

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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

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

REDACÇÃO — Rua do Loreto, 43 — LISBOA

Annexos d'este numero

Planta do ascensor Municipio-Bibliotheca.
Perfil do ascensor Municipio-Bibliotheca.
Rosto e indice do 6.º anno.

Collecções do 6.º anno

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

SUMMARIO

Ascensor Municipio-Bibliotheca, (conclusão) por R. Meunier de Ponsard.
Correspondencia do Brazil, por Hippolyte de Baère.
A nossa carta da Belgica, por A. Urban.
Parte official.
Tarifas de transporte.
Notas de viagem—XV—De Huelva a Zafra.
Publicações recebidas.
Os negocios da Companhia Real.
Carteira dos accionistas.
Boletim financeiro, de Lisboa, por J. F.
Maior e menor cotação mensal e annual em 1893, dos titulos de caminhos de ferro portuguezes e hespanhoos nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.
Cotações dos titulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.
Recetas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoos.
Horario dos combolos em 16 de janeiro.
Comercio Portuguez.
A casa John Harker.
Linhas portuguezas — Lourenço Marques — Linha ao Bomfim.
Linhas hespanholas — Valladolid a Ariza, Calatayud-Teruel-Sagunto.
Linhas estrangeiras — Suissa — Hungria — Turquia e Estados Unidos.
Avisos do serviço.
Mercado de Metaes.
Arrematações.
Casas recommendadas.
Agenda do viajante.
Anuncios.
Vapores a sahir do porto de Lisboa.

ASCENSOR MUNICIPIO-BIBLIOTHECA

(Concluido do n.º 145)

Mechanismos de segurança

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Acabamos de mostrar que não existe perigo algum:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

O funcionamento do systema é muito simples:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Taes são, em resumo, as importantes condições technicas que caracterizam e são o fundamento do nosso processo para o estabelecimento do ascensor Municipio Bibliotheca.

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

Raul Mesnier de Ponsard.

Correspondencia do Brazil

Rio de Janeiro, 13 de dezembro de 1893.

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

Linhas do Governo da União — São em numero de 35, comprehendendo nove linhas principaes e 26 prolongamentos e ramaes com uma extensão total de 5:178 kilometros, dos quaes já se acham entregues ao trafego 2,606, em construcção com os planos approvados 1,250, em exploração 727, e projectadas, 596.

Todas estas linhas são de bitola 1^m,00, com excepção da Estrada de Ferro Central, cuja bitola é de 1^m,60 até Cachoeira no ramal de S. Paulo, e até Lafayette na linha do Centro, e do ramal para Penha, do Rio do Ouro, cuja bitola é de 0^m,8. As receitas totaes d'estas linhas, o anno passado, foram de 23.254:242\$213, e as despesas de 21.641:672\$431. As unicas estradas de ferro que apresentaram lucros foram a Central, que deu um saldo de 2.745:664\$407, e a do Porto Alegre a Uruguayana, que deu um saldo de 36:788\$418. As outras linhas apresentaram um deficit de 1.169:882\$196. O saldo liquido geral foi de 1.612:569\$782. A receita da Estrada de Ferro Central foi, o anno passado, de 19.869:189\$658 e a despesa de 17.123.525.251.

Linhas Estaduaes. — São duas uma no Estado da Bahia, e outra no do Espirito, com a extensão total de 197 kilometros, dos quaes 36 (E. de Santo Amaro) em trafego e 161 em construcção. A bitola d'esta linha é de 1^m,6.

Linhas particulares. — As linhas ferreas pertencentes a companhias ou a particulares são em numero de 255, incluindo n'estes numeros as linhas principaes, prolongamentos e ramaes. A extensão total é de 8.672 kilometros, em trafego, 5.371 em construcção, 10.028 explorados, 17.690 projectados. D'estas linhas umas gosam de capital garantido pela União, na importancia de réis 608.720:435\$125, e outras de capital garantido pelos Estados, na importancia de 172.028.835\$460. A extensão total das linhas com garantia da União e sob fiscalisação geral é de 18.433 kilometros e a das linhas concedidas pelo Governo geral, sem garantia de juros, de 8.595 kilometros. A extensão total das linhas que gosam de garantia dos Estados é de 7,244 kilometros, e a das linhas concedidas pelos Estados sem garantia é de 8.207 kilometros.

O typo da garantia de juros tem variado de 7% a 6%, e 5%; uma linha, a do Recife a S. Francisco, gosa, além da garantia de 5% da União sobre o capital limitado de 11.428:088\$880 da garantia de 2% do Estado de Pernambuco, sobre o capital de 7.111:111\$111.

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

A linha mais extensa é a Leopoldina que, com todos os seus prolongamentos e ramaes, tem 1,761 kilometros em trafego, 202 em construcção, 342 estudados e 75 projectados. Seguem-se-lhe: a Mogyana, com 935 kilometros em trafego, 217 em construcção e 315 estudados; a Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes com 744 kilometros em trafego, 47 em construcção e 28 projectados; a Sorocabana e Ituana, com 631 em trafego, 730 em construcção e 242 estudados.

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

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

Em S. Paulo o preço da jorna do trabalhador, que era de 27000 réis, é agora de 47000 réis.

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

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

Estrada de ferro de D. Theresa Christina. — Na assembléa geral do dia 11, o presidente propoz que se approvassem o relatório e as contas da direcção — Expoz que o estado da linha era satisfactorio. Em agosto declarára-se uma greve entre os empregados, os quaes exigiam um augmento de 1:000 réis por dia, o que representava quasi a somma das receitas da Companhia. Para fazer face ás exigencias d'este augmento de salarios, o unico meio era elevar as tarifas, para o que se propunha se pedisse auctorisação ao governo para estabelecer uma escola movel como a que fôra adoptada pelo proprio governo.

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

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

Junho	1893	1892	1891
Receitas	Lb. 91.163	Lb. 87.281	Lb. 75.831
Despesas de exploração	" 57.357	" 43.072	" 36.833
	Lb. 33.806	Lb. 44.209	Lb. 38.998
Saldo previsto.	" 1.126	" 1.248	" 1.153
Garantia de juros.....	" 25.194	" 20.665	" 13.773
	Lb. 60.126	Lb. 66.122	Lb. 53.924
Perdas de cambios	Lb. 18.861	Lb. 20.709	Lb. 12.630
Juros e encargos.....	" 10.400	" 14.119	" 10.253
Dividendo.....	" 30.000	" 30.000	" 30.000
Saldo previsto.....	" 867	" 1.294	" 1.041
	Lb. 60.128	Lb. 66.122	Lb. 53.924
Dividendo por cento	2 1/2	2 1/2	2 1/2

A extensão total da linha é de 77 1/2 milhas, e o capital gasto foi de Lb. 1.842:156.

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

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

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

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

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

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

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

— A Estação Maritima da Estrada de Ferro Central do Brazil durante o mez de Novembro proximo findo recebeu 352.825 volumes de mercadorias diversas com 27.597:924 kilogrammas, produzindo a renda de 327:466:7460 réis.

— Partiu para a Bahia o engenheiro Thomaz de Figueiredo, fiscal do governo junto á Companhia Norte Mineira, que vae concluir os trabalhos de medição da Estrada. Estes trabalhos parecem ter immediata relação com o emprestimo que a Companhia está diligenciando na Europa, com o fim de, aproveitando-se dos favores concedi- os pela lei de 28 de junho de 1890, fundar 56 nucleos coloniaes nos territorios do norte de Minas e do Espirito Santo.

Hippolyto de Baère.

A NOSSA CARTA DA BELGICA

Bruxellas, 20 de Janeiro.

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

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

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

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

Nas camaras, mr. Jonnard, ministro das obras publicas explicou que, apesar de toda a sua sympathia pela nação belga, não pôde proteger a concorrência estrangeira. As tarifas de favor da companhia do Norte fizeram subir o numero dos operarios da Belgica, que trabalham em Maubeuge ou nos arredores, de 1:000 a 1:600.

Serão, pois, supprimidas n'um praso regulamentar de 3 mezes.

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

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

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

A. Urban.

PARTE OFFICIAL

Direcção dos serviços de obras publicas

Repartição dos caminhos de ferro

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

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

Emquanto, porém, não for apresentado, approvado e executado o projecto de ampliação da estação da Guarda, ha por bem o mesmo augusto senhor auctorisar o director da fiscalisação de caminhos de ferro a permittir que as companhias acima mencionadas, de accordo entre si e com approvação do mesmo director, adoptem provisoriamente as disposições mais essenciaes para execução do serviço commum sem prejuizo do publico.

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

Repartição do commercio

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

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

TARIFAS DE TRANSPORTE

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

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

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

	1.ª zona Do Rocio até Braço de Prata		2.ª zona Do Rocio até Sacavem	
	2.ª classe	3.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
Por 3 mezes ...	9.7500	6.7500	14.0000	9.7500
» 6 » ...	14.7000	9.7500	21.7000	14.7000
» 1 anno	21.7000	14.7000	31.7500	21.7000

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

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

Agora	9.7500
Ao findar os 3 mezes	4.7500
» » os 6 »	7.0000
Total	21.7000

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

NOTAS DE VIAGEM

XV

De Huelva a Zafra

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

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

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

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

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

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

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

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

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

As carruagens são excellentes, montadas sobre flexiveis molas e fortes leitis de ferro; os seus compartimentos são amplos, illuminados por lampadas de petroleo, systema Shallis.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Subimos assim a serra por um terreno agreste e accidentado.

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

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

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

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

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

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

Da esquerda, o panorama é esplendido. Apenas partimos de Calañas, e passada uma imponente trincheira de forte cota e de grande extensão, aberta em rocha viva, o comboio começa a descer em rampas de 2 0/0, e o viajante descobre o mais formoso e agreste panorama, tendo por fundo as serras de Cortegana e Almonaster, importantes contrafortes da serra Morena.

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

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

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

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Impressões, a vuela pluma, por *Accacio Rosa*.—Mais um livrinho d'este joven escriptor que se occulta n'uma aldeia do Douro, proximo de Aveiro.

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

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

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

Agradecemos-lhe.

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

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

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

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

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

E já que n'este ponto tocámos, permitta-nos o nosso collega que lhe notemos que nenhum dos nossos emprestimos do Estado tem coupons *en souffrance*. O 4 0/0 como 4 1/2 que no *Reportoire* se citam, como todos os demais titulos, excepto o dos tabacos, tem uma redução a 1/3 no juro e não coupons em atrazo.

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

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

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

Pela estatística dos hotéis vê-se que, só de janeiro a setembro d'este anno, visitaram aquella cidade 161:534 viajantes, dos quaes 40 0/0 eram allemães, 20 0/0 suissos, 10 0/0 francezes, 7 0/0 húngaros, etc.

Os negocios da Companhia Real

O convenio

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

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

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

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

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

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

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

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

Os ordenados serão fixados pela assembléa geral.

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

O juro da divida fluctuante para todos os crédores sem excepção é fixado em 5 0/0.

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

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

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

O projecto da convenção será mandado publicar pelo juiz do tribunal do commercio no *Diario do Governo* e em dois dos periodicos principaes de Paris, Londres e Berlim, acompanhado de um edital convocando os crédores para no praso de tres mezes declararem se o approvam ou rejeitam.

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

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia de seguros Fidelidade

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

Lisboa, 11 de janeiro de 1894.

O SECRETARIO, *Victorianno Estrella Braga*.

BOLETIM FINANCEIRO

Lisboa, 15 de janeiro de 1894.

O novo anno apparece sob os melhores auspicios com relação á abundancia de capitaes nos principaes centros financeiros, mas, como isso não basta e visto que n'alguns paizes a crise economica e financeira se agrava, como em Italia, Hespanha e mesmo, até certo ponto, na Allemanha, não falando em Portugal, onde as complicações externas se não attenuaram ou modificaram, quer nos parecer, que por ora não ha muitas razões para julgar muito propicias as disposições geraes a respeito de finanças.

Entre nós mantem-se o estacionamento, a preocupação eleitoral não permitindo que se tratê a serio de resolver as graves questões pendentes e que imputam os creditos do paiz. O nosso mercado de câmbios tem-se mostrado muito indeciso, fluctuado á mercê da procura e da oferta. Graças a uma procura mais avultada elevou-se, mas cessada a causa cessou o effeito, e a baixa voltou a predominar. As tendencias continuam a ser fracas. Os cheques sobre Londres regulam de 40¹⁵/₁₆ e 41, sobre Paris de 700 a 702.

A situação do Brazil conserva-se na mesma, posto que tenham crescido nos ultimos dias as probabilidades de vencimento da revolução. O boato da demissão do marechal Floriano fez subir os fundos bancarios em Londres, mas como era falso, não modificou o cambio do Rio de Janeiro, que se mantem a 10³/₈, e fez declinar novamente as cotações, que outra vez se tornaram a influenciar com a noticia de haver o almirante Custodio de Mello forçado outra vez a bahia do Rio de Janeiro a bordo do *Aquidaban*.

Na bolsa de Lisboa as inscrições de assentamento regularam de 32 a 32,60, as de coupon de 31,75 a 32,30, a divida externa não obteve alteração alguma porque não foi procurada, nem consequentemente negociada, as obrigações do emprestimo de 1888 (4 p. c.), regularam a 13,600, as de 4¹/₂ (coupon) a 32,000. As acções do Banco de Portugal tiveram uma sensivel alta, subindo de 112,500 a 114,000 réis, mantendo os seus preços anteriores as dos outros bancos.

Parece que está resolvida a questão da concordata da *Mala Real Portuguesa*, tendo chegado ao accordo todos os interessados. Por outro lado annuncia-se uma nova operação que assegurará a conclusão da construcção do caminho de ferro de Loanda a Ambaca e que consolidará definitivamente esta grande empresa. Folgaremos que se verifique o que aqui sempre temos sustentado acerca do emprego de capital nos titulos da *Companhia dos Caminhos de Ferro Atravez de Africa*.

As inscrições de assentamento, que no dia 2 estavam a 32,00, subiram no dia 3 a 33,00, voltando no dia 4 a 32,00, subindo em 8 a 32,25, em 10 a 32,60, cotação maxima que conservam com pequenas oscillações até hoje. As inscrições de coupon estiveram no principio do mez a 31,75, subindo no dia 5 a 31,80, em 9 a 32,10, ficando hoje a 32,20. A cotação dos nossos fundos em Londres oscillou de 19,87 a 19,93, em Paris de 19,93 a 20,18.

Pelo que se refere aos titulos de caminhos de ferro portuguezes, emquanto que na bolsa de Lisboa, onde o movimento d'este papel é agora bastante restricto, se tem dado ultimamente uma certa depressão, chegando em dezembro a fazer-se a 12,500, as acções, e ficando hoje dinheiro, sem papel, a 14,500, no mercado de Paris, apesar da guerra feita por alguns jornaes francezes, tem-se firmado as tendencias de alta, desde que as ultimas noticias sobre o convenio se espalharam.

Assim as acções passaram de 55 francos, em 2 do corrente, a 65 francos em 12 e 18, e as obrigações de 90 francos, em dezembro, já se cotam a 108 francos ficando compradores a este preço.

J. F.

FALTA DE ESPAÇO

Por este motivo somos obrigados a retirar o quadro *Situação dos fundos portuguezes*, que costumamos dar n'este logar, bem como retiramos a continuação do artigo do nosso estimado collaborador o sr. Frederico Pimentel, o relatorio da *Companhia Atravez de Africa*, annuncios e resumimos ainda varias secções.

Maiores e menores cotações mensal e annual em 1893, dos titulos de caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes, nas bolsas de Lisboa e estrangeiro

BOLSAS	TITULOS	Janeiro		Fevereiro		Março		Abril		Mado		Junho		Julho		Agosto		Setembro		Outubro		Novembro		Dezembro		Durante o anno		
		Maiores	Menores	Maiores	Menores	Maiores	Menores	Maiores	Menores	Maiores	Menores	Maiores	Menores	Maiores	Menores	Maiores	Menores	Maiores	Menores	Maiores	Menores	Maiores	Menores	Maiores	Menores	Maiores	Menores	
Lisboa	Acc. Comp. Real	48,200	17,000	46,300	16,300	46,000	15,700	46,000	15,600	46,000	15,500	46,000	16,000	46,000	16,000	47,000	46,500	46,500	46,500	46,500	46,500	46,000	45,000	44,000	42,500	48,200	17,000	
	Obrig.	18,000	39,000	40,000	38,000	39,000	38,500	40,000	38,000	40,000	41,000	40,500	40,000	40,000	40,000	40,000	40,000	40,000	40,000	40,000	40,000	40,000	40,000	40,000	40,000	24,000	39,000	
	Atrv. Afric.	18,500	48,000	18,500	48,500	18,500	48,500	18,500	48,500	18,500	48,500	18,500	48,500	18,500	48,500	18,500	48,500	18,500	48,500	18,500	48,500	18,500	48,500	18,500	48,500	20,200	48,000	
	Comp. Mac.	18,500	48,000	18,500	48,500	18,500	48,500	18,500	48,500	18,500	48,500	18,500	48,500	18,500	48,500	18,500	48,500	18,500	48,500	18,500	48,500	18,500	48,500	18,500	48,500	20,200	48,000	
Paris	Acc. Comp. Real	76,50	68,50	75,50	68,50	79	65	74	68	75	70	72,50	75	72	75	72	72	72	72	68,75	60,50	65	60	55	79	79	42,500	
	Norte Hosp.	142,50	130	139	136	176	156	182	166	168,50	153	163	149	150	135,50	144	129	140	129	134	115	115	101	101	182	182	22,500	
	Mad. Z. Alic.	175,50	165	170	170	205,50	188	222,50	191,25	195,50	185	185	185	189	164	170	150	163,75	155	160	140	140	130	130	222,50	222,50	38,000	
	Obrig. Comp. Real	105	96	99	95	108,50	95,50	120	108,50	118,50	100	110	113,50	110	110	101,25	100	101,75	100	101,75	101,75	101	90	90	120	120	10,850	
	Beira Alta	76	74	80	74	97,50	77	95	90	81,25	83	83	86,50	77,50	84	78	80	79	79	79	70	75	70	72	97,50	97,50	10,850	
	Mad. Caer.	155	138	142	137,50	153,75	145	150	145	142,50	145	138	140	138	140	132	139,75	133	139	135	135	133,50	114,50	115	155	155	11,500	
	Mad. Z. Alic.	117	102,50	117	110	139	122	133	126	132	126,50	125	125	120	120	113,50	105	110	110	110	100	106	285	293	333	333	22,500	
	Norte Hosp.	129,50	117	125	117	145	135	155	142	145	135	145	145	145	145	130	145	145	145	145	145	145	145	145	345	345	38,000	
	Andaluzes	110	93	113,50	106	125,50	115	130	126	129,50	110	107	107	107	107	105	105	105	105	105	105	105	105	105	105	105	105	10,850
Amsterdam	Atrav. Afric.	41	37,50	37	36	37,12	34,75	37,50	36,60	40	36	37	39	36	37	35	37	35,25	37	38	38	44,75	38,25	44,87	44,87	44,87	31,75	
Bruxellas		39	38,50	39	38	37	36,50	36,90	36,90	41	38	39	39	39	39	39	39	39	39	39	39	50	40	50	50	50	36,50	

COMMERCIO PORTUGUEZ

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

VALORES EM MIL. RÉIS

Importação para consumo

	1891	1892
Animaes vivos	1.074:853	434:566
Materias primas para as artes e industrias	12.759:232	12.213:436
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras..	6.183:037	3.040:751
Substancias alimenticias	12.310:692	11.359:135
Instrumentos, machinas e utensilios, etc..	3.324:921	1.721:620
Manufacturas diversas.....	3.758:719	2.019:127
Taras.....	97:880	59:684
Somma	39.509:334	30.848:319
Ouro e prata em barra e em moeda	8.268:729	3.760:535
Total	47.778:063	34.608:854

Exportação nacional e nacionalisada

Animaes vivos.....	402:978	697:949
Materias primas para as artes e industrias	4.686:369	4.536:927
Fios, tecidos, feltros e respectivas obras..	220:172	408:522
Substancias alimenticias.....	14.666:229	17.403:174
Instrumentos, machinas e utensilios, etc..	116:526	105:053
Manufacturas diversas.....	1.286:789	1.318:718
Somma.....	21.379:063	24.472:343
Ouro e prata em barra e em moeda.....	29.803:648	9.331:101
Total	51.182:711	33.803:444

Exportação estrangeira e ultramarina

Diversas mercadorias.	Reexportação...	7.455:451	8.758:464
	Transito	3.002:598	2.865:946
	Somma	10.458:049	11.624:410
Ouro e prata em barra e em moeda	Reexportação...	93:601	—
	Transito	5.153:547	1.260:083
	Somma	5.247:148	1.260:083
Total	15.705:197	12.884:493	

A casa John Harker

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

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

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

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

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

LINHAS PORTUGUEZAS

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

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

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

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

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

LINHAS HESPANHOLAS

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

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

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

LINHAS ESTRANGEIRAS

SUISSA

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

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

HUNGRIA

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

Desde o anno em que foi inaugurada a tarifa por zonas, isto é de 1888 a 1892, o numero de viajantes transportados augmentou 216 0/0 e as receitas correspondentes 40 0/0.

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

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

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

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

TURQUIA

N'este paiz estão sendo actualmente construidos os seguintes caminhos de ferro:

- 1.º Salonica a Monastir, concedido á sociedade dos caminhos de ferro d'Anatolia
- 2.º Salonica a Dédéagatch (480 kilometros) o qual deverá ficar concluido dentro de 4 annos.
- 3.º Eshi-Chehir a Konia (450 kilometros) concedido á sociedade dos caminhos de ferro d'Anatolia;
- 4.º Kassaha-Afioun-Karahissar. Esta linha será construida pela Sociedade Geral do Oriente, constituída em Bruxellas, com o capital de 5 milhões;
- 5.º Damas a Aleppo—concedida a Montran-Effendi. O traçado d'esta linha não está ainda completamente determinado e está-se procedendo aos respectivos estudos.

ESTADOS UNIDOS

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

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

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

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

Os juros pagos ás obrigações foram 4,38 0/0 e o dividendo das obrigações 1,68 0/0; fazendo o calculo segundo o numero das acções e obrigações, assim como sobre o valor nominal, foi distribuido em média 3,01 0/0.

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

AVISOS DE SERVIÇO

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

Bilhetes de assignatura para Braço de Prata

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

Bilhetes validos por 3 mezes—2.ª classe 97500, 3.ª classe 67500; 6 mezes—2.ª cl. 147000, 3.ª cl. 97500; 1 anno—2.ª cl. 217000, 3.ª cl. 147000 réis.

Condições: São applicaveis a estes bilhetes todas as condições da tarifa L. n.º 2, de grande velocidade, de 1 de junho de 1893, excepto as que se referem ás reduções de preços para familias. Lisboa, 15 de janeiro de 1894.

MERCADO DE METAES

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

Em 11 de janeiro

- Cobre**—Mercado firme.—Spot Gobs & Gmbs: Lb. 42 7/8 a Lb. 42 12/16—Tres mezes: Lb. 42 15/16 a Lb. 43—Tough: Lb. 46 a Lb. 46 10/16—Best: Lb. 46 10/16 a Lb. 47—Chapas: Lb. 53.
- Metal Amarello**—Lb. 4 5/8 a Lb. 4 3/4.
- Estanho**—Mercado firme.—Straits: Lb. 72 a Lb. 72 10/16—Australiano: Lb. 72 3/4 a Lb. 72 15/16—Tres mezes: Lb. 73 a Lb. 73 10/16—Inglez: Lb. 76 15/16 a Lb. 77 5/16.
- Chumbo**—Inglez: Lb. 9 11/16 a Lb. 9 15/16—Hespanhol: Lb. 9 5/9 a Lb. 9 11/16.
- Zinco (spelter)**—Lb. 16 7/8 a Lb. 16 10/16.
- Prata**—Sem alteracão: 31 3/4 d.
- Azougue**—Lb. 6.
- Antimonio**—Lb. 38 a Lb. 39.
- Ferro**—Escocez, pigs 42 9 1/2 a dinheiro 43—um mez.
 - » —Middlesbro, 35 2 1/2 " " 35 5 " "
 - » —Hematite, 44/10 " " 45 1/2 " "

ARREMATACÖES

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Fornecimento de creosote

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

Para ser admittido como licitante, terá cada concorrente de effectuar na Caixa Geral de Depositos, ou nas suas delegações, o deposito provisorio de 1727500 réis. O deposito definitivo que é obrigado a fazer o concorrente a quem for adjudicado o fornecimento, será de 5 0/0 da importancia total do fornecimento.

As condições da arrematacão e do fornecimento poderão ser examinadas na secção dos armazens geraes dos caminhos de ferro do Minho e Douro, na estação do Porto, em todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 3 da tarde.

Porto, 30 de dezembro de 1893.

Caminhos de ferro do Sul e Sueste

Fornecimento de 50 lanternas para signaes

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

O deposito provisorio para poder licitar é da quantia de 75000 réis, o qual será posteriormente elevado ao definitivo de 5 por cento da importancia total da arrematacão, por aquelle dos licitantes a quem o fornecimento for adjudicado, depositos que terão logar, o primeiro na thesouraria dos mesmos caminhos de ferro, e o segundo na caixa geral de depositos á ordem d'esta direcção.

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

Lisboa, 3 de janeiro de 1894.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

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

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

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

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

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

Lisboa, 30 de dezembro de 1893.

Serviço de Via e Obras

TAREFA N.º 33

Fornecimento e montagem de taboleiros metallicos

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

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

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

Deposito provisorio de garantia: para a ponte de S. Lourenço, 200.000 réis (ou 830 francos); para a ponte de Melga, 120.000 réis (ou 500 francos); para a ponte de Simões, 190.000 réis (ou 800 francos); para a Ponte de Mocate, 140.000 réis (ou 580 francos); na totalidade de 650.000 réis (ou 2.710 francos).

Lisboa, 2 de janeiro de 1894.

Fornecimento de caldeiras

Repetição do concurso de 22 de novembro

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

Lisboa, 3 de janeiro de 1894.

Fornecimento de 15:000 kilogrammas de massaroquinha

No dia 31 do corrente, pela uma hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão administrativa da Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 15:000 kilogrammas de massaroquinha (desperdícios de algodão).

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

Lisboa, 9 de janeiro de 1894.

Fornecimento de petroleo

No dia 15 de fevereiro proximo futuro, pela uma hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão administrativa da companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 30:000 kilogrammas de petroleo.

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

Lisboa, 9 de janeiro de 1894.

Serviço de Via e Obras

TAREFA N.º 37

Construcção da cocheira de locomotivas na estação de Campolide. Base de licitação: para a parte de alvenaria 2:200.000 réis e para a parte metallica 2:000.000 réis. Total 4:200.000 réis,

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

- 1.º Obra de pedra, tijolo e madeira acima dos alicerces.
- 2.º Cobertura metallica.

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

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

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

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

(Data e assignatura por extenso e bem intelligivel).

Depositos provisorios de garantia—Para a parte de alvenaria 50.000 réis e para a parte metallica 50.000 réis.—Total 100.000 réis.

Lisboa, 10 de janeiro de 1894.

LEILÃO

De remessas abandonadas e outros volumes

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

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

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

Lisboa, 11 de janeiro de 1894.

Fornecimento d'azeite d'oliveira

No dia 28 de fevereiro de 1894, pela uma hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a commissão administrativa da companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 120:000 kilogrammas d'azeite d'oliveira da melhor qualidade.

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

Lisboa, 11 de janeiro de 1894.

**AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMMISSÕES
RECOMMENDADAS**

**MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS
RECOMMANDÉES**

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

Lisboa.—Edwards Brothers—Rua dos Fanqueiros, 30.
Lisboa.—Rodolfo Reck—Rua dos Douradores, 21.
Lisboa.—Carlos C. Dias—(vinhos, fructas e outras commissões.—Rua do Jardim do Regedor, 35.
Lisboa.—C. Mahony & Amaral.—Rua Augusta, 70, 2.º
Lisboa.—D. Pedro Serrano—R. da Magdalena, 192.
Lisboa.—Compagnie des Wagons-Lits.—Rua do Principe.
Liverpool.—Edwards Brothers—Alexandra Buildings.
Londres.—Fernando Demolder—21, Gt. St Helens.
Londres. E. C.—A. Hartrodt.—49, Fenchurch Street.
Madrid.—Sordet et Compagnie—Messageries des Grands Express Européens.
Manchester.—Edwards Brothers—Jackson Row, 14.
Porto.—Augusto Laverre—Rua de S. Francisco.
Santarem.—José F. Canha.
Vienna.—Sordet et Compagnie—Messageries des Grands Express Européens.

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR. — Nous ne saurions recommander à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celles sous-indiquées, car nous les connaissons PAR EXPERIENCE PERSONNELLE.

LISBOA Grand Hotel International—Rua do Principe, junto a Estação Central.—Établissement de premier ordre—tout le luxe et confort—200 chambres et salons.

LISBOA Braganza Hotel—Salons, vue splendide sur la mer, service de 1.º ordre—Propr. Victor Sasseti.

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

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

LISBOA Hotel Camões—Travessa de S. Nicolau, 13—No centro da cidade baixa, perto de repartições publicas, passeios e theatros—Desde 1\$000 por dia.

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

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

LISBOA Hotel Avenida—Maison de 1.º ordre—vue splendide—salons pour familles—voitures—Avenida, 53—Propr. João da Matta, 1.º cuisinier du Portugal.

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

LISBOA Hotel Borges—Chiado, 108—Tres frentes, proximo dos theatros e centro da cidade—ascensor—telephone—banhos, etc.

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

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

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

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

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

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

CINTRA Lawrence's Hotel—Frequentado pela primeira sociedade portugueza e estrangeira. Bons quartos e salons por preços modicos.

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

BUSSACO Hotel Restaurant da Matta—Service de 1.º ordre. Seul établissement situé au centre de la matta.—Propr. Paul Bergamin.

PRAIA DA NAZARETH Grand Hotel Club—Magnificas accommodações, aceio inexcédível, bom serviço, preços modicos, trens d'aluguer e car. eira. para as estações de Cella e Vallado—Propr. A. de S. Romão.

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

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

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

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

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

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

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

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

GOUVEIA Hotel Hortas—Paragem indispensavel aos que se dirigem à Serra da Estrella. Bom serviço. Trens e cavallos para a Serra e caminho de ferro. Preços modicos.

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

SEVILHA Hotel d'Europe—Fonda de Europa—Propr. Bernardino Ricca. Salão de leitura. Omnibus na estação Calle Gallegos, 19, Sierpes 95. Mesa redonda ás 6 horas. Falla-se italiano, inglez, francez e portuguez.

SEVILHA Gran Fonda de Madrid—Principal estabelecimento de Sevilha—illuminación electrica—luxuosos pateos—salla de jantar para 200 pessoas—banhos.

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

MALAGA Nuevo Hotel Victoria—Propr. Cristóbal Gambero—Calle del Marqués de Larios, 9—Bellos apostos, excellente serviço de 5 a 7,50 pesetas por dia.

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



N. COULAUD ET C.^{ie}
 Constructores privilegiados
 EM
FRANÇA e no estrangeiro

Stores e fechaduras com indicador de segurança, privilegiados e aprovados pelo
Ministerio das Obras Publicas
 7, Impasse de la Baleine, 7
PARIS



DEPOSITO DE PRODUCTOS CERAMICOS
 DE
João Carlos da Fonseca
 66 — Rua de Vasco da Gama — 66
LISBOA

Tubos de grés para canalizações. — Ladrilhos para parquet. — Cimentos. — Tijolo e barro refractario. — Balaustres para platibandas. — Estatuas e vasos para ornamentos.
Preços limitadissimos



REAL COMPANHIA VINICOLA
 DO
NORTE DE PORTUGAL
VINHOS DO PORTO AUTHENTICOS

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

VINHO DE MESA
 qualidades espezias do Douros e verdes superiores de Amarante, Minho e Basto.

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

Alto Douro Crystal 1. ^a reserva	garrafa	15000 réis
» » » secco	»	15000 »
» » » extra secco	»	15000 »
» » grande vinho espumante	»	15200 »

Ha tambem as mesmas qualidades em 1/2 garrafas. Encontram-se nas principaes confeitarias, mercearias, restaurants e hoteis.

DEPOSITO FILIAL: Rua do Alecrim, 117
FILIAL DO DEPOSITO: R. do Ouro, 72

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



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



Locomotivas de todas as forças para grandes linhas e tramvias.



Machinas de vapor com simples, dupla ou triplice expansão, systema Compound, privilegiado para dynamos, moinhos, fabricas diversas.



Machinas de extracção de todas as forças, systema privilegiado e outros. VENTILADORES. Cabrestantes de vapor e ar comprimido. COMPRESSORES de ar, privilegiados.



Caldeiras de vapor de todos os systemas em ferro ou em aço.



ESCORAS e MOLETAS



Bombas de esgoto subterraneas, systema Compound privilegiado. Machinas para esgoto de tracção directa, etc., etc.



ESTALEIRO NAVAL
 Dragas
 Botes de vapor para viajantes.
 Rebocadores.



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



MOTORES e trens de laminadores, machinas sopradoras. Elevadores, convertidores, martellos-pilões. Apparelhos para aquecer o ar.



Bombas de esgoto subterraneas, systema Compound privilegiado. Machinas para esgoto de tracção directa, etc., etc.



TURBINAS da systema MAHLER
 Machinas e accessorios para distribuição de aguas de alimentação nas cidades.



MOTORES e trens de laminadores, machinas sopradoras. Elevadores, convertidores, martellos-pilões. Apparelhos para aquecer o ar.

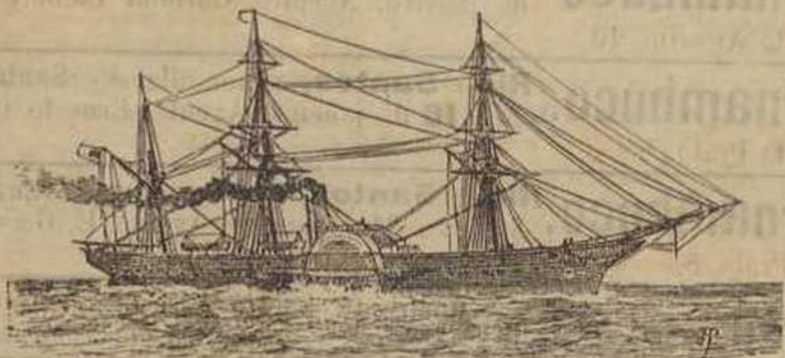


ra como para mar, até á força de 200 cavallos, de qualquer dos systemas mais aperfeiçoados e uteis. — Motores hydraulicos, machinas de distillação, prensas para azeite e para vinho, e toda e qualquer obra de ferro fundido ou batido, metal, cobre ou bronze.
 Porto, 9 de outubro de 1893.

A FABRICA DE FUNDIÇÃO DO OURO, fundada em 1864 por Luiz Ferreira de Souza Cruz, seu actual director e gerente, que foi premiado com as primeiras medalhas na exposição industrial portuense de 1861, sendo uma por distincção; — com a medalha de prata na exposição agricola de Braga em 1863; — com a medalha de honra na exposição agricola de Lisboa em 1864; — com o diploma de merito na exposição universal de Vienna d'Austria em 1873; — e com a medalha de 3.^a classe da Associação nacional, agricola, manufactureira e commercial de Paris em 1879, — acha-se hoje extraordinariamente augmentada com importantes machinas para auxilio dos seus trabalhos, e por isso muito habilitada para a construcção de machinas e caldeiras de vapor, tanto para ter-

Officina de fundição **J. Thonar-Dejaiffe**, Namur (Belgica)
ESPECIALIDADE: Serração de pedra e marmores — ferramentas diversas para pedreiras — Cabrestantes, Pontes gyratorias, Gruas Perfuradores, Bombas, etc.
 Apparelhos de serração de pedras duras e molles de todas as classes
 Applicações diversas da Serra de folha helicoidal e dos perfuradores, para extracção e serração directa na rocha, córte das grandes massas nas pedreiras, etc. Systema privilegiado.
 Transmissões teledinamicas dirigiveis em todos os sentidos

Red Cross Line



Para o Pará, Maranhão e Ceará

Sahirá depois da indispensavel demora o paquete inglez

LUALABA

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

Tem magnificas accomodações para passageiros

Para carga ou passagens trata-se na agencia

Rua do Alecrim, n.º 10.

Lisboa.

Os agentes

Garland Laidley & C.^a

Royal Mail Steam Packet Company

(MALA REAL INGLEZA)



A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

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

O paquete TAMAR a 29 de janeiro

Esperado em 28 de janeiro o paquete TRENT para:
 Southampton

As accomodações para passageiros são inexcediveis em conforto, havendo a bordo d'estes paquetes todos os melhoramentos que se teem inventado para minorar os incommodos de uma viagem por mar.

Ha a bordo de todos estes paquetes cosinheiro e creados portuguezes.

AGENTES

Em Lisboa:—KNOWLES RAWES & C.^a—R. dos Capelistas, 31, 1.º

No Porto:—W. G. TAIT & C.^a—Rua dos Inglezes, 23, 1.º

J. B. FERNANDES & C.^a

Successores de José Gregorio Fernandes

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

Armazens de ferro e aço de todas as qualidades

Carvão de pedra para forja

Zinco, chumbo, cobre, folles para ferreiro, safras, bigornas, tornos, garrafas, garrações, linho para cordoaria e para fição, flôr de enxofre, enxofre em pedra e moído

Sulfato de cobre, Cimento de Portland

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

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

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

EMPRESA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR

PARA O

ALGARVE E GUADIANA

Carreira official

O vapor GOMES IV

Commandante ROCHA JUNIOR



SAIRÁ no dia 1 de janeiro, ás 9 horas da manhã, para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira e Villa Real de Santo Antonio. Para carga, encomendas e passageiros, trata-se no Largo dos Torneiros, n.º 5.

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

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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

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

REDACÇÃO — Rua do Loreto, 43 — LISBOA

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

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

Seguem os documentos:

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

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

E para constar se passou o presente edital, que será publicado na fórma prescripta no citado artigo 6.º

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

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

I — Das novas obrigações e da sua applicação

Base 1.ª

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

a) 560:000 obrigações *privilegiadas*, do capital nominal de réis 905000, ou 500 francos, ou 400 marcos, ou 20 libras sterlinas cada uma, de juro fixo annual de 3 por cento, a vencer de 1 de janeiro de 1894, pagavel semestralmente por coupons em 1 de julho e em 1 de janeiro de cada anno, e amortisaveis em cento e vinte semestres a datar de 1 de julho de 1898 inclusivè;

b) até 253:447 obrigações *não privilegiadas*, do capital nominal de 905000 réis ou 500 francos, ou 400 marcos ou 20 libras sterlinas cada uma, de juro variavel que não poderá exceder 3 por cento ao anno, com vencimento do 1.º de janeiro de 1894, e amortisaveis em cento e vinte semestres a contar do primeiro semestre de 1898 inclusivè.

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

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

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

Base 2.ª

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

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

Base 3.ª

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

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

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

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

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

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

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

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

Base 4.ª

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

Base 5.ª

As obrigações indicadas nas alneas a) e b) da base 1.ª serão applicadas pela seguinte fórma:

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

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

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

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

II — Do resgate dos encargos relativos ás companhias hespanholas

Base 6.^a

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

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

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

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

III.— Do pagamento da divida fluctuante

Base 7.^a

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

§ 1.^o A divida da companhia em letras por ella acceitas é opportunamente entregues aos empreiteiros da linha ferrea da Beira Baixa soffrerá a redução de 100:000\$000 réis, e depois d'essa redução é que serão contados os juros de 5 por cento até 31 de dezembro de 1893.

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

Base 8.^a

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

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

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

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

IV.— Do pagamento da divida ao thesouro publico portuguez

Base 9.^a

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

Base 10.^a

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

a) 1.000:000\$000 réis, cento e oitenta dias depois de homologada;
b) 900:000\$000 réis no 1.^o de junho de cada um dos annos de 1895, 1896, 1897 e 1898;

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

§ unico. A companhia reserva-se comtudo o direito de embolsar o thesouro em qualquer epocha, adiantando todas ou quaesquer prestações em divida ou parte d'ellas, nos termos d'esta base.

Base 11.^a

Depois de resgatadas as actuaes 94:510 obrigações de 4 1/2 por cento, 1.^a serie, e as demais obrigações dos typos em circulação, afóra as annulladas, nos termos da alínea c) da base 5.^a; de entregues aos credores da divida fluctuante as obrigações *privilegiadas* que lhes competirem, nos termos das bases 7.^a e 8.^a; e de separadas as 63:714 tambem *privilegiadas*, nos termos das alíneas a) e b) da base 5.^a; todas as obrigações *privilegiadas* que restarem das 560:000, creadas nos termos da alínea a) da base 1.^a, são garantia especial do pagamento da divida ao thesouro portuguez.

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

V.— Do resgate das actuaes obrigações

Base 12.^a

Serão annulladas:

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

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

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

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

Base 13.^a

As restantes obrigações da companhia serão resgatadas nos termos seguintes:

1.^o Cada uma das obrigações da 1.^a serie de 4 1/2 por cento será substituida por uma obrigação, comprehendida nas primeiras 94:510 *privilegiadas*, a que se refere o § 2.^o da base 1.^a

2.^o As actuaes obrigações em circulação de 3 por cento, de 4 por cento e da 2.^a e 3.^a series de 4 1/2 por cento, depois de invertidas todas no typo de 3 por cento, serão trocadas, dando-se por cada tres d'essas obrigações uma obrigação *privilegiada* e uma *não privilegiada*.

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

VII.—Disposições geraes

Base 14.ª

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

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

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

Base 15.ª

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

Base 16.ª

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

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

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

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

Base 17.ª

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

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

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

ESTATUTOS DA COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

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

TITULO I

Dos fins da companhia, sua denominação, sede e duração

Artigo 1.º A companhia tem por fim:

1.º A exploração das linhas de caminhos de ferro denominadas de leste e norte e ramal de Caceres;

2.º A exploração das linhas de caminhos de ferro denominadas de Lisboa a Cintra e Torres Vedras, de Torres Vedras á Figueira da Foz e Alfarellos e ramal de Coimbra;

3.º A construcção e exploração da linha de caminho de ferro denominada da Beira Baixa;

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

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

6.º O usufructo e exploração, no paiz, de todos os terrenos, matas, minas, officinas metallurgicas, fabricas de machinas, ou quaesquer outros estabelecimentos que venham a ser posteriormente concedidos á companhia, tomados de arrendamento ou por ella comprados e destinados á exploração dos caminhos de ferro pertencentes á mesma companhia.

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

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

TITULO II

Das acções e obrigações

Art. 3.º O capital é constituído pela seguinte fórma:

1.º O capital acções de 6.300:000\$000 réis, ou 35.000:000 francos, ou 1.400:000 libras sterlinas, ou marcos 28.000:000, dividido em 70:000 acções de 90\$000 réis cada uma, ou 500 francos, ou 20 libras sterlinas, ou 400 marcos, todas completamente liberadas e em circulação e formuladas por tal maneira que podem ser negociadas nas praças de Portugal, França, Inglaterra e Allemanha;

2.º O capital obrigações representado por 560:000 obrigações privilegiadas e até 253:447 obrigações não privilegiadas, pela fórma indicada na convenção com os credores da companhia.

Art. 4.º As acções serão nominativas e ao portador.

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

Art. 6.º As acções são indivisiveis, e a companhia não reconhece senão um proprietario para cada uma. Quanto ás acções, obrigações e coupons extraviados, observar-se-hão as disposições das leis em vigor.

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

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

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

TITULO III

Do conselho de administração

Art. 9.º A companhia é administrada por um conselho de vinte e um membros, dos quaes:

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

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

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

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

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

§ unico. Estes titulos serão inalienaveis durante o periodo da

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Em caso de empate o presidente tem voto de qualidade.

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

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

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

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

§ 3.º Aos administradores ausentes é tambem permittido fazerem-se representar por procuração dada a outro administrador, por carta ou por telegramma, para cada sessão do conselho. Cada administrador não póde reunir mais de tres votos alem do seu.

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

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

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

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

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

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

b) Auctorisar e effectuar toda a compra ou venda de terrenos ou outros immoveis que forem necessarios para a realisação dos fins da sociedade;

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

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

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

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

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

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

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

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

j) Fixar as despesas de qualquer especie da administração;

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

l) Auctorisar todas as reivindicacões, transferencias, transportes, vendas de valores, fundos e quaesquer outros titulos da companhia;

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

n) Requerer todos os levantamentos de sequestros judiciaes, embargos e baixas nos registos de hypotheca, desistir de privilegios, dar quitacões definitivas e fazer renunciias, procedendo pela fórma marcada nas leis;

o) Auctorisar todas as acções judiciaes, todas as medidas conservatorias, todas as transacções e compromissos;

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

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

Art. 19.º A direcção de todos os serviços póde ser confiada, debaixo da vigilancia e fiscalisação do conselho de administração, e sob as ordens immediatas da commissão executiva, a um director, que se denominará director geral.

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

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

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

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

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

Art. 22.º Os negocios correntes de administração da companhia serão geridos por uma commissão executiva, delegada do conselho de administração, formada annualmente, logo em seguida ás assembléas geraes em que houver eleição ou renovação do conselho, e composta de nove administradores pela seguinte fórma:

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

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

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

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

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

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

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

TITULO IV

Do conselho fiscal

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

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

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

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

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

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

TITULO V

Da assembléa geral dos accionistas

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

O presidente e os escrutinadores nomearão o secretario.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Esta lista será tambem assignada pelos membros da mesa.

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

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

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

Taes deliberações só serão validas depois da approvação do governo.

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

TITULO VI

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

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

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

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

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

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

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

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

1.º Se faça qualquer emprestimo;

2.º Sejam modificados os estatutos;

3.º Se faça qualquer contrato de natureza a modificar a extensão ou a duração das suas concessões.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

TITULO VII

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Estas epochas serão annunciadas na fórma indicada no artigo 7.º

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

TITULO VIII

Liquidação, contestações

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

Estes liquidatarios procederão immediatamente á liquidação na fórma prescripta para casos identicos no codigo commercial.

As funcções do conselho de administração cessarão logo que comecem as dos liquidatarios.

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

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

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

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

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

TITULO IX

Disposições geraes e transitorias

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

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

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

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

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

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

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

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