retrete, aquecimento, iluminação a gaz rico e bico Auer, freio Westinghouse, pesa 17.440, mede 11^m 3 e custa 31.000 francos.

Nas outras classes ha melhoramentos correspondentes. Assim as de 2.ª classe e 3.ª tem retretes, aquecimento e iluminação a gaz e custam hoje 24.500 e 14.600 francos, quando custavam 8.000 francos e 6.500 em 1865.

Nas máquinas passou-se do peso de 30 toneladas ao de 60.

RUSSIA

Está terminada a linha principal transiberica, faltando apenas a linha circular do lago Baikal que deve ficar prompta em fins de 1904.

O custo total dos 5.628 verstes que mede a linha, entrando a do lago, e contando a aquisição do material circulante eleva-se a 384.604.743 rublos, além de mais 94.330.000 rublos para material circulante da linha principal.

O caminho de ferro do Este chinez com 2.337 verstes liga o transiberico com o porto de Vladivostock.

O conselho de administração votou 10.328.028 rublos para diversas obras comprendendo melhoramentos no porto acima indicado; outra de 30.646.582 para a colonização e para estações medicas e ambulancias.

Os emigrantes que receberam concessões de terrenos na Sibéria em 1893 foi de 611.494.

Fazem-se estudos geológicos para reconhecimento das riquezas minerais do paiz. Já se descobriu petróleo na província de Irkustch.

Para a navegação do Baikal destinam-se 356.095 rublos.

ITALIA

A extensão kilometrica das linhas da *Società delle strade ferrate Meridionali* é de 4.509, na rede principal e de 1.510 na se-

cundaria, havendo sobre o anno anterior o aumento de 16.941 metros na segunda rede.

A receita do tráfego foi no total de 139.537.325 liras ou mais 8.503.199 do que em 1902.

As despesas do exercício subiram a 92.547.668, sendo o produto líquido 49.670.675 depois de pagar todos os encargos.

BELGICA

Falla-se com insistencia na construção d'uma via ferrea eléctrica subterrânea entre Bruxellas e Anvers tendo o tunnel 42 kilómetros.

A linha custaria 65 milhões de francos.

SUISSA

A confederação acaba de resgatar a importante rede do Jura-Simplão, gastando na aquisição d'estes direitos 104 milhões de francos, ou mais 22 milhões e meio do que o previsto.

O resgate tem obrigado os estados a uma despesa muito superior a que constava da mensagem federal de 1897. Assim na Central Suissa gastaram-se 75 milhões em vez de 54; na Norte-Este 82 milhões em vez de 54; na União Suissa 40 milhões em vez de 31.

Resta á confederação o resgate da rede do Gothardo.

A aquisição do Jura Simplão é reputada em boas condições de preço.

REPÚBLICA ARGENTINA

Estão arrefecendo os entusiasmos que havia para a construção da via ferrea transandina.

A tentativa chilena do prolongamento das linhas que deviam ligar com as da república argentina sussurrhou, suspendendo-se os trabalhos encetados por parte d'este paiz visto que se não faz outro tanto do lado poente da cordilheira dos Andes.

A linha argentina chega já ao limite Andino.

E' de crer porém que passados alguns annos as hesitações terminem e se consiga ligar pela via ferrea os dois mares.

Avisos de serviço

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Verão de 1903

**Serviço de banhos e águas thermaes
Viagens de ida e volta por preços reduzidos**

*Bilhetes validos por 2 meses
com facultade de ampliação de prazo*

Thermas: Cucos, Caldas da Rainha, Piedade (Alcobaça), Amieira, Fadagosa e Unhais da Serra (Tortosendo e Covilhã)

Praias: do Furadouro, Espinho, Granja, Porto, Foz do Douro, Mattosinhos, Leça da Palmeira, Nazareth, S. Martinho e Figueira da Foz.

Desde 1 de junho e até 15 de outubro de 1903 esta Companhia terá á venda bilhetes de ida e volta a preços reduzidos, validos por dois meses, das suas principais estações para as que servem as localidades acima designadas.

Aos portadores d'estes bilhetes é concedida a facultade de detenção em transito, ampliação de prazo, etc.

Demais condições ver os cartazes affixados nos logares do costume.

Lisboa, 23 de maio de 1903.

Tarifa especial E. P. N.º 4 — Pequena velocidade (X n.º 1 em todas as linhas hespanholas) para o transporte de taras vasias.

Desde 1 de junho de 1903 as redes de esparto, ordinarias, e os encerados que tenham servido para cobrir mercadorias, considerar-se-hão incluidos na designação das mercadorias a que é aplicável o § 1.º da tarifa especial E. P. N.º 4 de pequena velocidade, em vigor desde 15 de janeiro de 1889, sendo-lhes, portanto, aplicável o preço de transporte de 10,80 réis por tonelada e quilómetro, contanto que as expedições sejam apresentadas a despacho nas condições estipuladas na referida tarifa especial.

Lisboa, 25 de maio de 1903

Caminhos de Ferro do Estado**Direcção do Minho e Douro**

Pelo presente aviso se faz publico que, desde o dia 1º do proximo mes de junho em diante, é applicavel o paragrapho 1º da tarifa especial de serviço combinado E. P. n.º 4 de pequena velocidade, datada de 15 de dezembro de 1888, (taras vasias) ao transporte de:

Rêdes de esparto, ordinarias;
Encerados que tenham servido a cobrir mercadorias;
Ao preço de 10,80 réis por tonelada e kilometro.
Porto, 17 de maio de 1903.

Arrematações**Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes****Leilão de remessas retardadas**

Em 8 de junho proximo futuro 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. 111º das disposições communs ás tarifas geraes de grande e pequena velocidade, em vigor nas linhas d'esta Companhia, proceder-se ha á venda, em hasta pública de todas as remessas com data anterior a 8 d'abril de 1903, bem como de outros volumes não reclamados.

Avisa-se, portanto, os consignatarios das remessas indicadas na junta relação e d'outras que, pela sua menor importancia se não mencionam, de que poderão ainda retirar-as, pagando o seu débito, á Companhia, para o que deverão dirigir-se á Repartição de Reclamações e Investigações, na estação do Caes dos Soldados, todos os dias não santificados, até 6 de junho de 1903 inclusivé, das 10 horas da manhã ás 3 horas da tarde.

Lisboa, 22 de maio de 1903.

N.º 5.894. De Quintans a Porto Campanhã, 3 ceiras com ferragens e 2 panellas de ferro, pesando 40 kilos, consignado a Valentim Pereira de Sousa.

N.º 39.076. De Porto Campanhã a Lisboa (P.), 1 casco com vinho, pesando 23 kilos, consignado a António Vasco Caldas.

N.º 4.103. De Alcantara Mar a Cascaes, 15 saccos com resíduos de carvão animal, pesando 1.470 kilos, consignado a António Costa.

N.º 12.114. De Caxarias a Lisboa Mar, 1 barril com azeitonas, pesando 145 kilos, consignado a José Joaquim Silva.

N.º 10.677. De Ponte de Sôr a Santarem, 6 saccos lande, pesando 112 kilos, consignado a Julio Cera.

N.º 5.088. De Sabugal a Portalegre, 8 barris vasios, pesando 288 kilos, consignado a Jose Bedo.

N.º 25.859. De Castello Branco a Lisboa (P.), 3 barricas com gesso, pesando 766 kilos, consignado a José Dias.

N.º 28.008. De Aveiro a Coimbra, 2 atados com camas de ferro, pesando 32 kilos, consignado a Vasco Correia Rocha.

N.º 67.107. De Santarem a Lisboa (P.), 1 barril com vinho, pesando 97 kilos, consignado a Diogo Ferreira Fernandes.

N.º 17.620. De Cintra a Lisboa (P.), 2 saccos com saccos vasios, pesando 80 kilos, consignado a D. J. Moraes & Irmão.

N.º 2.916. De Parada de Gonta a Alfarellos, 1 fardo com tecidos de algodão, pesando 44 kilos, consignado a João Ayres Pinheiro.

N.º 33.143. De Lisboa-Município a Portalegre, 1 caixa com ferragens, pesando 58 kilos, consignado a João Faria Ruivo.

N.º 1.498. Deposito em Lisboa (R.), 1 caixa com carne, pesando 23 kilos.

N.º 24.883. De Pombal a Villa Franca, 1 fardo com fazendas, pesando 92 kilos, consignado a Francisco Thomaz.

N.º 1.302. De Tancos a Lisboa, 5 volumes com saccos vasios, pesando 100 kilos, consignado J. B. Brazil.

N.º 375. De Nellas a Lisboa (P.), 1 sacco com jornaes, papel usado, pesando 43 kilos, consignado ao «Diario de Notícias.»

Fornecimento de artigos para telegrapho, telephone, etc.

No dia 8 de junho pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a comissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de artigos para telegrapho, telephone, etc.

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

O deposito para ser admittido a licitar, deve ser feito até ás 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio exterior da estação central do Rocio.

Lisboa, 18 de maio de 1903.

Caminhos de ferro do Estado**Direcção do Minho e Douro****Construcção**

Pelo presente se faz publico que no dia 10 de junho proximo futuro pela 1 hora da tarde, se ha de proceder, perante a direcção d'estes caminhos de ferro, e na sua sede nesta cidade, na estação de Campanhã, ao concurso público para adjudicação de duas empreitadas de construcção do caminho de ferro da Regua a Chaves, secção da Regua a Villa Real.

Os depositos provisórios para poder ser admittido como licitante a qualquer das empreitadas serão de:

Para a empreitada A, 240.000 réis.

Para a empreitada B, 610.000 réis.

Os depositos definitivos serão de 3 p. c. do preço da adjudicação.

Os licitantes poderão enviar á direcção, em carta fechada, a sua proposta acompanhada do recibo do deposito provisório e do documento exigido na alínea b da 2ª condição da arrematação, constante do respectivo programma, entendendo-se que, por esse facto, desistem de tomar parte na licitação verbal, se a houver, e do direito de reclamação ácerca dos actos do concurso.

As condições da arrematação, o caderno dos encargos, bem como os respectivos projectos, podem ser examinados todos os dias uteis, desde as 11 horas da manhã ás 3 da tarde, no serviço de construções d'esta direcção, em Campanhã.

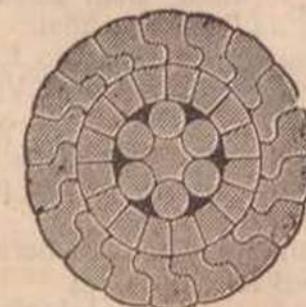
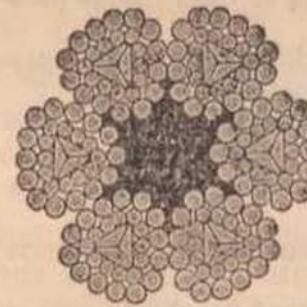
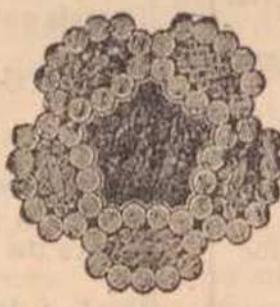
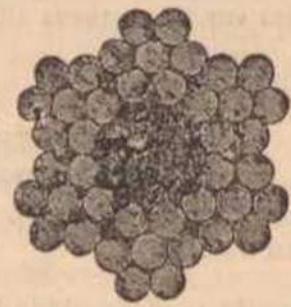
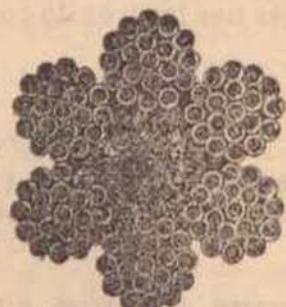
Porto, 7 de maio de 1903.

FELTEN & GUILLEAUME CARLSWERK Actien-Gesellschaft MULHEIM no RHENO

A fabrica mais antiga do continente da Europa para a fabricação de

CABOS METALLICOS EM TODOS OS GENEROS

EM ARAME DE FERRO, ACO E COBRE



Para minas, transportes aéreos, funiculares, transmissão de força ascensores, guindastes, usos marítimos, pára-ralos, etc.

FIOS CONDUCTORES E CABOS

Para Telegraphos, Telephones, Luz e Transmissão Eléctrica de Força

REPRESENTANTES EM PORTUGAL:

Para o SUL (comprehendendo Coimbra e Beira Baixa) H. F. CAST, 160, Rua da Alfandega, 2.º — Lisboa

(Tratando-se de cabos para minas) OREY, ANTUNES & C°, Praça dos Remolares, 4 — Lisboa

Para o NORTE F. HENRIQUE VON HAFE, Rua da Paz, 32 — Porto

JAMES WALKER & C. A

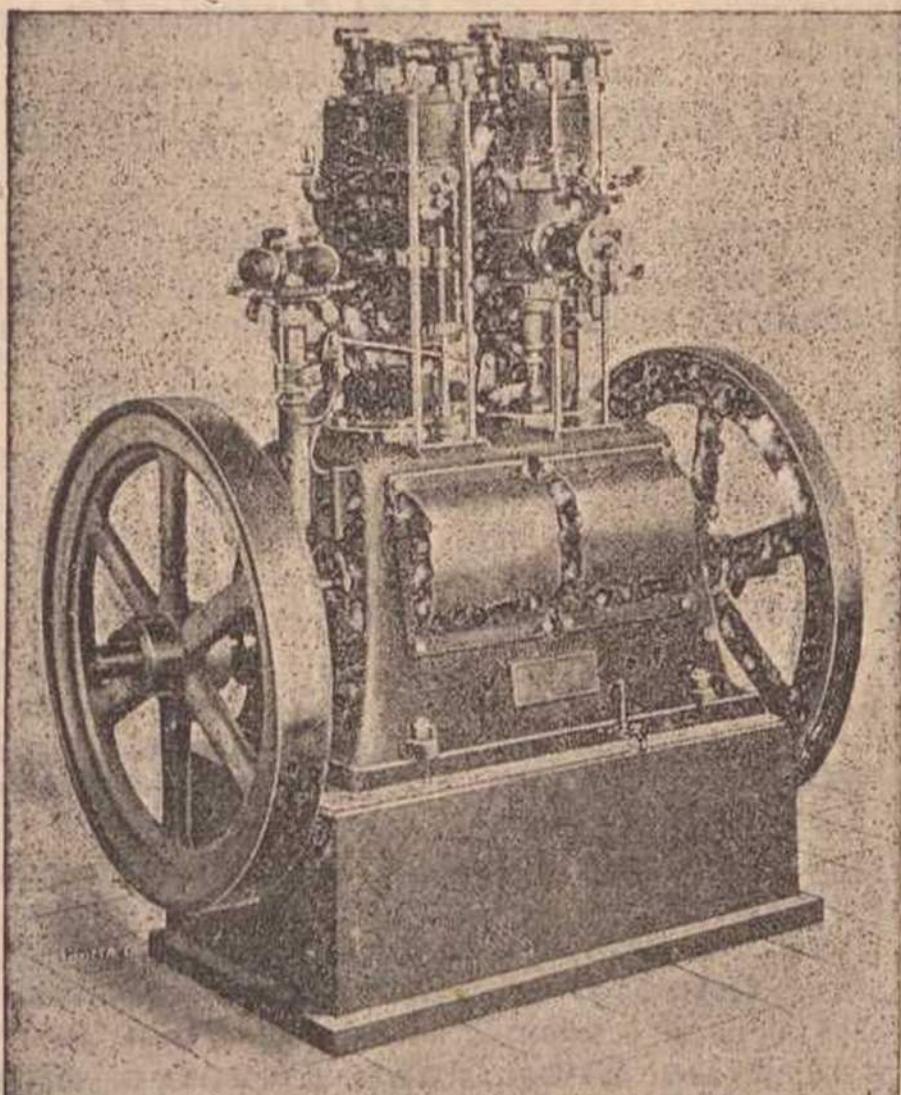
73 — RUA BELLA DA RAINHA — 1º

↔ LISBOA ↔

Importadores de **Cobre, Latão, Zinco, Chumbo e outros Metais em bruto e em obra. Folha de Flandres, Ferro e Aço** de todas as qualidades e perfis.

Depositos em Lisboa e Porto de MADEIRAS PARA MARCENEIROS E TANOEIROS. etc.

MOTORES



*da celebre fabrica
americana*

**Marinette Iron Works
Manufacturing Co.**

Para gaz de illuminação, gaz
pobre e gazolina, com
inflammation electrica garantida

RUBEROIDE e productos P. & B. para substituir os
telhados ordinarios, para coberturas de edificios, estações,
barracas, vagons, terraços, chalets e pavilhões ornamen-
tados, para confecção de camaras frigorificas, tanques,
piscinas e depositos de agua, para tornar as habitações
confortaveis e abrigal-as contra a humidade e contra as
grandes variações de temperatura.

UNICO REPRESENTANTE EM PORTUGAL

M. HERRMANN

CALÇADA DO LAVRA, 6 a 10

LISBOA

Locomobile



O AUTOMOVEL IDEAL

Não teem trepidação. Não teem mau cheiro.
Não fazem barulho

**Unicos automoveis que sobem
e descem a Calçada da Glória (Elevador)**

O tipo novo de 1903
tem entre outros, os seguintes aperfeiçoamentos :

Bombas de ar e agua a vapor. Lubrificador
automatico. Machina fechada. Pneumaticos aperfeiçoados muito facéis
de tirar e pôr. Rodas de madeira. Caldeira maior.
Depósitos maiores de agua e gazolina. Obumaceiras de roletes.

Preços Rs. 1.100\$000 a 3.150\$000.

Agentes geraes em Portugal

F. STREET & C. A

Rua do Poço dos Negros — LISBOA

AGENDA DO VIAJANTE

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

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

ALCOBAÇA Hotel Gallinha.—Aposentos commodos extremamente aceados. Cozinha excellente. Carrros para Vallado e mais pontos.—Proprietario, Antonio Sousa Gallinha.

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

CINTRA Hotel Nunes.—Explendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria, 1.500 réis a 2.500 réis.—Proprietario, João Nunes.

CINTRA Hotel Netto.—Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e aceados, almoços e jantares, mesa redonda ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de jantar para cem pessoas. Preços razoaveis.—Proprietario, Romão Garcia Vinhas.

GUIMARAES Grande Hotel do Taural.—15, Campo do Taural, 18.—Este hotel é sem duvida um dos melhores da provincia, de inexcediveis commodidades e aceio, tratamento recommendavel—Proprietario, Domingos José Pires.

HAMBURGO Walter Muths Sautier—Comissões, transportes maritimos pelas mais importantes carreiras de vapores.—Serviço directo entre Hamburgo e Hespanha.

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

LISBOA Braganza-Hotel.—Salons — Vue splendide sur la mer — Service de 1.º ordre.—Proprietario, Victor Sassetti.

LISBOA Hotel Durand.—Rua das Flôres, 71 — 1st class English family hotel—proximo de theatros e centro da cidade — Gabinete de leitura.

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

LISBOA Canha & Formigal.—Artigos de mercearia.—P. do Municipio, 4, 5, 6 e 7.

MADRID Cesar Fereal.—Agente Commercial da Companhia dos caminhos de ferro. Transportes, commissões.

MAFRA Hotel Moreira.—No largo, em frente do convento.—Bellas accommodaçōes desde 1.000 réis por dia até 1.500.—Reduçōe de preços para caixeiros viajantes.

MONT' ESTORIL Grand Hotel d'Italle.—De 1.^ª ordem; construido especialmente, proximo da estação e do Casino. Grandes salas — Accomodações para famílias. Cozinha e serviço á franceza. Mesa redonda e por lista. Alberto todo o anno. Propr. — Petracchi Felice.

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

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

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

PORIO A' La Ville de Paris.—Grande fabrica de corōas e flores artificiales — F. Delport, Successores.—Rua Sá da Bandeira, 249 — Filial em Lisboa: Rua Arco do Bandeira, 39, 1.^º

SETUBAL Grande Hotel Esperança.—Avenida Todi, em frente do theatro; sitio central; bellas vistas. Bellos aposentos; Serviço primoroso; Diario 1.200 a 2.500. Prop. Lousenço & Lourenço.

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

VALENCIA D'ALCANTARA Justo M. Estellez.—Agente internacional de aduanas e transportes.

J. B. FERNANDES & C.ª

SUCCESSIONS DE José Gregorio Fernandes

CASA FUNDADA EM 1800

19, LARGO DE S. JULIÃO—LISBOA

Ferro e aço de todas as qualidades e perfis, carvão para forjas, folles para ferreiro, safras, bigornas, tornos, engenhos de furar e cimento Portland

Travessa do Carvalho, a S. Paulo, 37-A

Ferragens, folha de Flandres; estanho, zinco, regulo de intimonio, cobre, latão; chumbo em barra, em chapa e de nunição; louça de ferro estanhada e esmaltada; garrafas, garrafas e muitos outros artigos.

Sulphato de cobre inglez, especial para o tramento das vinhas com percentagem garantida. **Sulphostéatite cuprica** belga, para o tratamento das vinhas, batataes e tomateiros, **marca caveira**, exclusiva dos annunciantes. **Calda instantanea Eclair**, de Vermorel, para o tratamento das vinhas; deposito exclusivo dos annunciantes. **Pulverizadores Eclair**, de Vermorel, para a calda bordeleza. **Pulverizadores** para applicar a sulphostéatite cuprica. **Injectores Excelsior**, de Vermorel para applicar o sulfureto de carbono. **Flor de enxofre de Brandram**. **Enxofre moído**, **nitrito de sodio**, poderoso agente de fertilização para as vinhas e outras culturas. **Superphosphate de cal** para cultura de cereaes e vinhas. **Arame de bicos para vedações**. **Arame para enfardamento de palha**. **Pasta britante «Amor»**, para limpar toda a qualidade de metaes garantindo-se um brilho inexcedivel.

LARGO DE S. JULIÃO, 15 A 17.

AGUAS CHLORETADAS DA AMIEIRA

Abertura do Hotel e Estabelecimento balnear em 15 de maio

O successivo augmento no consumo d'estas aguas attestam bem a sua efficacia Usam-se no tratamento da escrofulose, rheumatismo, molestias de pelle, ainda as mais rebeldes, syphilis, padecimentos de estomago, figado, baço, inflamações de quaesquer orgãos, utero, ovario, intestinos, leucorrheas, anemia e chlorose.

Deposito no escriptorio da Companhia, rua de S. Julião, 142; pharmacia Azevedo, Filhos, Rocio; José Feliciano d'Azevedo, Drogaria, Rua do Principe, 37 a 43.

H. PARRY & SON

Officinas de Machinas

CALDEIRAS E CONSTRUÇÕES NAVAIS

'34, Rua Vinte e Quatro de Julho, 36—LISBOA

Estaleiro no GINJAL

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 1 de junho de 1903

COMPANHIA REAL			LISBOA		QUELUZ		LISBOA		Lisboa		Badajoz		Lisboa		PAMP.		MANGUALDE		PAMP.	
C. Sodré	Algés	C. Sodré	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
5.30 m.	5.45 m.	5.30 m.	11.40 m.	12.11 t.	12.30 t.	12.59 t.	b 8.50 m.	8.20 n.	5.25 m.	3.35 t.	5.15 m.	8.40 m.	4.15 m.	7.15 m.	5.15 m.	8.15 m.	10.46 m.	2.34 t.	5.35 t.	
5.50 m.	6.5 m.	6.22 m.	5.45 m.	8.35 t.	4.5 t.	4.30 t.	11.0 m.	11.0 m.	5.3 t.	5.8 m.	1.20 t.	3.37 t.	5.39 t.	7.40 t.	7.0 t.	10.35 n.	7.20 t.	7.20 t.	10.25 t.	
6.15 m.	6.33 m.	6.47 m.	7.3 m.	7.40 t.	8.11 n.	8.30 n.	9.0 n.	9.30 n.	6.37 m.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
6.35 m.	6.50 m.	7.5 m.	7.24 m.	9.37 n.	1.8 n.	10.30 n.	11.10 n.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
7.0 m.	7.15 m.	7.32 m.	7.48 m.	7.48 m.	6.25 m.	7.29 m.	5.10 m.	6.10 m.	11.0 m.	11.59 m.	6.0 t.	8.15 m.	3.35 t.	—	—	—	—	—	—	
7.20 m.	7.35 m.	7.52 m.	8.8 m.	8.37 m.	7.20 m.	8.27 m.	6.52 m.	7.50 m.	7.30 t.	7.3 m.	6.0 t.	5.8 m.	5.8 m.	5.8 m.	—	—	—	—	—	
7.45 m.	8.3 m.	8.17 m.	8.33 m.	8.45 m.	9.5 m.	10.10 m.	7.45 m.	8.44 m.	9.30 n.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
8.5 m.	8.20 m.	8.35 m.	8.45 m.	9.2 m.	9.18 m.	10.40 m.	9.3 m.	9.55 m.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
8.30 m.	8.45 m.	9.5 m.	9.22 m.	9.22 m.	9.38 m.	12.40 t.	1.46 t.	11.0 m.	11.59 m.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
8.50 m.	9.5 m.	9.22 m.	9.22 m.	9.38 m.	9.38 m.	1.46 t.	11.0 m.	11.59 m.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
9.15 m.	9.33 m.	9.47 m.	10.3 m.	10.5 m.	10.24 m.	4.40 t.	5.42 t.	3.0 t.	4.0 t.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
9.35 m.	9.50 m.	10.5 m.	10.24 m.	10.32 m.	10.48 m.	5.40 t.	6.46 t.	5.0 t.	6.3 t.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
10.0 m.	10.15 m.	10.32 m.	10.48 m.	10.52 m.	11.8 m.	6.30 t.	7.40 t.	6.0 t.	7.0 t.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
10.20 m.	10.35 m.	10.52 m.	11.8 m.	11.17 m.	11.33 m.	8.40 n.	9.46 n.	7.0 t.	8.0 n.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
10.45 m.	11.3 m.	11.33 m.	11.33 m.	11.35 m.	11.54 m.	10.35 n.	11.40 n.	9.0 n.	10.0 n.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
11.5 m.	11.20 m.	11.35 m.	11.54 m.	11.45 m.	12.2 t.	12.18 t.	1.22 n.	11.0 n.	12.0 n.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
11.30 m.	11.45 m.	12.2 t.	12.22 t.	12.33 t.	12.47 t.	1.3 t.	6.35 m.	7.20 m.	6.4 m.	6.48 m.	—	—	8.51 n.	8.35 m.	—	—	—	—	—	
11.50 m.	12.5 t.	12.22 t.	12.22 t.	12.33 t.	12.47 t.	1.3 t.	6.35 m.	7.20 m.	6.4 m.	6.48 m.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
12.15 t.	12.35 t.	12.50 t.	1.5 t.	1.24 t.	8.57 m.	9.41 m.	7.14 m.	7.50 m.	7.30 t.	7.3 m.	6.0 t.	5.8 m.	5.8 m.	5.8 m.	—	—	—	—	—	
1.0 t.	1.15 t.	1.32 t.	1.32 t.	1.48 t.	10.5 m.	10.19 m.	8.13 m.	8.56 m.	9.30 n.	10.5 m.	11.25 t.	12.0 t.	12.0 t.	12.0 t.	—	—	—	—	—	
1.20 t.	1.35 t.	1.52 t.	2.8 t.	11.20 m.	12.4 t.	9.50 m.	10.34 m.	12.13 t.	11.45 m.	12.35 t.	2.30 t.	3.5 t.	3.5 t.	3.5 t.	—	—	—	—	—	
1.45 t.	2.3 t.	2.17 t.	2.33 t.	1.39 t.	2.14 t.	1.49 t.	2.34 t.	2.34 t.	1.30 t.	1.30 t.	—	—	8.51 n.	8.35 m.	—	—	—	—	—	
2.5 t.	2.20 t.	2.35 t.	2.54 t.	2.18 t.	2.4 t.	3.54 t.	2.40 t.	2.40 t.	2.40 t.	2.40 t.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
2.80 t.	2.45 t.	3.2 t.	3.18 t.	g 2.0 t.	2.44 t.	1.49 t.	2.34 t.	2.34 t.	3.10 t.	3.54 t.	g 2.40 t.	3.10 t.	—	—	—	—	—	—	—	
2.50 t.	3.5 t.	3.22 t.	3.38 t.	3.10 t.	3.54 t.	2.40 t.	3.10 t.	3.10 t.	3.10 t.	3.42 t.	4.26 t.	3.25 t.	4.10 t.	4.10 t.	—	—	—	—	—	
3.15 t.	3.33 t.	3.47 t.	4.3 t.	g 3.42 t.	4.26 t.	3.25 t.	4.10 t.	4.10 t.	4.50 t.	5.34 t.	4.44 t.	5.29 t.	5.29 t.	5.29 t.	—	—	—	—	—	
3.35 t.	3.50 t.	4.5 t.	4.24 t.	4.50 t.	5.50 t.	6.34 t.	6.0 t.	6.44 t.	7.45 w.	8.20 m.	9.5 m.	9.40 m.	9.40 m.	9.40 m.	—	—	—	—	—	
4.0 t.	4.15 t.	4.32 t.	4.48 t.	4.48 t.	5.8 t.	7.0 t.	7.44 t.	6.45 t.	7.45 w.	8.20 m.	9.5 m.	9.40 m.	9.40 m.	9.40 m.	—	—	—	—	—	
4.20 t.	4.35 t.	4.52 t.	5.8 t.	5.8 t.	8.0 n.	8.14 n.	g 7.55 t.	8.89 n.	9.30 m.	10.5 m.	11.25 t.	12.0 t.	12.0 t.	12.0 t.	—	—	—	—	—	
4.45 t.	5.3 t.	5.17 t.	5.33 t.	5.33 t.	5.45 n.	10.29 n.	8.24 n.	9.8 n.	11.45 m.	12.35 t.	3.35 t.	4.25 t.	5.0 t.	5.0 t.	—	—	—	—	—	
5.5 t.	5.20 t.	5.35 t.	5.35 t.	5.54 t.	6.2 t.	6.18 t.	10.55 n.	11.39 n.	9.25 n.	10.10 n.	4.30 t.	5.5 t.	6.35 t.	7.10 t.	6.10 t.	6.45 t.	—	—	—	
5.30 t.	5.45 t.	6.2 t.	6.18 t.	6.18 t.	6.2 t.	6.18 t.	10.55 n.	11.39 n.	9.25 n.	10.10 n.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
5.50 t.	6.5 t.	6.22 t.	6.38 t.	6.38 t.	6.38 t.	6.38 t.	1.19 n.	11.5 n.	11.5 n.	11.49 n.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
6.15 t.	6.33 t.	6.47 t.	7.3 t.	7.3 t.	7.3 t.	7.3 t.	6.35 m.	7.33 m.	7. m.	7.59 m.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
6.35 t.	6.50 t.	7.5 t.	7.24 t.	7.24 t.	7.32 t.	7.48 t.	10.5 m.	11.8 m.	7.59 m.	8.56 m.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
7.0 t.	7.15 t.	7.32 t.	7.48 t.	7.48 t.	7.52 t.	8.8 n.	8.33 n.	8.33 n.	8.10 t.	11.15 m.	12.13 t.	—	—	—	—	—	—	—	—	
7.20 t.	7.35 t.	7.52 t.	8.8 n.	8.33 n.	8.33 n.	8.33 n.	11.55 n.	11.53 n.	4.30 t.	5.29 t.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
7.45 t.	8.3 n.	8.17 n.	8.33 n.</																	



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 8 de junho sahirá o paquete **Nile** para

S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Aires

Os vapores teem magnificas accommodações para passageiros. — Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida á portuguesa, cama, roupa, propinas a creados e outras despesas. — Para carga e passagens trata-se com os

AGENTES | Em Lisboa:— James Rawes & C.^a — R. dos Capellistas, 31, 1.^º
No Porto:— Tait, Rumsey & Symington — R. dos Ingleses, 23, 1.^º

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Antuerpia e Bremen vapor allemão **Er-langen**. Sahirá a 8 de junho. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.^º



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Pernambuco**. Sahirá a 5 de junho. Agente, E. George, Successores, Rua da Prata, 8, 2.^º



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Asuncion**. Sahirá a 10 de junho. Agente, E. George, Successores, Rua da Prata, 8, 2.^º



Bordeus, (escala por Vigo), vapor francez **Atlantique**. Sahirá a 22 de junho. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



Corunha, La Pallice e Liverpool, vapor inglez **Orcana**. Sahirá a 2 de junho. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^º



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Aires, vapor francez **Atlantique**. Sahirá a 15 de junho. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



Dakar, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Aires, vapor francez **Amazone**. Sahirá a 6 de junho. Messageries Maritimes, Sociedade Torlades, Rua do Ouro, 32.



Havre e Hamburgo, vapor allemão **Hel-las**. Sahirá a 12 de junho. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^º



Iquitos vapor inglez **Ucayali**. Sahirá a 6 de junho. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^º



Liverpool vapor inglez **City of Amsterdam**. Sahirá a 22 de junho. Agentes, Mascarenhas & C.^a, T. do Corpo Santo, 10, 1.^º



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Príncipe, S. Thomé, Landana, Cabinda, Ambroz, Loanda, Novo Redondo, Benguela e Mossamedes, vapor portuguez **Ambaea**. Sahirá a 6 de junho. Empresa Nacional de Navegação, R. da Prata, 8, 1.^º



Maranhão, Ceará, Paranaguá e Rio Grande do Sul, vap. allemão **Gua-hyba**. Sahirá a 12 de junho. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^º



Pará e Manaus (via Madeira), vapor allemão **Rosario**. Sahirá a 1 de junho. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^º



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Jérôme**. Sahirá a 7 de junho. Agentes, Garland Laidley & C.^a, R. do Alecrim, 10, 1.^º



Pará e Manaus, vapor allemão **Dester-ro**. Sahirá a 14 de junho. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^º



Pará e Manaus, vapor allemão **Parana-guá**. Sahirá a 1 de julho. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^º



Pernambuco e Maceió, vapor inglez **Ele-trician**. Sahirá a 4 de junho. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^º



Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Crefeld**. Sahirá a 9 de junho. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.^º



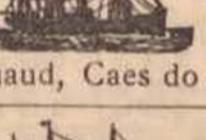
Pernambuco, Rio de Janeiro e Santos, vap. allemão **Prinz Eitel Friederich**. Sahirá a 10 de junho. Agente, E. George, Successores, R. da Prata, 8, 2.^º



Rio de Janeiro e Santos, vapor francez **Cordoba**. Sahirá a 2 de junho. Agente, Augusto Freire, P. do Municipio, 19, 1.^º



S. Miguel, Terceira, Graciosa (St. Cruz), S. Jorge (Calheta), Lages do Bico, Fayal e Flores, vapor portuguez **Acor**. Sahirá a 5 de junho. Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.^º



Saint-Nazaire e Liverpool vapor inglez **Madeirense**. Sahirá a 6 de junho. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^º



S. Thomé, Loanda, Lourenço Marques, Beira e Moçambique, vap. portuguez **Zaire**. Sahirá a 12 de junho. Empresa Nacional de Navegação, R. da Prata, 8, 1.^º



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Aires, Valparaíso, e mais portos do Pacifico, vap. inglez **Orellana**. Sahirá a 3 de junho. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^º



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Aires, vapor inglez **Nile**. Sahirá a 8 de junho. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua de El-Rei, 31, 1.^º