

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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

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

REDACÇÃO — Rua do Loreto, 43 — LISBOA

SUMMARIO

Apontamentos para um projecto de decreto regulamentar sobre tarifas.
A inauguração da Exposição de Antuerpia.
Parte oficial. — Portarias de 9 de maio do ministerio das obras publicas; continuação do alvará de concessão da linha de Messamedes.
Tarifas de transporte.
Viagem a Braga por preços reduzidíssimos.
Thermas, campos e praias — I — Torres Vedras e os banhos dos Cucos, (com 4 gravuras).
A exposição de Antuerpia.
Comissão de estudo da tarifa por zonas.
Anulação de tarifas.
A nossa «Gazeta» nas exposições.
Os negócios da Companhia Real.
Boletim financeiro, de Lisboa, por J. F.
Situação dos fundos portuguezes nas bolsas de Lisboa, Londres e Paris.

Cotações dos títulos de caminhos de ferro nas bolsas de Lisboa e estrangeiro.
Receita dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhóis.
Horário dos comboios em 16 de maio.
Publicações recebidas
Ponte no canal da Mancha.
O Grande Central Belga.
Linhas portuguezas — Sul e Sueste — Estação Central do Porto — Mossamedes — Companhia Portuguesa de Caminhos de ferro africanos.
Linhas hespanholas — O Teledikto nas linhas do Norte — Valencia a Turis — Zaragoza ao Mediterrâneo — Santoña a Burgos e a Madrid — Zaragoza a Barcelona — Murcia a Granada.
Linhas estrangeiras — França — Áustria — Brasil.
Avisos de serviço.
Arrematações.
Casas recomendadas.
Agenda do viajante.
Annúncios.
Vapores a sahir do porto de Lisboa.



Torres Vedras [segundo uma photographia]. Vide artigo Thermas, Campos e Praias, pag. 155.

Apontamentos para um projecto de decreto regulamentar sobre tarifas

A continuação da leitura do projecto de decreto apresentado na comissão de estudo de tarifas pelo sr. Almeida Eça, oferece-nos ainda occasião de fazer varias observações.

O art.º 4.^o estabelece que quando uma companhia submetta á sancção do governo uma tarifa especial este não a approvará sem que as mais companhias confinantes exponham se essa tarifa lhes é conveniente ou prejudicial, dentro de um prazo que lhes será fixado.

Primeiramente notamos que não se falla aqui senão em *companhias*, o que faz que o artigo pareça feito *ad hoc* para dezimir questões sobre a companhia real e a da Beira Alta, ou entre esta e a Nacional, como explo-

radora da linha de Vizeu. Não deve de ter sido este sentido restricto o ponto de mira do sr. Eça, e por isso cremos que onde se lê *companhias s. ex.^a* quiz dizer *administrações*.

Mas, perguntamos: este parecer tem effeitos impeditivos, quer dizer: quando elle seja contrario á adopção da tarifa, o governo não a approvará? Ou não o tem?

N'este ultimo caso a consulta só representaria mais um entrave á approvação de tarifas especiaes, mais uma demora, mais uma formalidade inutil.

No primeiro caso a originalidade é tal que nem cremos que o illustre auctor lhe medisse as consequencias. Resultaria apenas que todos mandariam na casa alheia, menos... o dono.

A direcção do Minho e Douro queria estabelecer uma tarifa para sal, de Porto-Alfandega para as suas estações; a companhia real protestaria que isso a prejudicava, porque fazia os expedidores de Aveiro levarem o sal, por mar, ao Porto, com prejuizo da sua linha.

No dia seguinte era a companhia real que queria uma tarifa para varios generos para a Guarda, e a Beira Alta que se opporia, porque esses generos os transportava ella da Figueira para a mesma estação, e não queria que lhe prejudicassem este trafego.

Logo depois, eis esta companhia a propôr um preço especial para Mangualde, e a companhia Nacional a oppor-se, fundando-se em que esse preço ia facilitar o abastecimento de Vizeu pela estrada ordinaria, contra os legitimos interesses do seu ramal.

E quando uma linha confinante votasse contra e outra a favor? Que confusão e que demora!

Ora quando, só com o sistema actual, uma tarifa proposta em agosto só em maio é aprovada, levando nove mezes de incubação, como sucede á das batautas, a que no proximo numero nos referiremos, o que sucederia augmentando-se o numero das consultas e dos pareceres, por esta fórmula!

Que a ideia de estabelecer umas certas regras de paz, entre as diferentes administrações é sympathica; que se deve evitar, até quanto possivel, que, embora com vantagem para o publico, elles se prejudiquem mutuamente, não temos n'isso duvida, mas o *modus faciendi* é que tem que ser outro, e esse está naturalmente indicado na criação do conselho superior de caminhos de ferro, pelo modo porque aqui o propuzemos.

Eis porque, ao tratar da louvável iniciativa do sr. Perfeito de Magalhães, dissémos (n.^o 152 pagina 121) que teríamos que referir-nos a elle ao tratar do projecto de decreto do sr. Eça. Como entendemos que o conselho devia ser formado fazendo d'elle parte os directores de todas as linhas ferreas, estes teriam, ali em sessão, conhecimento reciproco dos projectos de tarifas, discutil-os-hiam em commun, e haveria, então e assim, meio de congraçar os diferentes interesses em jongo, sendo os demais membros do conselho os medianeiros e os juizes para promover ou facilitar a resolução de qualquer duvida.

O artigo 5.^o dispõe que nas expedições de umas para outras linhas se cobrem uma só vez as despesas accessorias de serviço braçal.

E' perfeitamente justo.

O artigo seguinte estabelece que «quando, nos termos dos contractos, o governo mande proceder á revisão das tarifas geraes, para mercadorias,» deverá augmentar-se o numero de classes, o que evitara tarifas especiaes e simplificará o serviço.

E' ainda questão a discutir, no conselho superior, entre todos, porque se essa revisão não se fizer por acordo entre todas as administrações, a questão tornar-se-ha da mais difficult solucao, visto que os con-

tractos das linhas não subsidiadas ou garantidas establecem apenas as tarifas *maximas* que as companhias podem cobrar, mas não fixam que *abaixo d'essas bases* o governo possa obrigar-as a cobrar por outros preços, salvo garantindo-lhes o producto médio dos ultimos cinco annos. Ora para fazer uma revisão de tarifas, ha forçosamente que elevar uns preços e reduzir outros. Eleval-os a mais do que os maximos que figuram nos contractos não é possivel; logo as novas taxas seriam no sentido de abaixamento e é isso que o governo não pôde fazer, visto que as taxas maximas indicadas nos contractos são base das operações necessarias para a fundação de uma companhia, para o calculo dos productos, para a apreciação do resultado que o trafego pôde dar ao capital empregado na construcção e exploração.

As demais disposições do projecto apresentado pelo sr. Eça são de menor importancia, e outras muitas ainda haveria, n'estas generalidades, que juntar a este projecto, as quaes não sugerimos aqui porque, segundo o distincto engenheiro declarou na commissão, s. ex.^a deseja que o seu projecto seja discutido e modificado ou ampliado com as ideias de todos. Limitámos por isso o nosso estudo ao que foi apresentado e aguardaremos a discussão, para esclarecimento da qual apenas concorremos com o nosso modesto parecer.

Abertura da Exposição Universal de Antuerpia

A inauguração real da exposição universal de Antuerpia fez-se com grande solemnidade e no meio d'uma immensa concorrencia de povo. A Bolsa fechou em 5 do corrente.

Desde manhã que os edificios publicos estavam embandeirados e os numerosos consulados tinham arvorado os seus pavilhões.

SS. MM. o rei e a rainha, acompanhados do conde e condessa de Flandre e das princezas, da sua casa militar, ministros, corpo diplomatico e d'uma comitiva numerosa, foram recebidos no salão de honra pelo burgomestre e pelo barão Osg de Zegwaert, governador da província, aos quaes se juntaram os conselheiros comunicaes e as diferentes auctoridades.

O discurso de abertura foi feito pelo conde de Pret-Roose de Calesberg, senador e presidente do comité executivo, tendo a seu lado os outros membros do comité.

O rei respondeu em termos elevados ao discurso do conde de Pret, fazendo sobresahir o alcance altamente util da exposição universal de Antuerpia.

Calculam em 35:000 o numero das entradas, n'esse dia.

A grande galeria das machinas está acabada, enquanto ao edificio, mas a maior parte dos expositores estão ainda muito atrazados.

Sob o ponto de vista especial de caminhos de ferro ha a notar desde já duas belissimas locomotivas da companhia de Paris-Lyão-Mediterraneo e diversas locomotivas do Estado Belga, assim como da sociedade nacional dos caminhos de ferro vicinaes.

Esta sociedade expõe igualmente diversos typos interessantes do seu material circulante.

Ha porem, na verdade, muito que fazer ainda nas diferentes galerias: tanto, ou mais do que n'outras exposições que tenho visto abrir. É preciso convir que isto depende da natureza das coisas, mas é desolador, que, depois do rasgo de força posto em practica pelos iniciadores, os srs. Monnoyer e socios, que em cinco

mezes e meio puzeram em pé estas immensas galerias se esteja ainda n'este estado de atrazo!

Os expositores são incorrigiveis; por mais que se lhes prepare o terreno, elles nunca chegam senão á ultima hora. Não só ha ainda enormes espaços ocupados apenas pela desembalagem, mas outros muitos ainda onde nem mesmo uma caixa se vê.

Envio-lhe um resumo do que é a exposição, extraído de uma descrição que aqui corre impressa. V. a publicará se tiver espaço.

A. Urban.

PARTE OFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria Direcção dos serviços de obras publicas

Repartição de caminhos de ferro

Sua Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer, de 30 de abril proximo passado, do conselho superior de obras publicas e minas: ha por bem aprovar o projecto, datado de 19 de março ultimo, de uma cocheira de carruagens na estação da Figueira da Foz, apresentado pela companhia dos caminhos de ferro portuguezes da Beira Alta.

O que se comunica ao director fiscal da exploração dos caminhos de ferro para os effeitos devidos.

Paço, aos 9 de maio de 1894.—*Carlos Lobo d'Avila.*

Para o director fiscal de exploração de caminhos de ferro.

Tendo chegado ao conhecimento do governo por officio nº 545-T, de 9 de novembro do anno findo, do director dos caminhos de ferro do sul e sueste, que a companhia real dos caminhos de ferro portuguezes pretende annullar a tarifa especial N. B. S. nº 8 para transporte de lãs e tecidos de lã, combinada com a administração dos caminhos de ferro do sul e sueste; e

Considerando que tal annullação sem previa approvação do governo é manifestamente opposta ao disposto no artigo 46º do regulamento aprovado por decreto de 11 de abril de 1868:

Ha Sua Magestade El-Rei por bem ordenar:

1º Que o director dos caminhos de ferro do sul e sueste não dê publicidade ao aviso para annullação da referida tarifa de serviço combinado N. B. S. nº 8 correspondente á tarifa N. S. B. nº 1 das linhas do sul e sueste.

2º Que o mesmo director faça saber á companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, que a annullação d'uma tarifa de serviço combinado entre linhas portuguezas não pôde ser permitida pelo simples facto de uma das administrações que entrou na combinação de serviço assim o declarar á outra, sem o governo ser previamente ouvido.

3º Que seja convidada a companhia real a accordar-se com as administrações do sul e sueste e Beira Alta sobre as alterações, que entender conveniente fazer, na tarifa N. B. S. nº 8 de serviço combinado com as mesmas administrações.

4º Que, uma vez feito este acordo, d'elle se dê oportunamente conhecimento ao governo, e no caso contrario, declare a companhia real, qual a tarifa com que pretende substituir a nº 8 citada, para o governo, em qualquer das hypotheses, usar do direito consignado no artigo 46º do regulamento de 11 de abril de 1868.

Paço, em 9 de maio de 1894.—*Carlos Lobo d'Avila.*

Para o director dos caminhos de ferro do sul e sueste.

Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar Direcção geral do ultramar

2.º Repartição—2.ª Secção (Continuado do nº 153)

Art. 13º A empresa deverá empregar materiais de boa qualidade na construcção das obras.

Os viaductos, pontões, aqueductos e canos de rega, e as passagens superiores, inferiores e de nível, serão em numero suficiente e com as dimensões que exigir a sua estabilidade e segurança, o volume das aguas, a largura do caminho de ferro e a das estradas ordinarias ou caminhos a que essas obras devem dar passagem.

Art. 14º Os carris e outros elementos constitutivos da via ferrea devem ser de boa qualidade e dos melhores modelos, proprios para preencher o fim do seu destino.

Os carris a empregar serão de aço, e o seu peso não será inferior a 18 kilogrammas por metro corrente, devendo ser fixados

pelo sistema que a empresa julgar mais conveniente, segundo os ultimos aperfeiçoamentos e com previa approvação do governo.

Art. 15º A empresa estabelecerá estações de partida no Lobito e em Mossamedes, com todas as accomodações necessarias para passageiros, mercadorias e empregados e mais as estações para passageiros e mercadorias que forem necessarias entre os pontos extremos das linhas ferreas.

§ unico. Quando as distancias entre essas estações forem consideraveis e as conveniencias de exploração o exigirem, poderá o governo determinar em qualquer epocha que se estabeleçam, em pontos intermedios, vias de resguardo, especialmente destinadas para o cruzamento de comboios.

Art. 16º Serão igualmente estabelecidas pela empresa todas as officinas, machinas e apparelhos necessarios para a feitura e concerto de material de exploração, comprehendendo as locomotivas, e bem assim todos os armazens, telheiros e depositos necessarios para o estacionamento e pintura das locomotivas, tenders, carruagens e wagons, os fossos necessarios para picar fogo, e os apparelhos e reservatorios para alimentação das machinas.

Art. 17º As machinas locomotivas serão construidas segundo os melhores modelos conhecidos, e satisfarão a todas as condições actualmente prescriptas, ou ás que de futuro o forem, para garantir uma boa exploração.

As carruagens dos viajantes deverão ser igualmente dos melhores modelos, suspensas sobre molas, cobertas, guarneidas de assentos e apropriadas ao clima. Haver-as-ha de tres classes, pelo menos, devendo todas ellas preencher as condições prescriptas pelo governo, no interesse da segurança publica e da commodidade dos passageiros, embora com as diferenças que devam corresponder ao maior ou menor preço das passagens.

Os wagons de mercadorias e gado, as plataformas e restante material, serão de boa qualidade e solida construcção.

Art. 18º Os caminhos de ferro do Lobito e Mossamedes, com todos os edificios necessarios para o serviço e mais accessorios e dependencias, como carris, cochins, travessas, e em geral todo o material fixo de qualquer especie, fica, desde a sua construcção ou collocação na linha, pertencendo ao dominio do estado para todos os effeitos juridicos, nos termos do direito commun e especial dos caminhos de ferro, e das diversas condições do contracto.

Todo o material circulante, carvão, coke e quaisquer outros provimentos, ficarão pertencendo ao dominio da empresa, para os mesmos effeitos e nos mesmos termos; com declaração, porém, de que o material circulante não poderá ser alienado senão para o effeito de ser substituido com vantagem do serviço publico. Igualmente não poderão ser alienados, enquanto forem importados livres de direitos, o carvão, coke e quaisquer outros abastecimentos.

Art. 19º A empresa deverá conservar, durante todo o prazo da concessão, as linhas ferreas e suas dependencias, com todo o seu material fixo e circulante, em bom estado de serviço, e no mesmo estado deverá entregar tudo ao governo, findo aquele prazo, fazendo sempre para esse fim á sua custa todas as reparações, tanto ordinarias como extraordinarias.

Art. 20º Logo que tenha expirado o prazo da concessão, a empresa entregará ao governo, em bom estado de exploração, os caminhos de ferro com todo o seu material fixo e seus edificios e dependencias de qualquer natureza que sejam, sem que por isso tenha direito a receber d'elle indemnisação alguma. Tambem lhe entregará todo o material circulante, mas tanto o valor d'este como o do carvão de pedra e de outros quaisquer provimentos, que entregar ao governo, ser-lhe-hão pagos segundo a avaliação dos louvados.

§ unico. O governo não será obrigado a adquirir o carvão e demais provimentos, que excedam ao fornecimento necessário para seis mezes.

Art. 21º Em qualquer epocha, depois de terminados os trinta e cinco primeiros annos, a datar do prazo estabelecido para a conclusão das duas linhas a que se refere o artigo 1º, terá o governo a faculdade de resgatar a concessão dos caminhos de ferro com as linhas telegraphic ou telephonicas que lhe estiverem annexas, bem como as pontes, caes e docas, necessarias para a sua exploração.

Para determinar o preço da remissão, toma-se o producto liquido obtido pela empresa durante os sete annos que tiverem precedido aquelle em que a remissão deva effectuar-se, deduz-se d'esta somma o producto liquido correspondente aos dois annos menos productivos, e do restante toma-se a media que multiplicada por vinte constituirá a totalidade da remissão; a qual, no seu conjunto, não poderá ser inferior ao capital despendido pela empresa na construcção das linhas ferreas, linhas telegraphic ou telephonicas, pontes, caes e docas.

Art. 22º A companhia sujeitará á approvação do governo as tarifas de transporte nos caminhos de ferro; ficando, todavia, com a faculdade de as baixar quando isso convenha á sua exploração.

Art. 23º os funcionários civis, viajando em serviço, pagaráão metade dos preços estipulados nas tarifas respectivas: os militares e marinheiros em serviço, viajando em corpo ou isoladamente, as

praças com baixa de serviço e as licenciadas com destino ás terras de suas naturalidades, pagarão um quarto dos ditos preços.

Art. 24.^o Os empregados do governo, que forem incumbidos da fiscalisação do caminho de ferro ou do telegrapho, transitarão nas linhas ferreas sem pagar preço algum de transporte.

Art. 25.^o A empresa será obrigada a pôr á disposição do governo, por metade do preço da tarifa, todos os meios de transporte estabelecidos para a exploração do caminho de ferro, quando elle precisar dirigir tropas ou material de guerra para qualquer ponto por elle servido.

Art. 26.^o A empresa será obrigada a transportar gratuitamente, e nos comboios que o governo designar, as malas do correio contendo cartas, jornaes e bilhetes postaes, e os seus respectivos conductores, em vehiculos, próprios da empresa ou do estado, e apropriados para este serviço.

O governo fará, de acordo com a empresa, o regulamento d'este serviço.

Art. 27.^o O numero de viagens por dia será fixado pela empresa, de acordo com o governo, segundo as necessidades da circulação.

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

Art. 28.^o Todo o comboio ordinario de viajantes deverá em regra conter carruagens de todas as classes, em quantidade suficiente para as pessoas que se apresentarem a tomar lugar.

(Continúa).



Tarifas de transporte

Especial N. B. n.^o 10. — Combinada entre a Beira Alta, Companhia Real, Minho e Douro e Povoa, para transporte de peixe fresco por grande velocidade da Povoa, Vianna, Caminha e Valença para as estações de Santa Comba a Villar Formoso.

Começou a vigorar esta tarifa de preços reduzidos para expedições directas, a qual daremos aos nossos leitores com o proximo numero.

Especial B. V. n.^o I. — Combinada entre a Beira Alta e a linha de Vizeu.

Tambem foi posta em vigor esta nova tarifa para transporte de telha e tijolo de Pampilhosa para Tondella, Torre d'Eita e Vizeu aos preços de 1⁷200 1⁷420 e 1⁷600 réis por tonelada, respectivamente.

Ampliação da tarifa n.^o 10 da Companhia Real. — Conforme o aviso que publicamos na secção respectiva, esta tarifa foi ampliada aos transportes de peixe salgado para as estações de Estarreja a Valladares.



Viagem a Braga por preços reduzidissimos

Realisa-se no dia 18 um comboio especial para Braga com bilhetes de ida e volta, das 3 classes, por preços extraordinariamente reduzidos.

A 1.^a classe ida e volta custa 10⁷000 reis; a 2.^a reis 4⁷00, a 3.^a 3⁷200. A reducção é, pois, superior a 60 por cento. Além disso a marcha do comboio, tanto á ida como á volta, é rapida, invertendo-se apenas 10 horas entre Lisboa e Braga, o que permite que se aproveite ali o dia todo de sabbado, 19, e o de domingo, 20, chegando-se a Lisboa na 2.^a feira ás 7 horas da manhã.

É uma occasião excepcional para quem quizer visitar a bella cidade do Minho, porque um comboio especial por tales preços, com tanta commodidade, e permitindo a estada de 2 dias em Braga, não é facil que se repita.

Como o numero de logares é limitado, a venda dos bilhetes começa hoje 16 em Lisboa; por isso convém que os que desejarem fazer esta agradavel digressão não se demorem em adquirir os bilhetes.

THERMAS, CAMPOS E PRAIAS

I

Torres Vedras e os Banhos dos Cucos

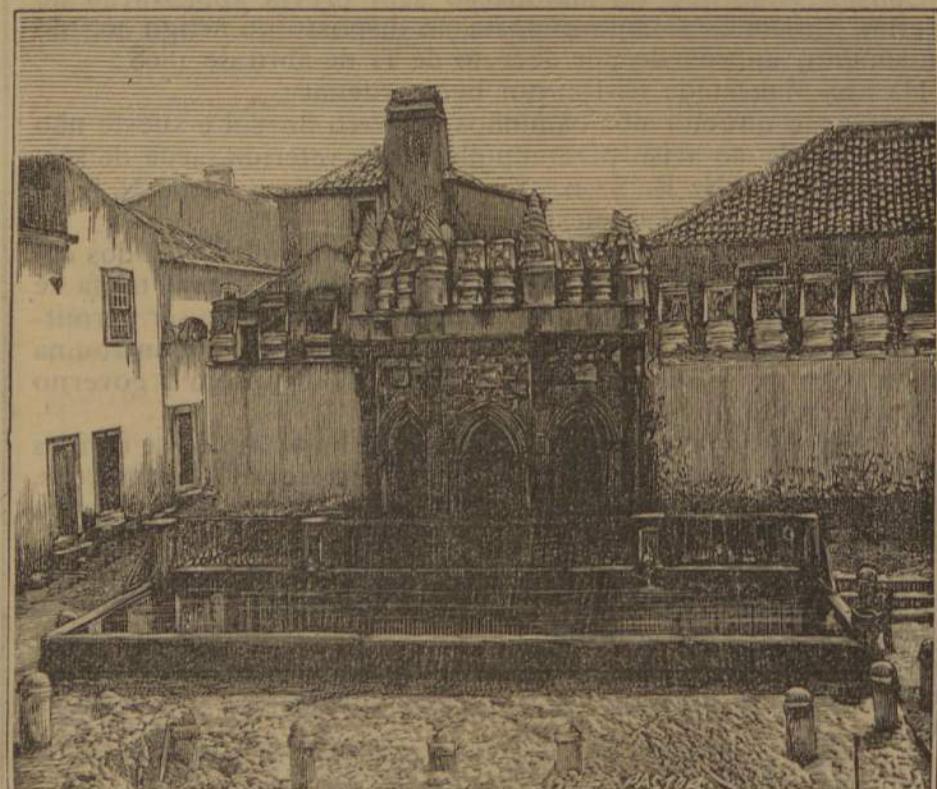
Encetamos hoje esta nova secção do nosso jornal, na qual iremos, dando durante a época propria, a descripção, acompanhada de illustrações, das localidades de aguas, estações de verão e praias de banhos que temos no nosso paiz e podem ser escolhidas por quem deseja, na época que vai entrando, retemperar a saúde com o uso de aguas mineraes, a aspiração de ar puro ou a immersão do corpo nas ondas do oceano.

Começamos pela estação thermal mais proxima de Lisboa que é tambem uma das mais importantes pelo seu novo estabelecimento, digno de ser considerado entre os primeiros da Europa, sendo já o principal da Peninsula pela qualidade das suas thermas e pelos melhoramentos os mais modernos introduzidos nos aperfeiçoados apparelhos usados no estabelecimento para a applicação das aguas.

Antes, porém, de fallar dos **Banhos dos Cucos** tratemos de **Torres Vedras**, villa que lhe está proxima e onde o banhista tem que installar-se.

D'ella damos hoje na 1.^a pagina, uma vista panoramica, copia de photographia expressamente tirada para a nossa *Gazeta*, e aqui a gravura do curioso e historico chafaris dos Canos.

Quando fomos ha dias a Torres, a buscar elementos para esta noticia, encontrámos a villa que havíamos visitado por occasião da abertura da linha ferrea, bastante transformada.



Torres Vedras vivia então das memorias do passado, gloriosas tradições da defesa d'aquelles campos contra a invasão franceza, em 1810, e do vinho do presente, que lhe enchia as adegas e se transformava breve em ouro para os abastados agricultores que o exportavam em enorme quantidade. Conservava-se, pois, sem pensar em melhoramentos locaes.

Hoje, a fatalidade da phyloxera, a frequencia de visitantes, a radical transformação do estabelecimento de banhos, tem feito a heroica villa pensar um pouco mais no seu presente e no seu futuro, e a transformação vae-se operando, em aceio, em commodidades, para quem tem que ir lá passar uns tempos.

A villa está assente na margem esquerda do Sizandro, rio de pequena importancia que fertiliza aquelles campos antes de se lançar no oceano.

As ruas da antiga povoação não teem interesse especial, mas encontrámos-las limpas e ladeadas de alguns bons edifícios modernos e de estabelecimentos bem fornecidos de fazendas, moveis, comestiveis etc. A gravura que hoje damos dá uma ideia do aspecto geral da villa.

Hoteis ha tres, dois dos quaes visitámos e vimos que estão perfeitamente no caso de oferecer aos hóspedes alojamentos extremamente commodos e alimentação boa e abundante, por um preço razoável.

O mais importante é o novo **Hotel dos Cucos** de que damos a gravura.



Está muito proximo da estação, na nova e vasta avenida Casal Ribeiro.

O edifício foi construído de propósito, sendo-lhe neste ano aumentados mais dois pavimentos. Em todos os andares há excellentes quartos novos, arejados, respirando ar fresco e bem estar, podendo alojar até 70 hóspedes com toda a comodidade.

Segundo os modernos processos de hygiene em estabelecimentos deste género, a canalização é exterior, e as latrinas construídas fora do edifício, ao qual se ligam por um passadiço.

O serviço de carros é gratuito tanto para estação do caminho de ferro como para os banhos dos Cucos, du-

rante a manhã, o que é uma grande comodidade para os hóspedes.

O outro, o **Hotel Natividade**, também tem bellos alojamentos, vasta casa de jantar, um anexo novo onde há quartos modernos bem mobilados e um salão para música e baile. Está situado no largo de D. Carlos ao fim da avenida da estação.

De Torres Vedras podem fazer-se agradáveis passeios, sendo o primeiro destes à quinta das Lapas, propriedade do sr. Conde de Tarouca, situada a uns 6 quilómetros de Torres, por boa estrada, onde há uma deliciosa mata, boa água ferrea, podendo passar-se ali um dia. Pode-se também ir lá almoçar porque permitem a entrada de comidas. Na mata há 4 sobreiros notáveis pela sua elevação a que chamam *os quatro irmãos*.

A quinta da Viscondessa, a uns 5 quilómetros, no caminho Turcifal, também oferece um bello passeio.

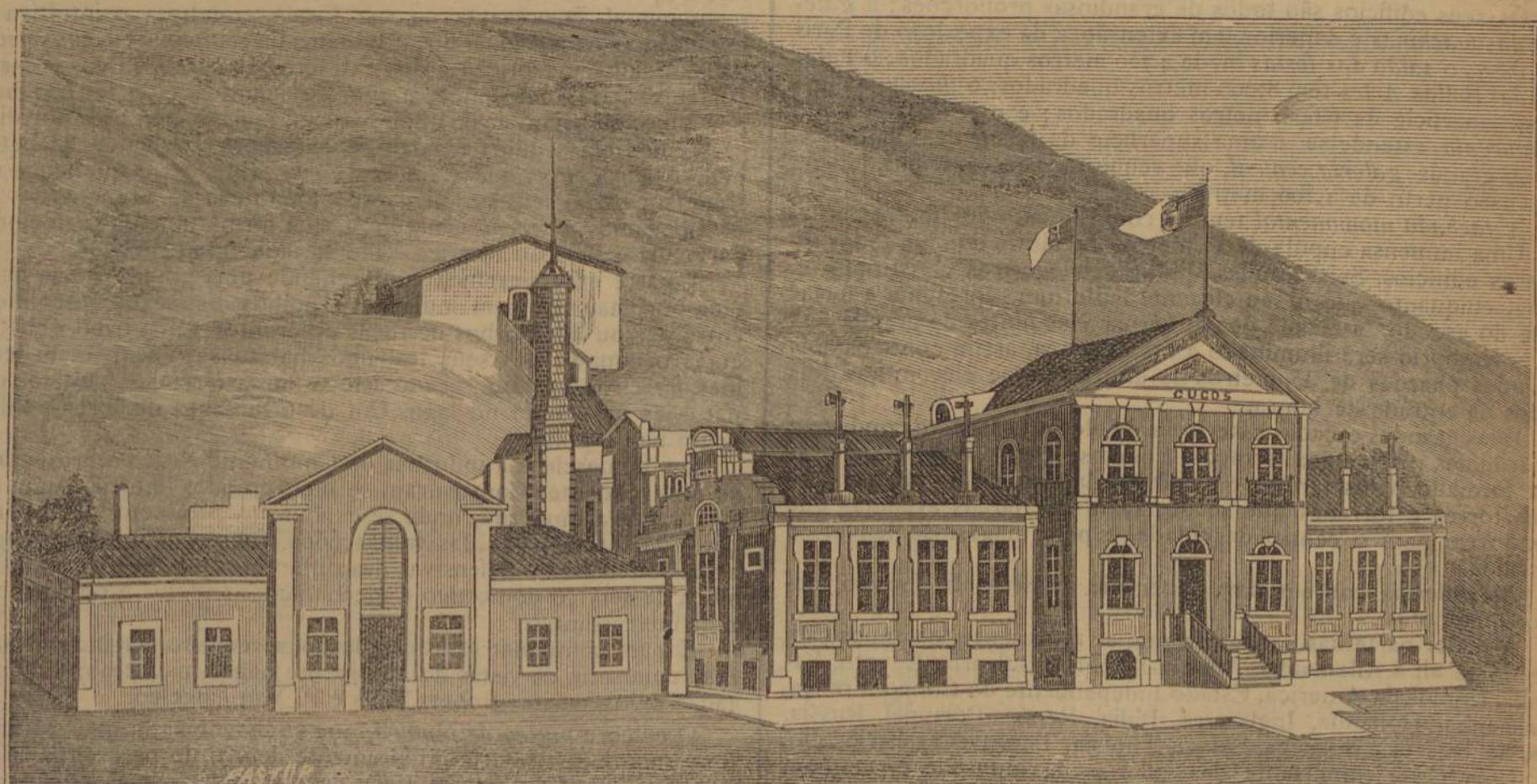
Os trens de família, que se alugam no Hotel dos Cucos, custam 1.200 réis, para ida e volta a qualquer destes pontos ou 2.000 réis, por todo dia; na época dos banhos é muito vulgar os hóspedes reunirem-se para estes passeios, indo em *char-à-bancs*, o que lhes sae mais económico ainda.

Como se vê, Torres Vedras oferece facilidades para se passar lá bem os calores do verão, tendo a vantagem, para os que vão de Lisboa, de poderem vir à cidade com a maior facilidade e frequência, especialmente quando há o comboio rápido das Caldas.

Do **Estabelecimento Thermal dos Cucos** já nos ocupámos no ano passado (n.º 139 de 1 de outubro) mas este ano tem ele novos melhoramentos que merecem menção.

Como se vê da nossa gravura, ao lado do edifício principal existe agora um grande anexo formado por um corpo central e dois laterais.

No central foram instaladas as caldeiras geradoras, sobre as quais há um pavimento para enxugadouro de roupas, aproveitando-se assim o calor das caldeiras, e terminando este corpo por um terraço onde está um grande reservatório d'água potável, para alimentação das caldeiras e consumo do estabelecimento.



Estabelecimento thermal d. s Cucos (de um desenho prestado pelo nosso colega A SEMANA de Torres Vedras)

No corpo da direita estão as bombas de motor directo, tres que já existiam e duas novas, d'este anno, uma que aspira 15:000 litros d'agua por hora e a pôde elevar a 84 metros de altura, outra que aspira 6:000 litros. Todas estas caldeiras se acham ligadas á tubagem conductora da agua por 14 valvulas, dispostas por forma que, no caso de avaria de um dos apparelhos, este pôde ser isolado sem interromper o serviço dos outros.

O corpo do lado esquierdo é a officina de reparação.

A construcção d'este annexo permitiu utilizar o espaço que, no edificio principal, occupavam as machinas e bombas para o converter em novos gabinetes de banhos e applicações de lamas, ficando assim o estabelecimento dotado com 12 gabinetes de banhos de 1.^a classe, 6 de 2.^a, 5 de 3.^a para homens e 4 para senhoras, 4 gabinetes de 1.^a para applicação de lamas, 3 de 2.^a, 4 piscinas de lamas de 1.^a, 3 de 2.^a, 2 banheiras pediluvios, 4 gabinetes de duches, 2 de duches ascendentes, 2 de applicações diversas; em total 53 divisões, uma bella sala de espera, duas latrinas, etc.

Em frente do estabelecimento trabalha-se activamente na construcção da nova avenida Jorge Freire, o nome do intelligente engenheiro constructor, aos dois lados da qual se elevarão as construcções da futura Villa Neiva dos Cucos, da qual nos ocuparemos a seu tempo.

E não terminemos sem consignar aqui o nosso louvor ao caracter arrojado do sr. Dias Neiva, proprietário d'aquelle bello estabelecimento, pela coragem com que tem porfiado por tornal-o um dos primeiros da Europa. E' sabido quanto no nosso paiz é preciso de luta e esforço para commettimentos d'este alcance; pois o sr. Dias Neiva tem tido a enorme isenção de empregar ali uma boa parte da sua fortuna, e a totalidade dos seus cuidados nos ultimos annos. Honra lhe seja.

A exposição de Antuerpia

A Exposição Universal de Antuerpia, que foi aberta em 5 d'este mes, abrange uma area de 40 hectares, proximo do Escalda e da estação do Sul.

Os seus edificios são todos de grandiosas proporções; a *galeria das machinas* é superior, em extensão, á da exposição de Paris de 1889; o *salão das festas* mede 4.750 metros quadrados; o *palacio das Bellas Artes* tem 8:000 metros quadrados; o *museu* occupa uma superficie de 6.600 metros quadrados; e o bairro da *velha Antuerpia* estende-se n'uma superficie de perto de 2 hectares.

A grande *galeria central*, que reune todas as officinas, tem de extensão perto de 1.500 metros.

A *fachada monumental* tem de comprimento 265 metros.

Uma immensa cupula de 47 metros de altura domina todos os outros edificios. Seis grandes sphinges allegoricas constituem a base, enquanto que o seu elegante lanternim representa a fortaleza do escudo da cidade de Antuerpia. Nas noites de grande festa, o zimborio será illuminado a luz electrica, assim como os dois grandes pharoes de 35 metros de altura que se elevam aos dois lados da entrada de honra.

Duas grandes escadas exteriores de elegante aspecto conduzem ás tribunas reaes e aos terraços, d'onde se gosa o risonho panorama formado pelos jardins e pavilhões da Exposição, pelas multiplas torres e torreões que se destacam das largas avenidas que conduzem para o centro da cidade, e pelo magestoso lençol do Escalda.

As *galerias* cobrem uma superficie de perto de 120.000 metros quadrados.

A maior parte das nações fizeram-se representar na exposição, vendendo-se ali a Allemanha, Austria-Hungria, Bulgaria, Egypto, Estados Unidos da America, Estado Independente do Congo, França, Hespanha, Hollanda, Inglaterra, Italia, Persia, Portugal, Russia, Servia, Suecia e Noruega, Suissa, Tunisia, Turquia, Transvaal etc.

Uma parte importante das galerias da industria é tambem consagrada aos expositores internacionaes da industria naval, velelopedia, artes militares, e trabalhos das missões catholicas.

A *galeria das machinas e da electricidade* é de mais de 22.000

metros quadrados de superficie, dividida em espacos de 20 metros, tendo alternadamente 12 e 17 metros de altura. O compartimento belga occupa mais de 9.500 metros da superficie total; todas as grandes officinas da Belgica ali se representam.

A parte de maior novidade da galeria das machinas é o serviço da ventilação artificial por aspiração sob o soalho. A ventilação será tal que, sem que se produza nenhuma corrente d'ar sensivel, a temperatura de 18 graus será facilmente mantida, mesmo durante os maiores calores.

Os jardins. — Em frente da grande fachada monumental e das galerias da industria, electricidade e machinas que se desenvolvem em arco de circulo de perto de dois kilometros, ostentam-se trinta hectares de jardins, ricamente semeados de canteiros, caramanhões, estatuas, fontes, pavilhões e *chalets* de todos os estilos e côres. Segue-se á esquerda da entrada principal o *bairro Syriano* que forma como que o ponto de partida d'uma maravilhosa viagem atravez dos paizes do Oriente.

Completando por assim dizer o *bairro Syriano*, estende-se a *rua do Cairo* que será muito superior ás da Exposição de Paris de 1889 e de Chicago de 1893.

O *bairro Algeriano-Tunisiano* está em frente da rua do Cairo e occupa uma superficie de perto de 4.000 metros.

Ao lado acha-se a *galeria Historica* apresentando os grandes feitos dos homens notaveis da Belgica e as recordações das suas glorias.

Outras attracções de menor importancia em extensão, mas onde o publico encontrará farta messe de sensações de interesse e alegria, animam ainda este lado da exposição:

Temos ainda o *palacio dos Espelhos*, um divertido labirintho onde se passará alegremente um quarto de hora, um *theatro bijou*, onde desfilam as ultimas celebridades parisienses.

Ao lado um *pavilhão de fios de vidro*: onde quarenta artistas tecerão com tubos finos como cabellos de deusa os objectos mais variados, e o *parque militar*: onde nos interessa ver canhões, cupulas, bastiões, entrincheiramentos, armas ensarilhadas, tropheus d'armas, enfim um museu completo de engenhos de destruição.

O castello aéreo. — É uma das grandes maravilhas da exposição.

Para chegar ao castello, dois ascensores, ligados entre si por um cabo, podendo levar 10 a 15 pessoas, farão simultaneamente o trajecto de seis em seis minutos, de sorte que um ascensor desce em quanto o outro sobe.

O publico poderá responder por telephone, do alto do palacio para a exposição.

O *castello aéreo* subira a alturas entre 200 e 400 metros, conforme a força do vento nas diferentes camadas.

Na outra extremidade do vasto campo da exposição, do lado norte, acha-se um segundo *Midway-Plaisance*, ao qual se chega depois d'um passeio dos mais agradaveis pelos jardins cobertos de cafés, restaurantes, bazares, e pavilhões luxuosos, entre outros o que apresentará os trabalhos estatisticos da camara do comércio de Antuerpia.

Passamos em seguida ao lado da grande *torre Kemmerich*.

É o monumento mais alto da exposição; tem 60 metros de altura por 500 de base ultrapassando 10 metros a fachada monumental. Representa na sua forma grandiosa e intuitiva a importancia excepcional dos productos da *companhia Kemmerich*, de San Janvier, fabricante dos extractos de carne, caldos e carne em caixas, que consomem a enorme quantidade de 150.000 bois por anno, ou sejam 29.000 por semana, mais de 400 bois por dia!

Vemos em seguida a *ponte monumental* construída de beton pelo *North's Portland Cement Works d'Anvers* e que lança intrepidamente o seu arco elegante n'uma flexa de 25 metros.

Chegamos á *secção Congoleza*, que forma uma das principaes partes da exposição tão rica e tão variada em attracções.

A parte ethnographica comprehende uma grande aldeia habitada por mais de cem indigenas d'ambos os sexos, escolhidos entre dez ou doze tribus de raças diferentes. Cada tribo é distinta e occupa-se dos seus trabalhos habituaes. Vêem-se ahi teceiros, ferreiros, escultores; assiste-se aos exercícios nauticos dos naturaes pirogando no lago. Um destaqueamento de força publica negra fará a polícia.

O comércio e a industria do Continente Negro representam-se notavelmente. Construiram-se duas grandes feitorias, uma antiga e outra moderna, onde se expõem os productos de importação que fazem parte das transacções diárias; ahi se reunem as armas offensivas e defensivas das diferentes populações, os utensílios de serviço domestico e mechanico, os ídolos e outros objectos interessantes.

E para completar esta installação, veremos o magistral *panorama*, uma serie de vistas do continente negro pintadas pelos artistas Robert Mols e P. Van Engelen.

O celebre *museu de pintura*, que se ostenta á direita da secção do Congo e que se acha inteiramente dentro do perimetro da exposição, é um monumento digno da gloriosa reputação artistica de Antuerpia. Contém uma das mais ricas collecções de quadros do mundo inteiro; encerra alem d'isso uma galeria importante de

escultura, um *museu historico* comprehendendo todas as telas, de diverso valor, que se refiram á historia de Antuerpia, e uma collecção mais que completa de gravuras, photographias etc., reproduzindo a *obra inteira de Rubens*.

Atraz do museu está o *salão das Bellas Artes*, onde estão instaladas, n'uma extensão de mais de 8.000 metros, as obras-primas mais recentes da pintura, escultura, gravura e architectura. A exposição triennial das bellas artes de Antuerpia, como o grande salão de Paris, gosam d'uma grande reputação europea; todos os tres annos as diferentes escolas de arte enviam para ahi as suas mais notaveis creações e a sociedade real das Bellas Artes, graças aos importantes donativos officiaes de que dispõe e sobre tudo ao concurso excepcional da sociedade da exposição, reune este anno uma collecção de esculturas e quadros cuja importancia passará provavelmente a exposição internacional de bellas artes de 1885, que deixou nos seus numerosos visitantes a mais grata recordação.

Em volta do museu e do salão das bellas artes estão dispostos em grande quantidade novos attractivos: aldeias trazidas do fundo de paizes desconhecidos, theatros chinezes e das ilhas Samoa, bazares, uma herdade para criação de avestruzes, finalmente, uma confusão de raças as mais distintas; de linguas as mais heterogeneas.

Uma outra novidade, tão importante como as antecedentes, é o *balão dirigivel*.

Todos os dias o balão passeára por cima da cidade os visitantes da exposição que de boa vontade quererão tomar logar na barquinha.

O *balão dirigivel* tem a forma d'um charuto medindo 80 metros de comprido, 17,50 metros de diametro; é o seu volume de 13.373 metros cubicos. Poderá transportar de cada vez 25 pessoas; embarca-as nos jardins da exposição, passeia-as por cima de toda a cidade, conduzindo-as outra vez á exposição depois de percorrer com elles alguns kilometros.

A barquinha tem 50 metros de comprimento por 2,50 de largura, e é completamente fechada. Largas janellas permitem gosar o panorama, sendo tudo no interior confortavelmente adornado, como na camara d'um vapor.

Ao lado do *balão dirigivel* acha-se o *Boyton's Watershow* contendo um lago de um hectare de superficie, todo eriado de rochedos e cachopos, onde o famoso capitão Boyton e a sua troupe de nadadores darão, n'uma piroga ou n'um minusculo barco, as mais espantosas sessões de gymnastica e alta escola nautica.

O capitão Boyton fez igualmente installar as celebres quedas do Niagara que fizeram sucesso em Londres em 1893.

Falta-nos ver, para terminar o nosso passeio nos jardins da Exposição, o bairro da velha Antuerpia que constitue para todos a parte principal da Exposição Universal de Antuerpia em 1894.

A velha Antuerpia compõe-se d'uma praça publica e duas ruas adjacentes, formadas pelos edificios pittorescos do seculo XVI. A antiga casa da camara com as curiosas habitações que a rodeavam antes de 1560 e que compunham um pano de fundo como nenhum decorador ainda sonhou; a antiga Bolsa, casas de aristocratas e de burguezes, lojas modestas e opulentas, uma antiga porta da cidade, arvores nos passeios, pocos publicos com alpendres de pedra e ferro curiosamente trabálhados: eis o que o bairro offerece aos visitantes.

No grande mercado está um theatro onde se executam todos os dias representações populares, danças da epocha e concertos de musica antiga.

A velha Antuerpia não é só uma reprodução da antiga cida-de onde as habitações e habitantes lembram a vida de ha tres séculos; será ainda e sobretudo a resurreição de Antuerpia em festa no seculo XVI. Fazer reaparecer o cortejo resplandecente do *Landjuweel* de 1561, fazel-o alternar com as entradas dos soberanos, os *Ommegangen*, as festas das corporações e todos os divertimentos publicos do seculo XVI, cujo brilho maravilhará a geração d'agora e as que se seguirem; fazer reviver a antiga musica e o antigo theatro n'uma parte appropriada; crear, n'uma palavra, um recinto onde todos os dias se darão festas e se renovarão os attractivos,—eis o que realisa a velha Antuerpia.

Nos seis meses que durará a exposição, reproduzir-se-ha o que durante um seculo maravilhou os antepassados dos actuaes antuerpenses.

Comissão de estudo da tarifa por zonas

Reuniu no dia 11 esta comissão, não chegando, porém, a haver discussão por não ter podido comparecer o seu presidente, o sr. conselheiro Mariano de Carvalho.

Presidiu o sr. Cabral Couceiro.

O sr. Justino Teixeira, director das linhas do Minho e Douro, apresentou um trabalho muito completo e perfeitamente elaborado para uma remodelação geral

do sistema tarifário, justificando-o com dados estatisticos do maior interesse. Mandou-se imprimir.

A proxima sessão é no dia 26, devendo discutir-se o projecto de decreto do sr. Eça a que nos referimos no nosso artigo editorial de hoje.

Annulação de tarifas

O nosso collega *O Economista*, referindo-se á portaria, singular na verdade, que publicamos na nossa *Parte Official* sobre a não annulação da tarifa N. B. S. n.º 1 do sul e sueste, promette ocupar-se amanhã do assunto com documentos á vista, e attribue a culpa á repartição de caminhos de ferro do ministerio das obras publicas.

Ha de permittir-nos o nosso estimável collega que lhe digamos que a culpa não é tanto da repartição a que se refere, mas da tumultuaria desorganisação em que se encontram estes assumptos do exame de tarifas, contra a qual aqui temos protestado, no que o proprio chefe d'aquella repartição já nos acompanhou, e da falso-síssima orientação que se tem dado desde os ultimos annos á maneira de ver essas questões.

Não podemos ocupar-nos hoje d'este assumpto, visto a abundancia de original ser tal que é mais o que retiramos do que o que publicamos n'este numero, mas em breve trataremos d'elle e poremos a claro o que necessário fôr.

Basta, por hoje, que digamos que a questão da não annulação d'aquella tarifa foi posteriormente tratada com o proprio ministro, que o aviso de annulação foi retirado posteriormente ao officio a que a portaria se refere (vidé o nosso n.º 145 de 1 de janeiro ultimo) e que no mesmo officio se dizia que a tarifa ia ser substituida.

A arrogancia da portaria cae, pois, por terra.

Mas o caso é que, enquanto estes factos se passavam, os conselhos superiores examinavam o primitivo officio, segundo a sua especiosa maneira de ver, e só agora abortaram um parecer que deu aquelle resultado.

Bonito, não ha duvida.

A nossa «Gazeta» nas exposições

De sociedade com o nosso velho collega *O Occidente*, a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* figura na exposição de Antuerpia n'uma elegante installação especial, na secção portugueza.

Consta essa installação de um movel em forma de estante onde serão expostos, para exame do publico, os nossos volumes 1.º, 5.º e 6.º, tendo no alto um quadro envidrágado em que se vê uma miscelânea composta de diferentes numeros do nosso jornal, annexos, brindes etc. Superiormente um outro quadro com o titulo do jornal e outras indicações.

—Tambem enviámos alguns numeros da nossa folha á Exposição de Publicidade de Milão, que se inaugurou no dia 1 do corrente.

—O jury do grupo 42 da Exposição Industrial de Lisboa resolveu não tomar conhecimento da exposição que ali fizemos da collecção do nosso jornal, por se julgar incompetente, visto que dentro da sua orbita de accão só podia apreciar-a como execução typographica e não era para esse fim que ali expuzemos.

Esta dificuldade provém da má classificação dos catalogo das nossas exposições e museus industriaes, onde faltam muitas classificações indispensaveis.

Os negócios da companhia real

Está finalmente concluído o convenio com os obrigatários estrangeiros, o qual assinado em 4 do corrente foi no dia 8 aprovado pela assembléa geral dos obrigatários, na qual estavam representadas 270:000 obrigações.

Posteriormente chegaram ás mãos do comité mais 150:000 obrigações de 4,5% e 50:000 de 3% pelo que amassa total dos titulos adheridos é de 470:000.

Por parte da comissão administrativa portugueza o projecto de convenio negociado pelos srs. Carrilho e Madeira Pinto foi também aprovado no dia 10, e submetido logo depois ao governo que tendo-o aprovado também, vai entregar-l-o ao tribunal do commercio que o publicará para correr os termos da lei.

Anexo ao convenio ha o projecto de reforma dos estatutos.

Como em breve daremos em suplemento estes documentos, em edição oficial achamos preferivel não gastar hoje espaço com extractos que, vista a extenção das peças a resumir, não dariam d'ellas uma ideia perfeita. E' questão de poucos dias os nossos leitores terem de tudo pleno conhecimento.

Por agora diremos apenas que as negociações foram o mais laboriosas possível e que o terreno, de um e outro lado, foi disputado, não palmo a palmo mas ponto a ponto e se da nossa parte, não se conseguiu tudo quanto exigentes infrenes de cá desejavam, o resultado é, contudo muito melhor do que poderia ser, vistas as disposições e condições dos negociadores estrangeiros.

Nada menos de cinco projectos de negociações foram apresentados; cinco redacções diferentes e a ultima, a aprovada é, por certo a mais favorável para os interesses da companhia e do paiz.

O ultimo numero da *Revue* de Mr. Kergall põe em evidencia um detalhe que o publico estranho apenas antevia em artigos anteriores: a quebra de relações entre os comités de Paris e Lyão.

Não temos recebido ultimamente a *Revista* de Mr. Cottet por isso não conhecemos o artigo a que Mr. Kergall se refere e que deve de ser de uma singular energia para obrigar este sr. a começar a pôr pontos nos i i de uma forma bem estranha, dada a sua conhecida reserva.

BOLETIM FINANCEIRO

Lisboa, 15 de maio de 1894.

Muito pouco animada a quinzena que hoje acaba e que foi cortada de inquietações e sobresaltos, que, infelizmente, os factos justificaram. Primeiro a declaração relativa á existencia de uma epidemia de carácter choleriforme em Lisboa fez com que fossem adoptadas contra nós medidas de excessivo rigor quarentenário, in-

terrompendo-se por um lado as comunicações com os Açores, por outro suspendendo-se muitas das carreiras regulares de vapores que tinham escala obrigatória por Lisboa, dando-se contra-ordem a encomendas importantes feitas das províncias para as fábricas da capital, soffrendo além d'isso uma forte paralisação o nosso commercio externo.

Como primeira resultante d'esta situação manifestamente criada pela precipitação e imprudencia dos profissionais medicos, tivemos nos rendimentos aduaneiros uma sensível depressão que por igual se reflectiu no movimento de passageiros e de mercadorias dos nossos caminhos de ferro e no das entradas e saídas de embarcações pelo porto de Lisboa. A declaração da existencia de uma epidemia choleriforme, mais tarde modificada, se não completamente desmentida pelos relatórios dos bactareologistas, representa infelizmente para o commercio nacional d'exportação um prejuizo avultado e sem compensação.

Depois veiu a tensão das relações entre Portugal e Brazil. Quando, terminada a guerra civil, restabelecendo-se a ordem legal, tudo parecia indicar que nada difficultaria o restabelecimento das relações commerciaes, tão activas e valiosas entre os dois paizes, sob risco de sofrermos um golpe mortal nas receitas do estado, eis que inesperadamente surgem dificuldades de ordem diplomática e tão graves, que um rompimento formal de relações se acaba de produzir em detrimento dos mais altos interesses do paiz. É d'esperar que o caso se esclareça, que se apurem os mal-entendidos e que, distinguindo-se responsabilidades, sé demonstre a correção e a lealdade do governo portuguez para com o governo brasileiro e se não prolongue a situação anormal criada pelo conflito diplomático emergente.

Como consequencia logica dos factos que vimos de enumerar, é certo que aumentaram consideravelmente as disponibilidades, facilitando-se por isso os descontos commerciaes a taxas inferiores á de 6 p. c. do Banco de Portugal. O mercado de cambios tem-se conservado, porém, pouco animado, notando-se contudo uma certa firmeza nos preços, sem dúvida por causa de maior desequilíbrio entre a importação e a exportação. Os chéques sobre Londres tem regulado de $40\frac{1}{16}$ a $40\frac{1}{8}$, sobre Paris de 711 a 712. Tem escasseado as libras, que tem obtido 1\$445 e 1\$450 reis de premio.

O cambio do Brazil sobe lenta e progressivamente, mas não é provável que melhore tão rapido como seria para desejar, por causa das avultadas despesas feitas com a guerra civil, que aumentaram consideravelmente o deficit. Além disso, como grande parte das despesas ocorridas tem de ser feitas na Europa, o governo brasileiro tornar-se-ha assim mais um concorrente ao mercado de cambios no Rio de Janeiro.

Os fundos brasileiros baixaram consideravelmente em Londres ficando a 64.

Assignou-se finalmente o contracto entre o governo e os bancos do Porto para final liquidação da chamada questão do syndicato de Salamanca.

Tem sido muito pouco animador o movimento de transacções na Bolsa de Lisboa. As inscrições, sobre as quaes se opera, sempre apresentam uma declinatoria sensível, tendo perdido a cotação redonda de 35,00. As obrigações de 1888 (4 p. c. compremio) voltam a ter procura pela aproximação do sorteio de 30 do corrente cotando-se a 15\$200 reis. As obrigações dos tabacos mantêm-se a 92\$000 reis, as acções do Banco de Portugal a 113\$500, do Commercial de Lisboa a 91\$500, de Lisboa & Açores a 91\$000 reis. As obrigações prediaes de 6 p. c. ficam a 92\$000 reis. (ass.) e a 88\$000 reis as de 5 p. c. As obrigações Loanda-Ambaca que attingiram a cotação de 68\$000 reis, flexionaram ficando a 67\$000 reis, mas hontem subiram a 68\$500 reis. As acções dos tabacos ficam firmes a 45\$000 reis, estado proximo o dividendo.

J. F.

Situação dos fundos portuguezes nas bolsas de Lisboa, Londres e Paris

MAIO

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Bolsa de Lisboa :															
Inscrições assent.....	35,30	34,20	-	34,00	35,50	-	35,10	35,30	35,25	35,00	34,75	34,50	-	34,45	34,00
" coupon.....	35,20	35,20	-	34,80	34,42	-	34,75	35,30	-	35,00	-	34,40	-	34,45	33,20
Dívida externa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bolsa de Londres 3%:	-	22,00	22,18	22,25	22,25	-	-	22,12	22,12	22,12	22,12	22,12	-	22,12	21,81
Bolsa de Paris 3%:...	22,12	22,06	22,25	22,25	22,18	-	-	22,12	22,12	22,12	22,12	22,12	-	22,12	21,81

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

BOLSAS	TÍTULOS	1894 - MAIO - DIAS													
		1	2	4	5	7	8	9	10	11	12	14	15	—	—
Lisboa ...	ACÇÕES Comp. ^a Real Portugueza.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	OBRIG. Comp. ^a Real Port. 3 %	30.000	—	—	30.400	31.000	—	30.300	—	30.200	—	—	—	—	—
	» C. ^a Real Port. 4 1/2 %	—	—	37.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	» Comp. ^a Nacional	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Atravez d'Africa	64.000	64.000	64.000	64.400	—	—	—	—	66.000	67.000	68.000	68.500	—	—
Paris....	ACÇÕES Comp. ^a Real Portugueza.	—	58	—	55	—	—	58	58	—	—	—	—	—	—
	Madrid-Cáceres-Portugal.	—	—	—	—	—	—	52	54	—	54	—	—	—	—
	Norte de Espanha ...	98	99	99	99,50	103	102	101	100	102	—	—	—	—	—
	Madrid-Zaragoza-Alicante	142,50	140	142	145	145	145	148,75	146	145,50	—	—	—	—	—
	Andaluzes	158	157	155,50	160	175	172	175	174	175	—	—	—	—	—
	OBRIG. Comp. ^a Real Portugueza.	124	121	125,50	128	129	126,50	126	125	125	123	—	—	—	—
	C. ^a da Beira Alta...	79	78	79,75	80	80	78	—	—	—	—	—	—	—	—
	Madrid-Cáceres-Portugal.	—	152	—	155	—	165	167,50	167,75	167	171	—	—	—	—
Amsterd..	» Norte Espanha 1. ^a hypot.	234,50	254	251,50	259	257,50	257,50	260	262	268	—	—	—	—	—
Bruxellas.	Atravez d'Africa	53	—	—	—	54	54,12	—	54,25	54,25	—	—	—	—	—

Receita dos Caminhos de ferro portugueses e espanhóis

Linhas	Período de exploração	RECEITAS NO PERÍODO						DESDE 1 DE JANEIRO						Diferença a favor de	
		1894			1893			Totaes			1894			1894	
		Kil.	Totaes	Kilometrícias	Kil.	Totaes	Kilometrícias	1894	1893	1894	1893	1894	1893	Réis	Réis
COMPANHIA REAL	de a														
Antiga rede	9 15	Abril	690	44.322:000	64:234	690	52.230:773	75:696	740.717:000	771.941:059	—	—	31.224:059		
e nova não garantida.	16 22	»	»	44.940:000	65:130	»	52.230:773	75:696	785.657:000	824.171:832	—	—	38.514:832		
	23 29	»	»	47.728:000	69:471	»	52.230:773	75:696	833.385:000	876.402:605	—	—	43.017:605		
Nova rede garantida.	9 15	Abril	380	4.449:000	11:707	334	4.865:728	14:568	71.664:000	75.323:412	—	—	3.659:412		
	16 22	»	»	4.526:000	11:910	»	4.865:728	14:568	76.190:000	80.189:140	—	—	3.999:140		
	23 29	»	»	4.790:000	12:605	»	4.865:728	14:568	80.980:000	85.054:868	—	—	4.074:868		
Sul e Sueste...	9 15	»	»	9.983:905	21:018	475	11.759:810	24:757	173.885:150	187.384:430	—	—	13.499:280		
	16 22	»	»	9.512:510	20:026	»	12.363:250	26:028	183.869:055	200.216:820	—	—	16.347:765		
	19 25	Março	353	19.262:365	54:567	353	18.944:673	53:659	193.381:565	212.580:070	—	—	19.198:505		
Minho e Douro.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Beira Alta....	9 15	Abril	253	4.972:080	19:692	253	6.938:344	27:424	75.103:239	86.861:433	—	—	11.757:894		
	16 22	»	»	4.227:696	16:740	»	5.305:795	20:971	79.330:935	92.166:928	—	—	12.835:993		
Nacional (Mirandella e Vizeu).....	—	—	105	—	—	105	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Norte de Espanha	8 14	Abril	3393	Ps. 1.565:148	Ps. 443	3393	Ps. 1.489:069	Ps. 439	Ps. 22.819:033	Ps. 21.917:547	901:486	—	—	—	—
	15 21	»	»	1.569:864	444	»	1.475:185	435	24.388:897	23.392:733	996:164	—	—	—	—
	22 28	»	»	1.576:551	446	»	1.468:441	433	25.965:449	24.863:175	4.102:274	—	—	—	—
Madrid — Zara- goza — Alicante.....	16 22	Abril	2672	1.068:476	399	2672	1.058:701	396	15.589:257	15.535:873	53:384	—	—	—	—
	23 29	»	»	1.007:358	377	»	1.005:340	376	16.596:644	16.541:482	55:432	—	—	—	—
Andaluzes	9 15	Abril	894	237:850	266	894	262:529	294	3.840:568	4.119:660	—	—	279:072		
	16 22	»	»	258:177	289	»	297:495	333	4.098:746	4.417:155	—	—	318:409		
	23 29	»	»	252:212	282	»	276:968	340	4.850:959	4.694:123	—	—	343:164		
Zafra a Huelva.	30 6	Maio	180	49:933	277	180	39:826	221	794:210	724:223	69:987	—	—	—	—
	—	—	—	54:763	304	»	40:948	227	848:973	765:171	83:802	—	—	—	—

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

LINHAS DA COMPANHIA REAL		Lisboa R.-Fig.^a		Fig.^a-Lisboa R.		Bemfica-Caso.		Casca-Bemfica		LINHAS DO SUL E SUESTE		Porto-Valença		Valença-Porto	
Part.	Cheg.														

<tbl_r cells="16" ix="4" maxcspan

PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

Opinion de la presse sur les projects Müllender concernant Bruxelles et Anvers. — Já em tempo aqui dissemos que o digno vice-consul americano em Liége ia publicar em volume os artigos de todos os jornaes sobre o seu projecto de caminho de ferro subterraneo de Bruxellas.

Este volume chegou-nos agora ás mãos. Forma um elegante folio de cerca de 300 paginas, e reune não só o que se refere áquella linha subterranea como o que se relaciona com o projecto, tambem de Mr. Müllender, de ligar, por meio de um tunnel metallico sob o Escalda e um plano inclinado, a linha de Anvers-Gand com a de Anvers-sud-Gladbach, o que encurtaria em 18 kilometros o trajecto entre Ostende e Düsseldorf, ponto de comunicação dos comboios internacionaes Ostende Berlim e Hamburgo.

São setenta e quatro os jornaes que se ocuparam d'estes notabilissimos projectos, entre os quaes figura a nossa *Gazeta* que, sobre o primeiro, publicou um longo artigo illustrado, em setembro do anno findo, seguido de outras duas noticias.

São grandiosos os trabalhos a que Mr. Müllender se propunha e alem d'isso bellos os seus projectos que este livro descreve em todos os seus detalhes, acompanhando-os por grandes mappas coloridos.

Agradecemos.

Commercio e Industria. — Começou a publicar-se esta nova revista semanal que, como o seu titulo o indica, se dedica a promover o desenvolvimento do nosso commercio e da nossa industria. Bem vinda seja e grandes prosperidades lhe desejamos.

A redacção é na rua do Arco Bandeira 92.

Ponte no canal da Mancha

O projecto d'esta ponte, apresentado pelos srs. Schneider e Hersent é em linha recta, sem rampas nem estações. A parte metallica sustenta-se em 66 pilares formando vãos de 500 metros.

Os pilares serão de alvenaria artificial de 55 metros de altura por 28 de largura, rematando em duas columnas de ferro de oito metros de diametro por 40 de altura. A largura da ponte é de 25 metros.

O custo total calcula-se em 800.000:000 francos, as despesas de exploração 50.000:000, o producto em 80.000:000 e o subsidio em 30.000:000.

O Grande Central Belga

Acabamos de receber da administração do caminho de ferro *Grand Central Belge* tres brochuras, sendo a primeira um relatorio da direcção de vias e obras no exercicio de 1893.

A rede do caminho de ferro *Grand Central Belge* tinha no primeiro de janeiro d'aquelle anno uma extensão de 611 kilometros, comprehendendo 589 kilometros explorados para passageiros e mercadorias, e 22 explorados para mercadorias sómente.

Das linhas exploradas para passageiros e mercadorias, a mais extensa é a que parte de Antuerpia á fronteira prussiana (Gladbach), a qual mede 136 kilometros. A de Louvain a Aix-la-Chapelle (Marschierthor) tem 118. As outras 13 linhas são de menor extensão do que estas duas.

As linhas exploradas só para mercadorias são dez, todas de pequena extensão.

Divide-se a rede do *Grand Central Belge* em quatro secções.

Além de muitos elementos de estudo importantes que se encontram no relatorio do sr. Le Bon, achamos interessante o que se refere á duração dos carris, tanto de ferro como de aço, já nos pontos das linhas onde menos se fatigam, já n'aquelles onde ha rampas sobre as quaes circulam por dia, com os freios apertados, trinta comboios carregados enormemente.

E' notável a minudencia com que se registam em outras tabellas, que fazem parte d'este interessante relatorio technico, as despesas de renovação dos accessórios do material fixo, as de conservação e renovação das vedações, guindastes hidráulicos, calcetamentos, platas-fórmas, pontes, basculas e signaes das estações, a renovação do ballastro, conservação de barreiras, casas de guarda, obras d'arte, passagens de nível, plantações, taludes e aterros.

Sob a epígrafe *fundo de previsão* informa-nos o relatorio, que temos á vista, que em 1867, a administração, querendo evitar as irregularidades que se apresentam nas despesas de renovação dos materiais da via, conforme a edade das vias, resolveu levar cada anno ao debito da conta d'exploração, as despesas correspondentes ao deterioramento normal d'esses materiais; e creou, portanto, para esse fim, um *fundo de previsão*, o qual, creditado da diferença entre as despesas normais e as despesas reais durante os primeiros annos de serviço das vias, permitiria fazer-se face ao renovamento d'essas vias á proporção que elle se fosse tornando necessário.

No 1.º de janeiro de 1893 esse fundo de previsão saldava-se por um credito de frs. 1.298.663,94, verba a que foi aumentada durante o anno findo a de 1.336,06, de modo que esta conta balançava no primeiro de janeiro de 1894 por um credito de frs. 1.300.000:000.

A despesa por kilometro foi de frs. 2.617,04 e por trem kilometro frs. 0,4430.

Estas despesas tinham sido, em 1892, respectivamente frs. 2.780,13 e fr. 0,4838.

Trataremos dos outros relatorios a que acima nos referimos.

LINHAS PORTUGEZAS

Sul e Sueste. — Abriu hontem á exploração a nova estação, provisoria, em Cabrella, entre as estações de Vendas Novas e Montemór.

Estação Central do Porto. — A convite da direcção do Centro Commercial do Porto, reuniram no edificio d'aquelle sociedade, conjuntamente com ella, as direcções da Associação Commercial, Atheneu Commercial, Associação Industrial, Associação Commercial dos Lojistas e Associação de Classe dos Empregados do Commercio, para se ocuparem do estado em que se encontram as obras da linha urbana entre a estação do Pinheiro e o convento da Ave Maria, sendo resolvido que as corporações ali reunidas representassem ao chefe do Estado, pedindo a conclusão d'essas obras, secundando assim os esforços iniciados pelo Centro Commercial. A representação foi enviada ao seu destino pelo sr. governador civil, que a trouxe em mão no dia 9, apresentando-a ao sr. ministro que prometeu examinar o assunto e vér o meio de acceder aos desejos da segunda cidade do reino.

Mossamedes. — Alguns habitantes do districto de Mossamedes representaram ao governo contra o traçado

feito para a construcção da linha ferrea de Mossamedes para o planalto de Chella.

Companhia Portugueza de Caminhos de ferro Africanos. Reuniu a assembléa geral d'esta companhia para aprovação de contas e conclusões do relatorio, que foram aprovadas. O sr. dr. Pereira de Lima declarou que, caso o seu nome fosse indigitado para director, desde já pedia escusa, devido aos seus muitos afazeres. O sr. Flores disse constar-lhe que o governo tinha feito uma concessão para uma linha até Lobito, passando por Benguela e Catumbella, a uma companhia, e que sendo essa concessão já em parte explorada, pedia que a assembléa nomeasse uma commissão para protestar contra tal facto, salvaguardando os interesses da companhia, por tal motivo tão grandemente ameaçados.

Procedeu-se depois á eleição dos corpos gerentes, ficando eleitos para Assembléa geral—Dr. José Pereira de Lima, presidente; Justiniano de Almeida e José Mendes de Azevedo, secretários.

Direcção—Effectivos: Pedro Antonio Borges Flores, Guilherme Paulo Bureau e Domingos Ignacio Lima. Suplentes: Joaquim Augusto da Silva, João Verissimo de Barros Vianna Junior e José Eduardo da Costa.

LINHAS HESPAÑOLAS

O Teledikto nas linhas do Norte.—Já está concluída, nas estações de Madrid ao Escurial, a installação d'este apparelho inventado pelo sr. Teodoro Rodriguez para evitar os choques dos comboios.

Valencia a Turis.—Já começaram os trabalhos do troço de Picasent a Carlet d'este caminho de ferro.

Nos trabalhos de terraplanagem e obras de fabrica estão empregados grande numero de operarios.

A empresa propõe-se, se for possível, abrir o dito ramal á exploração em julho proximo.

Zaragoza ao Mediterraneo.—O senado aprovou a proposta de lei concedendo á companhia a prorrogação por ella sollicitada para terminar as obras d'este caminho de ferro.

Santoña a Burgos e a Madrid.—Está em via d'realizar-se a construcção d'esta linha, para a qual se aproveitará o projecto de Burgos a Barcedo e Aranda a Burgos. Os srs. Braconier e Espinasse estão firmes no seu propósito, e fizeram ha pouco, em Madrid, um importante convenio com o senador de Navarra, D. Wenceslao Martinez, para adquirir a concessão d'aquellas duas linhas, da segunda das quaes já estão feitos os estudos e quasi terminados os planos.

Esta linha é de summa importancia para a de Santoña a Madrid, porque a parte de Madrid a Burgos tem 249 kilómetros, ou cerca de metade do percurso total, que será de uns 418 kilómetros.

Construida que seja a linha em projecto, a viagem de Santoña a Burgos far-se-ha em 4 horas e 15 minutos, e de Burgos a Madrid em 6 h. e 15 m.

Se a deputação de Burgos subvencionar a construcção na sua província, em pouco tempo se realizará esta construcção.

Zaragoza a Barcelona.—As obras da construcção d'este caminho de ferro já estão terminadas, excepto entre Puebla de Hijar e Caspe.

Na linha de Caspe a Chipriana, na extensão de 12 kilómetros, ha um tunnel de 500 metros, que, no dizer de pessoas que já têem visto a obra, está construído com solidez e perfeição. Completam esta secção os terrenos conhecidos por San Marcos e Pinar, por onde poderá passar a locomotiva dentro de 15 dias.

No troço comprehendido entre Chipriana, Escatron e Samper, está-se terminando a terraplenagem. As obras de fabrica e estações ficarão concluidas em um mez.

E' provável que esta linha se inaugure no 1.º de julho.

Murcia a Granada.—São satisfactorias as notícias dos trabalhos d'este caminho de ferro.

A locomotiva já passou um kilometro além da povoação de Purchena. Collocam-se diariamente 500 metros de linha, esperando a empresa que em fins de maio proximo a locomotiva chegue a Seron e, o mais tardar em outubro, a Baza.

O representante e engenheiro-chefe da companhia, Mr. Niel Kennedy, partiu para Baza para inspecionar as obras n'aquelle ponto.

LINHAS ESTRANGEIRAS

FRANÇA

A primeira commissão do conselho municipal discutiu o relatorio de Mr. Louis Puech para o estabelecimento d'uma linha funicular, partindo do cruzamento das ruas Cadet e Lafayette até a rua Championnet.

A linha seguirá sempre por baixo das ruas Cadet, Rochechouart, atravessando o boulevard de Rochechouart; segue as ruas Clignancourt, Ramey, Hermel, a praça de Sainte-Euphrasie e a rua de Poteau.

A extensão será de 2 1/2 kilometros ou mais 500 metros que o funicular de Belleville. Será toda de via unica, salvo nos ultimos 95 metros que é de dupla.

O declive maximo é de 6 centimetros por metro, os raios das curvas de 100 e 200 metros menos na praça de Sainte-Euphrasie onde só tem 30 metros. O cabo será installado n'um tubo metallico de 0,75 de altura sobre uma camada de beton de 0,20.

O funicular destina-se ao transporte de passageiros e suas bagagens, e para mercadorias e encomendas, conforme a decisão do conselho municipal.

Os trabalhos começarão o mais tardar 10 mezes depois da declaração de utilidade publica e terminarão 10 mezes depois. Os pequenos comboios compor-se-hão de tres carros, sendo um para a tracção.

Tomam e deixam passageiros em todo o percurso da linha dupla, e nos de via unica não param senão nos apeadeiros.

A companhia do Oeste contractou com Mr. Heilmann, o inventor da locomotiva electrica, fazer um serviço regular diario com a sua locomotiva, rebocando um ou mais comboios entre Paris e Mantes.

AUSTRIA

Os jornaes austriacos dizem que o ministro do commercio apresentará na proxima sessão do parlamento um projecto para a construcção de 20 linhas ferreas na extensão de 717 kilometros, constituindo a rede de 3.ª ordem, e repartidas pelas províncias de Bohemia, Styria e Bucovina.

Na Silesia, Moravia, Galicia, e Carinthia outras linhas estão em via de construcção.

As despesas de construcção calculam-se em 80 milhões de florins. O Estado toma a seu cargo, pelo menos, metade do capital a gastar, dando uma garantia de juro ao restante.

BRAZIL

Segundo diz o engenheiro Mr. Crockat na sua recente obra, *The Railways of Brazil*, o desenvolvimento total dos caminhos de ferro em exploração no Brazil é hoje de 11.477 kilometros.

O governo federal explora 2.607 kilom., os Estados da União, Bahia e Espírito Santo, 197 kilom., e as companhias particulares, em numero de 225, 8.673 kilom.

As linhas dos caminhos de ferro da União teem na maior parte 1 metro de largura, á excepção do caminho de ferro Central, cuja via para S. Paulo tem 1,60 até o entroncamento de Cachoeira, assim como a que vai para Minas Geraes até Lafayette, o ramal da Penha e o do Rio d'Ouro, tendo este 80 centimetros de largura entre os carris.

As receitas totais dos caminhos de ferro do Estado elevaram-se em 1892 a 23.254.000\$000 réis, as despesas a 21.642.000\$000 réis, tendo sido, portanto, o excesso de receita de 1.612.000\$000 réis.

A excepção do caminho de ferro Central, cujas receitas foram de 19.869.000\$000 réis, e as despesas de 17.124.000\$000 réis dando um excesso de receita de 2.746.000\$000 réis e do caminho de ferro de Porto-Alegre a Uruguiana que rendeu liquido réis 37.000.000\$000, a exploração de todos os outros caminhos de ferro encerrou-se com um deficit de 1.170.000\$000 réis.

O livro de M. Crockat não trata das receitas e das despesas dos caminhos de ferro dos Estados da União, nem dos que pertencem a companhias anonymas. Dos primeiros dissemos que a extensão total em exploração é de 197 kilom., sendo 36 kilom. o que constitue o caminho de ferro de St. Amaro á Bahia; dos ultimos, cujo desenvolvimento está acima indicado, vemos que o capital dos que gosam garantia de juro da União sobe a réis 608.720.000\$000, e o capital dos outros, gosando da garantia de juro dos Estados, sobe a 172.029.000\$000 réis, ou seja um capital de 780.749.000\$000 réis.

Entre os caminhos de ferro pertencentes a sociedades anonymas, a Leopoldina tem 1.761 kilom. em exploração, 202 kilom. em construcção e 343 kilom. em estudo; a Mogiana, 935 kilom. em exploração, 217 kilom. em construcção e 316 kilom. em estudo; a Paulista, 745 kilom. em exploração, 47 kilom. em construcção

e 28 kilom. em estudo; a Sucaracabana-Ituana, 631 kilom. em exploração, 730 kilom. em construção e 242 kilom. em estudo.

A companhia industrial dos Estados Unidos do Brasil, cuja concessão foi há pouco dada pelo governo, tem 382 kilom. em construção e 1.599 kilom. em estudo. Este caminho de ferro servirá os Estados de St. Catharina, Paraná e Rio Grande do Sul.

O capital é de 83.715.000 réis, gosando da garantia de juro de 6 p. c. da União.

AVISOS DE SERVIÇO

Companhia real dos caminhos de ferro portugueses

Despacho de remessas na Delegação da Alfandega e entregas a domicílio

Esta companhia tem estabelecida desde 1882 na estação de Lisboa (Caes dos Soldados) uma agência aduaneira, que, para facilidade do público, se encarrega de efectuar com rapidez e economia todos os despachos d'importação, exportação, reexportação, transito, etc., e bem assim a entrega de remessas em domicílio.

Os despachos fazem-se mediante depósito prévio de fundos na caixa da agência aduaneira, ou sob caução das respectivas remessas, satisfazendo-se a importância das despesas no acto da entrega aos consignatários, à vista de factura detalhada e do competente recibo.

As remessas procedentes do estrangeiro e destinadas a qualquer ponto do país, servido pelas linhas ferreas da companhia, que para os efeitos do pagamento de direitos de importação tenham de vir a Lisboa, poderão ser reexpedidas pela agência, seguindo todas as despesas em desembolsos a pagar pelo consignatário no acto de retirar a remessa.

Pela quantidade de despachos que efectua, proporciona esta agência aduaneira ao público especial economia nos fretes a domicílio.

As comissões, segundo a tarifa em vigor, são muito reduzidas, e sempre inferiores às que, de ordinário, são pagas a outros agentes.

Toda a correspondência deve ser dirigida ao agente aduaneiro, chefe da 3.ª repartição do serviço do tráfego da companhia real dos caminhos de ferro portugueses em Lisboa, Caes dos Soldados.

Lisboa, 9 de maio de 1894.

Tarifa de reexpedição N.º 2 (G. V.)

Serviço a domicílio em Cascaes, Estoril e Caldas.

Acha-se em vigor esta tarifa para transporte a domicílio de bagagens, recovagens e valores.

Esta tarifa é só aplicável aos transportes procedentes das linhas nacionais.

Não se aplica, portanto, a objectos sujeitos a despacho de importação, exportação ou transito.

Para preços e demais esclarecimentos ver os exemplares d'esta tarifa affixados nas estações e logares do costume.

Lisboa, 9 de maio de 1894.

Serviço combinado com os caminhos de ferro do Minho e Douro

Peregrinação ao Sameiro

Sexta feira, 18 de maio de 1894

Comboio especial de Lisboa a Braga e volta com bilhetes por preços muito reduzidos.

Ida no dia 18 e volta no dia 20 de maio de 1894.

Preço dos bilhetes de ida e volta

	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
De Lisboa-Rocio.....	10.000	4.700	3.200
De Santarem, Torres Novas e Entroncamento.....	7.500	3.400	2.500
De Pombal, Alfaiate, e Coimbra B.	5.000	2.300	1.600

O comboio especial parte de Lisboa (Rocio) no dia 18 ás 8 e 20 da tarde e chega a Braga ás 6 e 43 da manhã de 19. De Braga regressa no dia 20 ás 8 e 35 da tarde, chegando a Lisboa (Rocio) ás 7 e 15 da manhã de 21.

O numero de logares é limitado a 84 em 1.ª classe, 240 em segunda e 240 em 3.ª classe.

Para mais esclarecimentos ver os cartazes affixados nos logares do costume.

Lisboa, 11 de maio de 1894.

Ampliação da tarifa especial n.º 10, de pequena velocidade

Transporte de peixe salgado

Desde 1 de junho de 1894, as expedições de peixe salgado de Lisboa (Alcantara ou Caes dos Soldados) para as estações de Estarreja a Valladares serão taxadas pelo preço da 3.ª serie da tarifa especial n.º 10. ou seja 5.000 réis por 1.000 kilogrammas, mais as despesas accessórias que correspondam.

Cumprir-se-ha em tudo o mais as condições da referida tarifa.
Lisboa, 15 de maio de 1894.

Caminhos de ferro do sul e sueste

Additamento ao cartaz-horario n.º 10 de 18 de junho de 1892

No dia 14 do corrente mês será aberta ao público a estação de Cabrela, na qual terão paragem, para serviço de passageiros: o comboio ascendente n.º 1 ás 11 h. 34' da manhã, sendo a partida ás 11 h. 35'; o comboio descendente n.º 2 que ali chegará á 1. h. 26' da tarde, partindo á 1 h. 27'.

Lisboa, 9 de maio de 1894.

ARREMATAÇÕES

Companhia real dos caminhos de ferro portugueses

Fornecimento de materiais

No dia 17 de maio pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a comissão administrativa da companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento dos seguintes sete lotes:

Lote n.º 1.—Cal e telha.—2. Madeira de pinho da terra.—3. Chumbo, estanho, zinco etc.—4. Alcatrão mineral.—5. Papelão.—6. Cordas, fio, mialhar etc.—7. Torcidas.

As condições e amostras estão patentes em Lisboa, na reparação central dos armazens, edifício da estação de Santa Apolónia, todos os dias úteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde.

Lisboa, 28 de abril de 1894.

Prorrogação do prazo para o concurso de material fixo de via

Esta companhia prorroga até 8 do proximo mês de junho o prazo do concurso para o fornecimento de carris, mudanças de via, cruzamentos, agulhas, chapins, escapulas, parafusos e tirefonds que estava anunciado para 17 do corrente.

As condições e desenhos estão patentes em Lisboa, na reparação central dos armazens, edifício da estação de Santa Apolónia, todos os dias úteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde e em Paris, na agência da companhia, 28 rue de Chateaudun.

Lisboa, 10 de maio de 1894.

Caminhos de Ferro do Sul e Sueste

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 22 do corrente, na direcção dos caminhos de ferro do sul e sueste, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de 4.000 kilogrammas de fio de ferro galvanizado para telegraphos.

O depósito provisório para poder licitar é da quantia de réis 8.000. Este depósito será posteriormente elevado ao definitivo de 5 por cento da importância total da arrematação por aquelle dos licitantes a quem o fornecimento for adjudicado, e terão lugar, o primeiro na thesouraria dos mesmos caminhos de ferro, e o segundo na caixa geral dos depósitos á ordem da referida direcção.

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

Lisboa, 10 de maio de 1894.

Faz-se publico que, pela uma hora da tarde de 2 de junho proximo, na administração do 2.º bairro de Lisboa, serão abertas as propostas que até então forem apresentadas para o fornecimento de quatro longarinas de ferro.

O depósito provisório para poder licitar é da quantia de réis 15.000. Este depósito será posteriormente elevado ao definitivo de 5 por cento da importância total da arrematação por aquelle dos licitantes a quem o fornecimento for adjudicado, e terão lugar, o primeiro na thesouraria dos mesmos caminhos de ferro, e o segundo na caixa geral de depósitos á ordem da referida direcção.

As condições do concurso estão patentes na secretaria da direcção, largo de S. Roque n.º 22, onde podem ser examinadas nos

dias não santificados, desde as 10 horas da manhã até às 4 da tarde.
Lisboa, 7 de maio de 1894.

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Fornecimento de oleonapht

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 19 do corrente, á 1 hora da tarde, na secretaria dos armazens geraes dos mesmos caminhos de ferro, perante o respectivo chefe, se ha de proceder ao concurso publico, para o fornecimento de 8:000 kilogrammas de oleonapht (oleo mineral), para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido á licitação terá cada concorrente de efectuar, no cofre da direcção, o deposito provisorio de 10\$000 réis.

O deposito definitivo que é obrigado a fazer o concorrente a quem for adjudicado o fornecimento será de 5 por cento da importancia total do fornecimento.

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

Porto, 7 de maio de 1894.

Fornecimento de chapas de ferro, de zinco e rebites de ferro

Pelo presente annuncio se faz publico que, no dia 21 do corrente, á 1 hora da tarde, na secretaria dos armazens geraes dos mesmos caminhos de ferro, perante o respectivo chefe, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de 120 chapas de ferro, e ás 2 horas serão tambem recebidas propostas para o fornecimento de chapas de zinco e rebites de ferro para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de efectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 11\$000 réis para o primeiro fornecimento, e de 12\$000 réis para o segundo.

O deposito definitivo que é obrigado a fazer o concorrente a quem for adjudicado o fornecimento será de 5 por cento da importancia total do fornecimento.

As condições da arrematação e do fornecimento poderão ser examinadas na secção dos armazens geraes dos caminhos de fer-

ro do Minho e Douro, na estação do Porto, em todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 3 da tarde.

Porto, 7 de maio de 1894.

Fornecimento de diversas matérias

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 22 do corrente, á 1 hora da tarde, na secretaria dos armazens geraes dos mesmos caminhos de ferro, perante o respectivo chefe, se ha-de proceder ao concurso publico para o fornecimento de madeira de pinho e de Riga, e ás 2 horas da tarde receber-se-hão tambem propostas para o fornecimento de telha, cal e gesso de estuque, para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de efectuar no cofre da direcção o deposito provisorio de 15\$500 réis para o primeiro fornecimento e de 5\$700 réis para o segundo.

O deposito definitivo que é obrigado a fazer o concorrente a quem for adjudicado o fornecimento será de 5 por cento da importancia total d'este.

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

Porto, 8 de maio de 1894.

Fornecimento de cobre

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 8 de junho, á 1 hora da tarde, na administração do 1º bairro do Porto e perante o respectivo administrador, se ha-de proceder ao concurso publico para o fornecimento de cobre em chapa e em barra, para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante, terá cada concorrente de efectuar no cofre d'esta direcção o deposito provisorio de 23\$800 réis. O deposito definitivo que é obrigado a fazer o concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento, será de 5 por cento da importancia total do fornecimento.

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

Porto, 10 de maio de 1894.

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

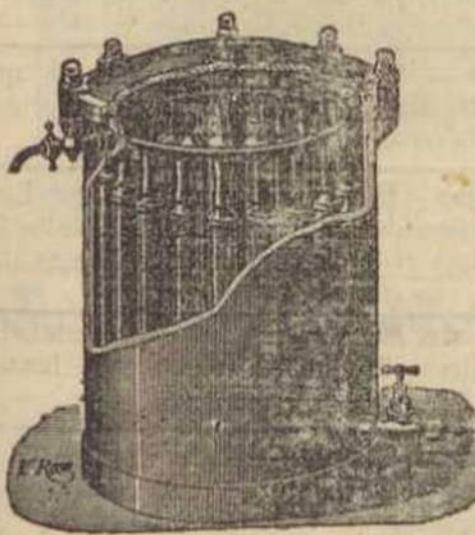
ESPECIALIDADE: Serração de pedra e marmores — ferramentas diversas para pedreiras — Cabrestantes. Pontes gyratorias, Gruas Perfuradores, Bombas, etc.

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

Aplicações diversas da Serra de folha helicoidal e dos perfuradores, para extração e serração directa na rocha, corte das grandes massas nas pedreiras, etc. Sistema privilegiado. — Transmissões teledynamicas dirigíveis em todos os sentidos.

Agente em Portugal — AD. SEGHERS — Rua Nova do Almada, 11

FILTRO CHAMBERLAND SYSTEMA PASTEUR



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

DEPOSITARIO ESPECIAL PARA PORTUGAL E SUAS COLONIAS

C. DORNER

79, RUA NOVA DO ALMADA, 79

LISBOA

DYNAMITE GOMMA

1\$100 reis o kilo

Fabrica na Trafaria

Preços : — Dynamite n.º 1, cada kilogramma 1\$000 réis
" " " 3, " " 540 "

Capsulas, a caixa de 100 : D. 540 réis — T. 800 réis — Q. 950 réis.

Mecha ou rastilho, preços conforme a qualidade.

Agentes em Lisboa : Lima Mayer & Filhos, R. da Prata, 59, 1.º — Agente no Porto : José Rodrigues Pinto e Pinho — R. do Almada, 109 e 111

**AGENCIAS DE TRANSPORTES E COMISSÕES
RECOMMENDADAS**

**MAISONS DE TRANSPORTS ET COMMISSIONS
RECOMMANDÉES**

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

Lisboa. — Rodolfo Reck — Rua dos Douradores, 21.
Lisboa. — Carlos C. Dias — (vinhos, fructas e outras comissões)
— 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 Príncipe.
Londres. — F. Demolder — 4, Holmdala Road Amburst Park.
Londres. — E. C.—A. Hartrodt.—49, Fenchurch Street.
Madrid. — Cesar Fereal. — Agente commercial da Companhia
Real—Echegaray.
Madrid. — Sordet et Compagnie—Messageries des Grands Express
Européens.
Porto. — Augusto Lavarré — Rua de S. Francisco.
Santarem. — José F. Canha.
Valencia d'Alcantara. — D. Alejandro Campero.
Vienna. — Sordet et Compagnie — Messageries des Grands Ex-
press Européens.

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR. —

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

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

LISBOA Braganza Hotel — Salons, vue splendide sur la mer, service de 1.^{er} ordre—Propri. Victor Sasseti.

LISBOA Hotel Durand — Rua das Flores, 74 — 1.st 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 Grand Hotel Central — Caes do Sodré — Tout le confort désirable, vue du Tage, près de la douane, bourse, ministères, théâtres, bains. Ascenseur, poste.

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

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

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.^{er} ordre — au centre de la ville — Propri. M. Es-trade, 16, rua do Carmo.

LISBOA Hotel Francfort — T. de Sta. Justa. No centro do commercio, a 3 min. da estação do Rocio — Grande conforto, bons quartos de 1\$000 a 2\$000 rs. por pessoa.

LISBOA Francfort Hotel — No centro da cidade — Aposentos para familias. Preços modicos. Mesa redonda às 4 e 6 horas da tarde, 600 rs. — Tres frentes. Praça de D. Pedro, 143.

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

CASCAES Hotel Central — De 1.^{er} 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 Hotel Nunes — Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria 1\$600 a 2\$000 rs. — Propri. João Nunes.

CINTRA Hotel Netto — Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e asselados, almoços e jantares, mesa redonda ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de jantar para 100 pessoas. Preços rasoaveis.

TORRES VEDRAS Hotel dos Cucos — Avenida Casal Ribeiro—Renovado e aumentado—condução gratis aos banhos dos Cucos—commodidade, acoio e hygiene—preços 1\$000 a 1\$400 réis—Gerente Ernesto Nobre.

TORRES VEDRAS Hotel Natividade — Largo de D. Carlos, 1 e R. Paiva d'Andrade, 3—No melhor local da villa, proximo do caminho de ferro—Excellentess quartos, serviço esmeradissimo, bilhar e piano.—Carreiras a 100 réis, para os Cucos—Diaria de 800 a 1\$200 réis.

BUSSACO Hotel Restaurant da Matta — Service de 1.^{er} ordre. Seul établissement situé au centre de la matta.—Propri. Paul Bergamin.

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

PORTO Hotel de Francfort — O melhor e mais central da cidade — Salões, banhos, correio e telephone — Serviço de 1.^{er} ordem — Propri. Adriano & François.

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

PORTO Hotel Bragança — A melhor situação da cidade, excellentes comodos para familias e para uma pessoa. Banhos a toda a hora. Meza, serviço de 1.^{er} ordem e com vinhos à descrição — Diaria 1\$000 a 1\$500 rs.—Prop. B. Machado Coelho.

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

PORTO Hotel Continental — R. Entreparedes (Frente à Ba-talha). Serviço de 1.^{er} ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros, muito central.—Propri. Lopez Munhós.

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

COVILHÃ Hotel Central do Castella — Largo do Pelou-rinho — 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. Treins e cavallos para a Serra e caminho de ferro. Preços modicos.

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

SEVILHA Gran Fonda de Madrid — Principal estabele-cimento de Sevilha — illuminação electrica — luxuo-sos pateos — sala de jantar para 200 pessoas — banhos.

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

MALAGA Nuevo Hotel Victoria — Propri. Cristóbal Gam-bero — Calle del Marqués de Larios, 9 — Bellos apo-sentos, excellente serviço de 5 a 7,50 pesetas por dia.

GRANADA Hotel Victoria — Propri. Federico Iniesta. Sitio o mais central, proximo do commercio e dos thea-tros. Preços moderados. Central do caminho de ferro.

ROMA Grande Hotel Continental — Proximo da Estação Central e de todas as antiguidades e attractivos, na parte mais hygienica da cidade—250 quartos—todo o conforto moderno.—Diaria desde 10 francos, sem vinho—Prop. P. Lugani.



HOTEL DOS CUCOS

Avenida Ignacio Casal Ribeiro

TORRES VEDRAS

ESTE hotel, localizado no principal ponto da villa, renovado e aumentado com mais dois pavimentos, tendo-se attendido a todas as condições e prescrições sanitárias, aconselhadas pelas autoridades médicas, tais como canalização externa, ventilação, etc., etc., acha-se habilitado a dispensar as maximas commodidades pelos preços de 1.000 a 1.400 rs. diários, segundo o pavimento. Fornece-se gratuitamente, uma vez por dia, carros para a condução dos hóspedes ao estabelecimento balnear, entre as 5 e 8 horas da manhã.

SERVIÇO: Almoço, tres pratos, vinho á discreção, chá ou café. Jantar, sopa, cinco pratos, vinho á discreção, queijo, frutas e café. Alugam-se por preços modicos compartimentos independentes com ou sem comida, devidamente mobilados. A chegada de todos os comboios estarão na estação carros para o transporte gratuito dos hóspedes e suas bagagens. Ha magníficos trens para visitas ou passeios que se alugam por preços convidativos.

O gerente Ernesto Nobre.

THERMAS DOS CUCOS

(Torres Vedras)

AGUAS CHLORETTADAS SODICAS

Abrem no dia 15 de maio e fecham em 31 de outubro

ESTE estabelecimento, sob a direcção médica do Ex.^{mo} sr. Dr. Justino Xavier da Silva Freire é, como thermal e hydroterapico, o mais completo da Península; pois, além do mais perfeito machinismo e accommodações confortáveis, dispõe dos banhos e uso das

LAMAS MINERAES

unicos em Portugal e Espanha; e tanto estas como as suas maravilhosas Aguas Mineraes teem produzido admiráveis resultados no rheumatismo, gotta e sciatica assim como o uso interno das aguas nas doenças de estomago. As aguas em garrafas ou garrafões vendem-se por grosso nos dois depósitos da Empresa, em Lisboa, rua dos Fanqueiros, n.^o 282 ou 245; e por miúdo em diversas farmácias do país. Aceitam-se correspondentes nas terras importantes. Para esclarecimentos sobre as Thermas, dirigir-se ao gerente, A. Lafaia, Torres Vedras—Cucos.



THERMAS DE CALDELLAS

Grande Hotel da Bella Vista

Aguas hypo-salinas extremamente úteis no tratamento das doenças do estomago, fígado, rins, pele, rheumatismo, gotas e anemia. Clima saluberrimo de montanha. Situação pitoresca e deliciosa no centro da província do Minho. Facilidade de comunicações com todas as terras do país por caminho de ferro até Braga, d'onde dista apenas 15 quilometros. Hotel de primeira ordem com grande capacidade, serviço esmeradissimo e explendidos horizontes.—Ha duches no estabelecimento.

Gerente — Joaquim José de Mattos Braga
CALDELLAS — CORREIO DE AMARES

Directora — D. Maria de Mattos
Consultas — Posto Médico Portuense
de serviço permanente, rua do Almada, 122. PORTO

J. B. FERNANDES & C.^o

Successores de José Gregorio Fernandes

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

Armazens de ferro e aço de todas as qualidades

Carvão de pedra para forja

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

Sulfato de cobre, Cimento de Portland

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

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

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

EMPREZA DE NAVEGAÇÃO A VAPOR

PARA O

ALGARVE E GUADIANA

Carreira oficial

O vapor GOMES IV

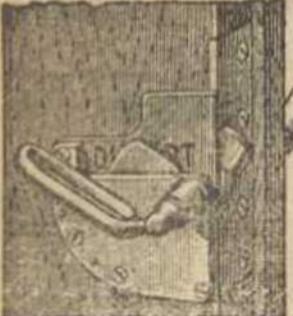
Commandante ROCHA JUNIOR



SAIRÁ no dia 2 de maio, às 9 horas da manhã, para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira e Villa Real de Santo António.

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

Alberto R. Centeno & C.^o



N. COULAUD ET C.^{le}
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

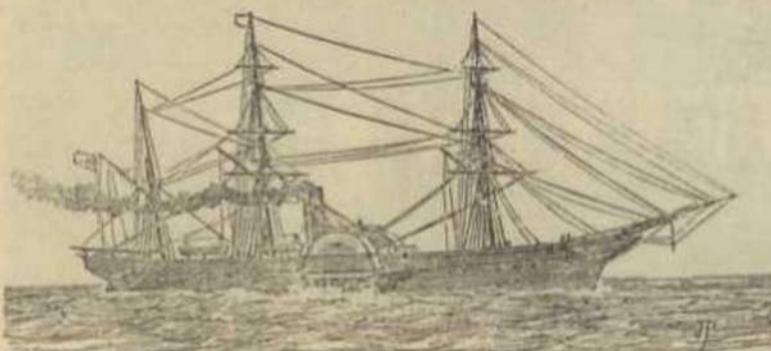
LISBOA

Tubos de grés para canalisações. — Ladrihos para parquet. — Cimentos. — Tijolo e barro refractario. — Balaustres para platibandas. — Estatuas e vasos para ornamentos.

Preços limitadíssimos

Royal Mail

STEAM PACKET COMPANY



(MALA REAL INGLEZA)

A MAIS ANTIGA DA CARREIRA DO BRAZIL

Moçambique e mais portos da costa

O paquete **SPARTAN** que sahirá a 22 de maio

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

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

AGENTES

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

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

Vapores a sahir do porto de Lisboa

Africa Oriental, via Suez, vapor alemão, Admiral. Sahira a 1 de junho. Agente, E. George, R. da Prata, 8.

Bordeaux, Leith, vapor inglez, Sir Walter. Sahira de 16 a 17 de maio. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a Caes do Sodré, 64, 1.^o

Bordeaux, vapor franez, Orenoque. Sahira a 18 de maio. Agentes, Torlades & C.^a

Bordeaux, vapor franez, Brésil. Sahira de 24 a 25 de maio. Agentes, Torlades & C.^a

Copenhagen e portos do **Baltico**, vapor dinamarquez, Chr. Broberg. Sahira a 19 de maio. Agente, E. George. Rua da Prata, 8.

Dakar, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vapor franez, Equateur. Sahira a 7 de junho. Agentes, Torlades & C.^a

Dakar, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Ayres, vapor franez, La Plata. Sahira de 7 a 8 de junho. Agentes, Torlades & C.^a

Glasgow, vapor inglez, Baron Fife. Sahira a 16 de maio. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a Caes do Sodré, 64, 1.^o

Hamburgo, vapor alemão, Capri. Sahira a 20 de maio. Agente, E. George. R. da Prata, 8.

Liverpool, vapor inglez, Albatross. Sahira de 16 a 17 de maio. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a Caes do Sodré, 64, 1.^o

Liverpool, vapor inglez, Minho. Sahira a 26 de maio. Agentes, Mascarenhas & C.^a T. do Corpo Santo, 10, 1.^o

Liverpool, vapor inglez, Lisbon. Sahira a 13 de maio. Agentes, Mascarenhas & C.^a T. do Corpo Santo, 10, 1.^o

Londres, Anvers, vapor hespanhol, Goya. Sahira a 19 de maio. Agentes, Mascarenhas & C.^a T. do Corpo Santo, 10, 1.^o

Londres, vapor hespanhol, Moratin. Sahira a 24 de maio. Agentes, Mascarenhas & C.^a T. do Corpo Santo, 10, 1.^o

Londres, vapor inglez, Cadiz. Sahira a 17 de maio. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a Caes do Sodré, 64, 1.^o

Madeira, Santa Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa, S. Jorge, Pico e Fayal, vapor portuguez, Funchal. Sahira a 20 de maio. Agente, Germano Serrão Arnaud. Caes do Sodré, 84, 2.^o

Moçambique e mais portos da costa, vapor inglez, Spartan. Sahira a 22 de maio. Agentes, Knowles Rawes & C.^a R. d'El-Rei, 31, 1.^o

Paranagua, Desterro, S. Francisco e Rio Grande do Sul, vapor alemão, Antonina. Sahira a 26 de maio. Agente, E. George & C.^a R. da Prata, 8.

Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos-Ayres, vapor franez, Cordouan. Sahira de 4 a 5 de junho. Agentes, Torlades & C.^a

Rotterdam e Hamburgo, vapor alemão, Argentina. Sahira a 19 de maio. Agente, E. George. R. da Prata, 8.

Rotterdam e Bremen, vapor alemão, Coimbra. Sahira a 17 de maio. Agente, E. George. R. da Prata, 8.

S. Miguel, Terceira, Graciosa, S. Jorge, Fayal e Flores, vapor portuguez, Peninsular. Sahira a 16 de maio. Agente, Germano Serrão Arnaud. C. do Sodré, 84, 2.^o

Gazeta dos Caminhos de Ferro

DE PORTUGAL E HESPAÑHA

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

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

REDACÇÃO — Rua do Loreto, 43 — LISBOA

SUMMARIO

Os negócios da Companhia Real.
Projecto de convenção da Companhia Real com os seus credores, e estatutos da mesma companhia.
Tarifas de transporte.
Bilhetes por preços reduzidos.
Arrematações.

Os negócios da companhia real

Conforme prometemos, damos adiante o novo projecto de convenção entre a Companhia Real e os seus credores, o projecto de estatutos que lhe é anexo, o decreto do governo, aprovando, na parte que interessa ao Estado, esse projecto de convenção, e por ultimo o annuncio da Companhia para o deposito de obrigações para a emissão de votos.

A extensão d'estes documentos e a sua importancia, que nos aconselha a publicálos na integra, obriga-nos a dal'os em supplemento, no que os nossos leitores reconhecerão o nosso desejo de os termos bem informados.

Esta nossa edição, reprodução, da oficial, publicada no *Diário do Governo*, vae já corrigida nos pontos em que aquella apresentou alguns erros typographicos.

O dr. Carlos Augusto Vellez Caldeira Castello Branco, juiz presidente do tribunal do commercio, d'esta cidade de Lisboa, etc.

Faço saber pelo presente edital por mim assignado, que em virtude do meu despacho proferido nos autos de suspensão de pagamentos da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, com data de hoje, 18 do corrente, e em cumprimento do artigo 6.º e seus paragraphos do decreto de 9 de novembro de 1893, são convocados todos os credores á dita companhia, para no prazo de tres meses, a contar da ultima publicação d'este edital, declararem se aprovam ou rejeitam o novo convenio proposto pela dita companhia, constante da copia do mesmo convenio, que ao diante segue, referendado pelo escrivão que este subscreve, com declaração, porém, de que essa aceitação ou rejeição poderá ser manifestada individual ou collectivamente pelos diferentes credores por meio de documento escripto apresentado n'este juizo commercial; e se os credores forem portadores de obrigações, a declaração deverá ser acompanhada de documento demonstrativo do deposito dos seus títulos ou coupons, com a designação dos respectivos números e tipos, no escriptorio da companhia devedora, nos consulados portuguezes, ou em algum banco nacional ou estrangeiro, e não podendo este deposito ser levantado sem auctorização formal d'este juizo.

E quanto á declaração dos outros credores será legitimada pela referencia á solução de que trata o § 4.º do artigo 3.º do citado decreto.

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

Lisboa, 18 de maio de 1894. — E eu, Julião Bartholomeu Rodrigues, o subscrevi. — Carlos Augusto Vellez Caldeira Castello Branco.

Entre le: soussignés,

La compagnie royale des chemins de fer portugais, représentée par M. conseiller Antonio Maria Pereira Carrilho, président du conseil d'administration et vice-président de la commission administrative de la même compagnie, et M. le conseiller Ernesto Madeira Pinto, membre de la susdite commission administrative,

D'une part;

Et 1º Le conseil du syndicat général des obligataires de la compagnie royale des chemins de fer portugais siégeant à Paris, 3, rue de Grammont,

Conselh ainsi composé :

MM. Kergall, président, délégué de l'ancien comité de Paris ;

Ayrault, vice-présidente, délégué de la réunion plénière des sociétés de crédit ;

Courtois, délégué de l'ancien comité de Lyon ;

Juglar,

Armand, délégué de la réunion plénière des sociétés de crédit ;

Chauvin, délégué de l'ancien comité de Paris ;

représenté par tous ses membres ;

2º Le comité de Berlin des obligataires allemands de la même compagnie, représenté par :

MM. Heinrich Hohenemser et Jean Andreac, directeur de la Bank für Handel und Industrie,

D'autre part :

Il a été exposé et arrêté ce qui suit :

1º Par édit du 16 janvier 1894, le juge du tribunal de commerce de Lisbonne a fait publier un projet de convention et statut de la compagnie royale soumis à l'approbation des créanciers.

Des modifications ayant été reconnues utiles, d'un commun accord, la nouvelle rédaction qui suit a été arrêtée.

Le syndicat général des obligataires et le comité allemand s'engagent à présenter et à recommander cette nouvelle rédaction aux obligataires, afin d'arriver à la ratification prévue par l'article 7 du décret royal du 9 novembre 1893 ;

2º La discussion et la rédaction ayant eu lieu en langue française, en cas de doute ou de désaccord sur l'interprétation des clauses de la convention et des statuts, le texte français servira de base d'interprétation.

Fait à Paris, en huit originaux, le quatre mai mil huit cent quatre-vingt-quatorze. — Signé Antonio M. P. Carrilho — Ernesto Madeira Pinto — Kergall — Ayrault — H. Hohenemser — Alph. Courtois — Tony Chauvin — J. Andreac — Armand — Juglar.

Comissão administrativa da companhia real dos caminhos de ferro portuguezes, em 10 de maio de 1894. = (Assignados) Antonio M. Pereira Carrilho, vice-presidente = Victorino Vaz Junior = José Monteiro Soares de Albergaria = Manuel Paes Villas Boas = M. de Castro Guimarães = João Marcellino Arroyo = E. Madeira Pinto.

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

I — Das obrigações e da sua applicação

Base primeira

A companhia real dos caminhos de ferro portuguezes fixa, nos termos da presente convenção, todas as suas actuais obrigações em :

a) 492:410 obrigações do capital nominal de 500 francos, oiro, ou 400 marcos, oiro, 3 %;

32:599 obrigações do capital nominal de 500 francos, oiro, ou 400 marcos, oiro, 4 %;

16:084 obrigações do capital nominal de 500 francos, oiro, ou 400 marcos, oiro, 4 1/2 %;

todas as quais obrigações são privilegiadas de primeiro grau, de juro fixo annual respectivamente de 3 %, 4 % e 4 1/2 %, oiro, com vencimento do 1.º de janeiro de 1894, pagável aos semestres, por coupons, no 1.º de julho e no 1.º de janeiro de cada anno, salvo o que vae determinado no § 1.º da base decima quarta, e amortisaveis por compra no mercado ou por reembolso ao par em oiro por sorteio, em cento e cincuenta semestres, no maximo, a datar do primeiro semestre de 1898 inclusive.

Nas 492:410 obrigações de 3 % acima mencionadas estão compreendidas as 94:510 obrigações (emissão de 1886, Beira Baixa), cujos direitos especiais estão fixados no § 2.º d'esta base.

b) 371:379 obrigações do capital nominal de 500 francos, oiro, ou 400 marcos, oiro, 3 %;

65:198 obrigações do capital nominal de 500 francos, oiro, ou 400 marcos, oiro, 4 $\frac{1}{2}$ %;

32:168 obrigações do capital nominal de 500 francos, oiro, ou 400 marcos, oiro, 4 $\frac{1}{2}$ %;

todas as quais obrigações são privilegiadas de segundo grau, de juro variável que não poderá exceder respectivamente 3 %, 4 % e 4 $\frac{1}{2}$ %, oiro, por anno, pagavel annualmente e amortisaveis por compra no mercado ou por reembolso ao par em oiro por sorteio, em cento e cincuenta semestres no maximo, a datar do primeiro semestre de 1898, inclusive.

§ 1.º Todas as obrigações privilegiadas de primeiro grau, bem como todas as obrigações privilegiadas de segundo grau — estas subordinadas áquellas — são «privilegios creditorios», nos termos do artigo 878.º do código civil portuguez, até sua completa amortisação. Estes «privilegios creditorios» são mobiliarios, immobiliarios, especiaes, e constituem uma classe, gosando, para o pagamento dos coupons, da amortisação e do capital d'estas obrigações, de um direito de prioridade absoluto e exclusivo sobre todas as outras dívidas da companhia, seja qual for a sua origem ou titulo, mesmo quando essas dívidas tenham caução, penhor, ou hypotheca convencional, judicial ou legal, exceptuando contudo o pagamento regular dos encargos e fornecimentos relativos á exploração das linhas actualmente concedidas á companhia.

Em concordancia com outros «privilegios creditorios» terão ainda preferencia as obrigações acima mencionadas. O privilegio d'essas obrigações privilegiadas, tanto do primeiro, como do segundo grau, será mantido nos mesmos termos, ainda no caso de fallencia ou liquidação, ou nos casos de resgate, de fusão, de transferencia de direitos ou em qualquer outro. Este privilegio é constituido sobre as receitas liquidas de todas as linhas da companhia, sobre o usufructo das concessões d'essas linhas, sobre as garantias de juro a pagar pelo tesouro publico, sobre o activo mobiliario e immobiliario, presente ou futuro, da companhia, comprehendendo o valor do material circulante e os fornecimentos, tudo com reserva dos direitos e privilegios especiaes das obrigações de primeiro grau 3 % (emissão de 1886, Beira Baixa), taes como vão fixados e definidos no § 2.º da presente base, sob reserva igualmente dos privilegios especiaes nos terrenos conquistados ao Tejo, mantidos para as obrigações de 4 %, como é determinado no § 3.º d'esta base.

O privilegio de todas essas obrigações privilegiadas de primeiro e segundo grau é igualmente constituido sobre as garantias de juro a pagar pelo tesouro e sobre as annuidades ou parte d'ellas pagaveis pelo estado no caso de resgate e nos termos das respectivas clausulas das concessões — sob reserva do privilegio das obrigações privilegiadas do primeiro grau de 3 % (emissão de 1886, Beira Baixa), sem compensação possivel, em nenhuma epocha e de nenhuma forma, de creditos eventuaes contra a companhia com essas garantias e annuidades.

§ 2.º As 94:510 obrigações privilegiadas de primeiro grau de 3 % (emissão de 1886, Beira Baixa) são «privilegios creditorios» nos termos do artigo 878.º do código civil portuguez, como todas as demais obrigações privilegiadas de primeiro grau, e isto sem prejuizo do seu privilegio especial, com preferencia sobre todas as outras obrigações privilegiadas de primeiro e segundo grau, sobre as receitas liquidas da linha ferrea da Beira Baixa, sobre o usufructo d'essa concessão, sobre o valor do material circulante d'essa linha, e especialmente sobre a garantia de juro dada pelo tesouro publico, para a mesma linha nos termos das condições estabelecidas no diploma de 29 de julho de 1885, e pelo contrato de emissão de 23 de outubro de 1886, garantia a consignar conforme esse contrato até a concordancia da annuidade necessaria para o pagamento integral da amortisação e do juro reduzido a 3 %, oiro, d'essas obrigações, como é estipulado na base decima terceira da presente convenção. No caso em que o governo use do direito de resgate da linha da Beira Baixa, estipulado pelo diploma da concessão de 29 de julho de 1885, a totalidade das annuidades, ou pagamentos por conta que o governo tenha que satisfazer nos termos do dito contrato, ficará especialmente, e em primeiro lugar, obrigado ao pagamento do juro e da amortisação das obrigações de que se trata, sem compensação possivel de creditos presentes ou futuros contra a companhia com a garantia de juro ou com essa annuidade.

§ 3.º Os privilegios e direitos especiaes das obrigações de 4 % sobre todos os terrenos conquistados ao Tejo são mantidos nos termos estipulados, por occasião da emissão d'essas obrigações, e conforme o disposto no alvará de 9 de abril de 1887.

§ 4.º Os privilegios das obrigações mencionadas nos §§ 1.º, 2.º e 3.º d'esta base são validos e definitivos, sem que seja preciso nenhuma registo, nem notificação ou publicação qualquer.

§ 5.º O pagamento dos titulos reembolsaveis e dos coupons de todas essas obrigações effectuar-se-ha, á escolha do portador, em Lisboa pelo cambio sobre Paris na caixa da companhia, em Paris em francos oiro, em Berlim em marcos oiro, nos cofres dos estabelecimentos encarregados d'esse serviço.

Toda a obrigação chamada a reembolso cessa de vencer juro desde a data em que for reembolsavel.

Todas as obrigações privilegiadas de primeiro e segundo grau, assim como os seus coupons, estão e serão isentas de quaesquer impostos portuguezes presentes ou futuros, excepto o do sello, porque esses impostos ficam a cargo da companhia, salvo no caso do paga-

mento dos coupons ou o reembolso dos titulos se efectuar em Portugal, porque então serão satisfeitos pelos portadores.

Os numeros das obrigações reembolsadas ou compradas no mercado serão publicados pelo menos em dois periodicos portuguezes, dois periodicos franceses e dois periodicos allemandes.

§ 6.º A companhia real não poderá, seja qual for o pretexto, crear nenhuma outra obrigação privilegiada, hypothecaria, garantida ou caucionada, que possa de qualquer forma modificar a situação respectiva das obrigações privilegiadas de primeiro e segundo grau, acima mencionadas, ou prejudicar-lhes os direitos e privilegios.

No caso em que a companhia obtenha outras concessões de linhas ferreas poderá ser auctorizada a crear obrigações, attendendo ás prescripções acima mencionadas, mas essas novas obrigações não poderão, em nenhum caso, ter participação nas receitas geraes da companhia senão depois do pagamento completo do juro e amortisação das obrigações privilegiadas do primeiro e segundo grau de que trata esta base.

Base segunda

A datar do primeiro semestre de 1898, inclusive, e durante cento e cincuenta semestres, será applicada semestralmente pela companhia real para amortisação das obrigações privilegiadas, tanto do primeiro grau como do segundo, a quantia necessaria em cada categoria para, junta á importancia do juro das obrigações amortisadas no semestre ou semestres anteriores, constituir o fundo de amortisação semestral das ditas obrigações.

§ unico. De acordo com esta base será formulada para cada categoria de obrigações um quadro de amortisação regular, que indicará o numero minimo de obrigações a amortisar cada semestre em cada categoria de obrigações privilegiadas do primeiro e segundo grau.

A amortisação será feita á escolha da companhia, por meio de sorteio com reembolso ao par em oiro, ou por meio de compra no mercado.

Base terceira

Em quanto os productos 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 ou para qualquer dotação de fundo de reserva da companhia, salvo o que vai estabelecido na alinea c) do § 1.º da presente base.

§ 1.º Fica assim muito expressamente declarado que, nos termos d'esta convenção, dos productos liquidos da companhia se tirará pela fórmula e na ordem seguinte :

a) A quantia necessaria para pagamento do juro das obrigações privilegiadas do primeiro grau;

b) A quantia necessaria para se effectuar a amortisação regular, a datar de 1898, inclusivamente, das obrigações privilegiadas do primeiro grau, por meio de sorteio com reembolso ao par em oiro, ou compra no mercado, á escolha da companhia.

N'este ultimo caso a metade da economia resultante da compra no mercado pode ser applicada a compra supplementar de obrigações do mesmo grau, de modo a accelerar a amortisação.

Se os fundos disponiveis de um exercicio não bastarem para se effectuar integralmente o pagamento do juro e amortisação das obrigações privilegiadas do primeiro grau, prover-se-ha ao deficit por meio de recurso á reserva especial até á concordancia do complemento do juro, devendo esse complemento ser restituído pelos recursos disponiveis dos exercicios seguintes, completando-se depois a amortisação em atraso e ficando entendido que o pagamento dos juros prefere sempre á amortisação ;

c) Tirar-se-ha do excedente 10 %, no maximo, até á concordancia de 200.000\$000 réis em beneficio da reserva especial ;

d) A quantia necessaria para amortisação, a datar de 1898, inclusivamente, das obrigações privilegiadas de segundo grau, por meio de sorteio com reembolso ao par em oiro, ou compra no mercado, á escolha da companhia. N'este ultimo caso o terço dos fundos disponiveis, resultante da economia na compra, poderá ser applicado a compra supplementar de obrigações do mesmo grau, de modo a accelerar a amortisação ;

Se os fundos disponiveis de um exercicio não bastarem para se effectuar integralmente o pagamento da amortisação regular das obrigações privilegiadas de segundo grau, o deficit será suprido pelos recursos disponiveis para esse effeito dos exercicios seguintes ;

e) A quantia necessaria para pagamento do juro, respectivamente, até 1 $\frac{1}{2}$ %, 2 % e 2 $\frac{1}{4}$ % das obrigações privilegiadas de segundo grau ;

f) A quantia necessaria proporcionalmente para completar até 3 %, 4 % e 4 $\frac{1}{2}$ %, respectivamente, o juro das obrigações privilegiadas de segundo grau, e para completar até 4 $\frac{1}{2}$ % o juro das 94:510 obrigações privilegiadas de primeiro grau de 3 % (emissão de 1886, Beira Baixa — originariamente de 4 $\frac{1}{2}$ %), munidas para esse effeito de uma folha de coupons especiaes, sem data de vencimento, do maximo de 1 $\frac{1}{2}$ % (7 francos e meio ou 6 marcos).

§ 2.º Os juros a repartir eventualmente pelas obrigações privilegiadas de segundo grau e pelas 94:510 obrigações privilegiadas de 3 % do primeiro grau (emissão de 1886, Beira Baixa) como complemento, serão pagos no decurso do semestre seguinte ao encer-

ramento do exercício contra entrega do coupon chamado a pagamento, sem nenhum direito de repetição parcial ou total sobre os exercícios ulteriores.

§ 3.^o Os excedentes disponíveis até 1897 inclusive, depois do pagamento dos coupons das obrigações privilegiadas do primeiro grau, serão levados à conta da reserva especial de que se trata no artigo 63.^o dos estatutos.

Base quarta

A companhia real fará todas as diligências para que todas as obrigações privilegiadas de primeiro grau possam ser cotadas nas bolsas de Lisboa, Paris e Berlim, de maneira que não haja desigualdade de obrigação para obrigação da mesma categoria, nos termos d'esta convenção.

Base quinta

As obrigações privilegiadas de primeiro grau e de segundo grau a que se refere a base primeira serão aplicadas do modo seguinte:

1.^o Todas as obrigações actualmente em circulação serão mantidas nas condições previstas na base decima terceira como segue:

- a) 280:200 obrigações de 3%;
- b) 32:599 obrigações de 4%;
- c) 16:084 obrigações de 4 1/2%;

todas estas obrigações privilegiadas do primeiro grau;

- b) 371:379 obrigações de 3%;
- c) 65:198 obrigações de 4%;
- d) 32:168 obrigações de 4 1/2%;

todas estas obrigações privilegiadas do segundo grau.

Não entram n'este numero as obrigações antigas em caução, nem as que por qualquer outra forma existirem ou vierem a existir nos cofres da companhia ou a esta pertencerem, porque todas essas obrigações serão annulladas.

2.^o As 212:210 obrigações privilegiadas do primeiro grau de 3%, que fazem parte das 492:410 indicadas na base primeira, serão aplicadas do modo seguinte:

a) 50:000 obrigações privilegiadas do primeiro grau de 3%, 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 do primeiro grau de 3%, para resgatar todos os encargos contrahidos pela companhia real relativamente á companhia do grande central hespanhol;

c) 132:347 obrigações privilegiadas do primeiro grau de 3%, para resgatar todos os creditos por dívida fluctuante, incluindo a do thesouro portuguez.

d) 1:282 obrigações privilegiadas do primeiro grau de 3%, para reconstituir o fundo da caixa de reformas e pensões dos empregados da companhia real. Estas obrigações serão inalienáveis e timbradas com a declaração da inalienabilidade;

e) As 14:867 obrigações privilegiadas do primeiro grau de 3%, saldo das 212:210 obrigações privilegiadas do primeiro grau de 3%, ficarão em carteira e constituirão uma reserva extraordinaria.

II — Do resgate

dos encargos relativos ás companhias hespanholas

Base sexta

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 títulos 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 hipótese, virá d'esses contratos para a companhia real outro qualquer encargo, compromisso ou responsabilidade, em relação ás companhias hespanholas ou em relação a terceiros, além da entrega das referidas obrigações; e sem que esteja completamente garantido:

a) Que nas direcções ou conselhos de administração de cada uma das companhias hespanholas actuaes, ou de quaisquer companhias 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 tráfego e o serviço de exploração com outras companhias, numca serão feitos com prejuizo para os interesses da companhia real, e que para isso se cumprirão rigorosamente as prescripções do artigo 17.^o do contrato celebrado com a companhia do caminho de ferro do oeste de Hespanha e do artigo 15.^o do contrato celebrado com a sociedade dos caminhos de ferro de Madrid-Caceres-Portugal, a que se refere esta base.

III. — Do pagamento da dívida fluctuante

Base setima

Os credores da companhia real pela dívida fluctuante, afóra a dívida ao thesouro portuguez, receberão como pagamento dos seus respectivos creditos e juros de 5% ao anno, em moeda corrente, até 31 de dezembro de 1893, tantas obrigações privilegiadas de primeiro grau de 3% (de que trata a alínea a) da base primeira), quantas bastem para, nas condições da base oitava, ao preço de 315 francos, oiro, cada uma, perfazem a importancia dos seus creditos e juros a 5% ao anno, calculada ao cambio de francos 4,166 por 1\$000 réis, moeda corrente.

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

§ 2.^o Os credores da dívida fluctuante, afóra a do thesouro portuguez, que tenham recebido, pelo periodo que decorreu desde 1 de janeiro de 1892, juros superiores a 5% da respectiva dívida, restituirão o excesso á companhia ou encontrará esse excesso na quantia que houver de ser-lhes paga, nos termos d'esta base.

Base oitava

A dívida da companhia real aos seus credores pela dívida fluctuante, liquidada nos termos expressos na base setima, e que se eleva ao maximo de 4.508:744\$599 réis, moeda corrente, ficará extinta pela entrega do maximo de 59:629 obrigações privilegiadas de primeiro grau de 3%, com vencimento do 1.^o de janeiro de 1894.

IV. — Do pagamento da dívida ao thesouro publico portuguez

Base nona

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

Base decima

A dívida da companhia ao thesouro portuguez será extinta pela entrega de obrigações privilegiadas de primeiro grau de 3% computadas ao preço de 315 francos, oiro, isto é, pela entrega, pura e simples, de 72:718 obrigações privilegiadas de primeiro grau de 3%, com vencimento do 1.^o de janeiro de 1894.

V. — Das dívidas diversas

Base undecima

Todos os creditos contra a companhia real, cuja origem seja anterior a 30 de outubro de 1893, cuja importancia não esteja incluida no balanço do mesmo dia, ou cuja liquidação não esteja prevista n'esta convenção, ou em fim não esteja litigiosa nos tribunais competentes na mesma data, são considerados nullos e sem valor.

Os coupons das obrigações correspondentes aos annos de 1891 e 1892 que não foram anunciados para pagamento são declarados caducos e sem valor, sendo os coupons do anno de 1893 pagos como vai determinado na base decima quarta.

VI — Do resgate das actuaes obrigações

Base decima segunda

Serão annulladas e destruidas:

a) As obrigações antigas existentes actualmente nos cofres da companhia, pertencentes a esta;

b) As obrigações antigas que estiverem servindo de caução a todas as dívidas a resgatar, nos termos das bases setima, oitava, nona e decima;

c) As obrigações antigas que devam entrar na posse da companhia em virtude de resgate dos encargos contrahidos com as companhias ferro-riarias hespanholas, nos termos da base sexta;

d) As obrigações antigas actualmente existentes, que por qualquer titulo ou motivo que seja pertençam ou venham a pertencer á companhia real, salvo o que vai estipulado no § 2.^o da base decima terceira.

Base decima terceira

As restantes obrigações da companhia serão trocadas ou estampilhadas nos termos seguintes:

1.^o As obrigações actualmente em circulação, de 3%, 4% e as da segunda e terceira series de 4 1/2%, serão trocadas ou estampilhadas sem nenhuma alteração no capital nominal ou na taxa de juro, ficando entendido que todas as obrigações privilegiadas do primeiro grau, 3%, correspondentes ás obrigações de 3% antigas serão trocadas.

A cada grupo de tres d'essas obrigações pertencerá uma obrigação privilegiada do primeiro grau e duas obrigações privilegiadas do segundo grau do mesmo capital nominal e do mesmo juro.

2.º Cada uma das 94:510 obrigações da primeira serie de $4\frac{1}{2}\%$, da Beira Baixa, será trocada ou estampilhada como obrigação privilegiada de 3% do primeiro grau, nas condições previstas pela alínea a) da base primeira.

§ 1.º Os novos títulos de obrigações privilegiadas de primeiro grau, de 3%, novamente criadas ou provenientes da troca das obrigações de 3% antigas, formarão uma série unica, e deverão ter inscriptos os artigos 3.º e 61.º dos estatutos, em que se descrevem os direitos e privilegios de cada categoria de obrigações. O mesmo se fará com os outros tipos de obrigações que forem trocados. As folhas de coupons de todas as obrigações estampilhadas serão trocadas por novas folhas de coupons, contendo um talão, no qual serão reproduzidos os mesmos artigos dos estatutos, e que deverá ter um numero de ordem em cada categoria, numero que constituirá o novo numero de ordem das obrigações.

§ 2.º As obrigações actuais, que não forem apresentadas no prazo de cinco annos, contados da data em que a companhia anunciar a recepção dos títulos para a troca ou estampilhagem, prescreverão a favor da companhia: As obrigações do primeiro grau criadas em representação das obrigações prescriptas serão adicionadas à reserva extraordinaria criada pela base quinta; o capital nominal das obrigações privilegiadas do segundo grau correspondentes será deduzido do passivo.

§ 3.º Todas as obrigações antigas trocadas por títulos novos serão destruidas.

VII — Disposições gerais

Base decima quarta

O saldo em dinheiro pertencente à companhia real será aplicado, imediatamente depois da homologação da presente convenção, ao pagamento da quantia correspondente aos coupons, oiro, do anno de 1893 das obrigações privilegiadas do primeiro grau, trocadas ou estampilhadas conforme a base decima terceira, começando pelo reembolso às 94:510 obrigações privilegiadas do primeiro grau, garantidas especialmente pela annuidade da Beira Baixa, até à concorrência do respectivo coupon reduzido do anno de 1893 (15 francos, oiro), das quantias provenientes d'essa annuidade em 1892 e 1893, e que serviram a compensar uma parte da dívida da companhia ao estado, levando-se em conta para esse efeito a parte liquidada da garantia de juro do segundo semestre de 1893.

§ 1.º Como providencia transitoria, os coupons das obrigações relativos ao anno de 1894 e ao primeiro semestre do anno de 1895 serão pagos respectivamente no 1.º de outubro de 1894, 1.º de abril e 1.º de outubro de 1895.

§ 2.º Continuam a cargo dos portadores dos coupons das obrigações os impostos lançados sobre os mesmos coupons nos países onde forem pagos, sendo este princípio igualmente aplicável às quantias correspondentes aos coupons de 1893, nos termos d'esta base.

§ 3.º A importância eventual do pagamento do sello a que possam estar sujeitos os títulos das obrigações antigas e novas da companhia real, em resultado da presente convenção, ficarão a cargo dos interessados, e serão deduzidos da importância do primeiro coupon de 1894.

Base decima quinta

Serão annulladas todas as acções da companhia real, que esta actualmente possue ou venha a possuir definitivamente de conta propria.

Base decima sexta

As condições d'esta convenção em nenhum caso prejudicam os direitos que pelas leis e clausulas dos contratos e alvarás pertencem ao estado sobre as linhas ferreas concedidas à companhia, nem alteram, por qualquer forma, os prazos e todas as demais condições fixadas n'esses contratos e alvarás para reversão ao estado das linhas e seus ramaes, nem modificam o direito, que continua assegurado ao estado, de fazer a remissão d'essas linhas, tudo nos termos dos referidos contratos e alvarás.

Base decima setima

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

Assignados: *Antonio M. Pereira Carrilho = Ernesto Madeira Pinto = Kergall = Ayraut = H. Hohenemser = Alph. Courtois = Tony Chauvin = J. Andreae = Armand = Juglar.*

Comissão administrativa da companhia real dos caminhos de ferro portugueses, em 10 de maio de 1894. — *Antonio Maria Pereira Carrilho*, vice presidente — *Victorino Vaz Junior = José Monteiro Soares de Albergaria = Manuel Paes Villas Boas = M. de Castro Guimarães = João Marcellino Arroyo = E. Madeira Pinto.*

Estatutos da companhia real dos caminhos de ferro portugueses, 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 Cáceres;

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

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

4.º A construção e exploração das concessões feitas à companhia por alvarás regios de 7 de julho de 1886 e 9 de abril de 1887, e a construção e exploração, em Portugal, de todos os outros caminhos de ferro e vias de comunicação que por lei ou alvará forem concedidas à companhia ou que, com prévia autorização 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 água que, no país, com prévia autorização do governo, possam ser legitimamente estabelecidos, em correspondência com os caminhos de ferro pertencentes à companhia ou por ella tomados de arrendamento, salvo todos os privilégios e concessões já outorgados;

6.º O usufruto e exploração de todos os terrenos, matas, minas, oficinas metallúrgicas, fábricas de máquinas, ou quaisquer outros estabelecimentos que venham a ser posteriormente concedidos à companhia, tomados de arrendamento ou por ella comprados e destinados à exploração dos caminhos de ferro pertencentes à mesma companhia.

§ único. A companhia continuará a denominar-se «companhia real dos caminhos de ferro portugueses», e tem a sua sede em Lisboa.

Artigo 2.º

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

TITULO II

Das acções e obrigações

Artigo 3.º

1.º O capital acções é de 6.300.000\$000 réis, ou 35.000.000 francos, dividido em setenta mil acções de 90\$000 réis cada uma, ou 500 francos, todas completamente liberadas e em circulação.

Da somma acima deduzir-se-ha o numero e importância das acções no cofre da companhia ou que ella venha a rehaver, as quais serão annulladas nos termos da base decima quinta da convenção. Os numeros d'essas acções annulladas serão publicados na folha oficial em Lisboa e pelo menos em um periódico de Paris e outro de Berlim.

2.º O capital obrigações é representado por:

a) 492:410 obrigações do capital nominal de 500 francos, oiro, ou de 400 marcos, oiro, de 3%;

32:599 obrigações do capital nominal de 500 francos, oiro, ou de 400 marcos, oiro, de 4%;

16:084 obrigações do capital nominal de 500 francos, oiro, ou de 400 marcos, oiro, de 4 1/2%;

Todas as quais obrigações são privilegiadas de primeiro grau, de juro fixo anual respectivamente de 3%, 4% e 4 1/2%, oiro, com vencimento do 1.º de janeiro de 1894, pagável aos semestres, por coupons, no 1.º de julho e no 1.º de janeiro de cada anno, salvo o que vai determinado no § 1.º da base 14.º da convenção, e amortisaveis por compra no mercado ou por sorteio e reembolso ao par, em oiro, em cento e cincuenta semestres no máximo, a datar do primeiro semestre de 1898 inclusive:

Nas 492:410 obrigações de 3% acima mencionadas estão compreendidas as 94:510 obrigações (emissão de 1886, Beira Baixa), cujos direitos especiais estão fixados no § 2.º do presente artigo.

b) 371:379 obrigações do capital nominal de 500 francos, oiro, ou de 400 marcos, oiro, de 3%;

65:198 obrigações do capital nominal de 500 francos, oiro, ou 400 marcos, oiro, de 4%;

32:168 obrigações do capital nominal de 500 francos, oiro, ou 400 marcos, oiro, de 4 1/2%;

Todas as quais obrigações são privilegiadas de segundo grau, de juro variável, que não poderá exceder respectivamente 3%, 4% e 4 1/2%, oiro, por anno, pagável anualmente e amortisaveis por compra no mercado ou por sorteio e reembolso ao par, em oiro,

em cento e cincuenta semestres no maximo, a datar do primeiro semestre de 1898 inclusive.

§ 1.^º Todas as obrigações privilegiadas de primeiro grau, bem como todas as obrigações privilegiadas de segundo grau — estas subordinadas áquellas — são «privilegios creditorios» nos termos do artigo 878.^º do codigo civil portuguez, até sua completa amortisação. Estes «privilegios creditorios» são mobiliarios, immobiliarios, especiaes, e constituem uma classe, gosando, para o pagamento dos coupons, da amortisação e do capital d'essas obrigações, de um direito de prioridade absoluto e exclusivo sobre todas as outras divisas da companhia, seja qual for a sua origem ou titulo, mesmo quando essas dívidas tenham caução, penhor ou hypotheca, convencional, judicial ou legal, exceptuando contudo o pagamento regular dos encargos e fornecimentos relativos á exploração das linhas actualmente concedidas á companhia.

Em concorrencia com outros «privilegios creditorios» terão ainda preferencia as obrigações acima mencionadas. O privilegio d'essas obrigações privilegiadas, tanto do primeiro, como do segundo grau, será mantido nos mesmos termos, ainda no caso de fallencia ou liquidação, ou nos casos de resgate, de fusão, de transferencia de direitos ou em qualquer outro. Este privilegio é constituido sobre as receitas liquidas de todas as linhas da companhia, sobre o usufructo das concessões d'essas linhas, sobre as garantias de juro a pagar pelo thesouro publico, sobre o activo mobiliario e immobiliario presente ou futuro da companhia, comprehendendo o valor do material circulante e os fornecimentos, tudo com reserva dos direitos e privilegios especiaes das obrigações de primeiro grau de 3% (emissão de 1886, Beira Baixa) taes como vão fixados e definidos no § 2.^º do presente artigo, sob reserva igualmente dos privilegios especiaes nos terrenos conquistados ao Tejo, mantidos para as obrigações de 4%, como é determinado no § 3.^º d'este artigo.

O privilegio de todas essas obrigações privilegiadas de primeiro e segundo grau é igualmente constituido sobre as garantias de juro a pagar pelo thesouro, e sobre as annuidades ou parte d'ellus pagáveis pelo estado no caso de resgate, e nos termos das respectivas clausulas das concessões — sob reserva do privilegio das obrigações privilegiadas do primeiro grau de 3% (emissão de 1886, Beira Baixa) — sem compensação possível em nenhuma epocha e de nenhuma forma, de creditos eventuaes contra a companhia com essas garantias e annuidades.

§ 2.^º As 94:510 obrigações privilegiadas de primeiro grau, de 3% (emissão de 1886, Beira Baixa) são «privilegios creditorios» nos termos do artigo 878.^º do codigo civil portuguez, como todas as demais obrigações privilegiadas de primeiro grau, e isto sem prejuizo do seu privilegio especial, com preferencia sobre todas as outras obrigações privilegiadas de primeiro e segundo grau : sobre as receitas liquidas da linha ferrea da Beira Baixa, sobre o usufructo d'essa concessão, sobre o valor do material circulante d'essa linha, e especialmente sobre a garantia de juro dada pelo thesouro publico para a mesma linha, nos termos das condições estabelecidas no diploma de concessão de 29 de julho de 1885, e pelo contrato de emissão de 28 de outubro de 1886, garantia a consignar conforme esse contrato até a concorrencia da annuidade necessaria para o pagamento integral da amortisação e do juro reduzido a 3%, oiro, d'essas obrigações, como é estipulado na base decima terceira da convenção. No caso em que o governo use do direito de resgate da linha da Beira Baixa, estipulado pelo diploma da concessão de 29 de julho de 1885, a totalidade das annuidades ou pagamentos por conta que o governo tenha que satisfazer nos termos do dito contrato, ficará especialmente, e em primeiro lugar, obrigado ao pagamento do juro e da amortisação das obrigações de que se trata, sem compensação possível de creditos presentes ou futuros contra a companhia com a garantia de juro ou com essa annuidade.

§ 3.^º Os privilegios e direitos especiaes das obrigações de 4% sobre todos os terrenos conquistados ao Tejo são mantidos nos termos estipulados por occasião da emissão d'essas obrigações, e conforme o disposto no alvará de 9 de abril de 1887.

§ 4.^º Os privilegios das obrigações mencionadas nos §§ 1.^º, 2.^º e 3.^º d'este artigo são validos e definitivos sem que seja preciso nenhum registro, nem notificação ou publicação qualquer.

§ 5.^º O pagamento dos titulos reembolsaveis e dos coupons de todas essas obrigações effectuar-se-há á escolha do portador, em Lisboa pelo cambio sobre Paris na caixa da companhia, em Paris em francos oiro, em Berlim em marcos oiro, nos cofres dos estabelecimentos encarregados d'esse serviço. Toda a obrigaçao chamada a reembolso cessa de vencer juro desde a data em que for reembolsavel.

Todas as obrigações privilegiadas de primeiro e segundo grau, assim como os seus coupons, estão e serão isentos de quaisquer impostos portuguezes, presentes ou futuros, excepto o do sello, porque a companhia toma a seu cargo todos esses impostos, salvo no caso do pagamento dos coupons ou reembolso dos titulos se effectuar em Portugal, porque então serão satisfeitos pelos portadores.

Os numeros das obrigações reembolsadas ou compradas no mercado serão publicados, pelo menos, em dois periodicos portuguezes, dois periodicos franceses e dois periodicos allemaes.

§ 6.^º A companhia real não poderá, seja qual for o pretexto, crear nenhuma obrigaçao privilegiada, hypothecaria, garantida ou caucionada, que possa de qualquer forma modificar a situação respectiva das obrigações privilegiadas de primeiro e segundo grau, acima mencionadas, ou prejudicar os seus direitos e privilegios.

No caso em que a companhia obtenha outras concessões de linhas ferreas poderá ser autorizada a crear obrigações, attendendo ás prescripções acima mencionadas; mas essas novas obrigações não poderão, em nenhum caso, ter participação nas receitas geraes da companhia senão depois do pagamento completo do juro e amortisação das obrigações privilegiadas do primeiro e segundo grau acima mencionadas.

Artigo 4.^º

As acções serão nominativas e ao portador.

Artigo 5.^º

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

Artigo 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.

Artigo 7.^º

Todos os annuncios relativos a negocios da companhia serão publicados na folha oficial de Lisboa e nos periodicos franceses e allemaes, designados pelo conselho de administração.

Artigo 8.^º

Os herdeiros ou credores de qualquer accionista não podem, sob pretexto algum, penhorar ou exigir sequestro dos bens e valores da companhia, nem pedir a sua venda ou partilha judicial, nem ingrir-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

Artigo 9.^º

A companhia é administrada por um conselho de vinte e um membros, dos quais :

Cinco serão eleitos pela assembléa geral dos accionistas; d'esses cinco administradores quatro serão cidadãos portuguezes residentes em Portugal, podendo o quinto ser estrangeiro;

Onze serão eleitos pela assembléa geral dos obrigacionistas, como é estipulado no artigo 48.^º; d'esses onze administradores, dois deverão ser cidadãos portuguezes, residentes em Portugal, os nove restantes poderão ser estrangeiros;

Cinco serão livremente nomeados pelo governo 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 pelas assembléas geraes dos obrigacionistas.

Artigo 10.^º

Dentro de oito dias depois da sua eleição deverá cada administrador justificar a propriedade de 100 acções, se tiver sido eleito pela assembléa geral dos accionistas; ou de 50 obrigações privilegiadas do primeiro grau, 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 ou Berlim, que a commissão executiva designar.

§ unico. Estes titulos serão inalienaveis durante o periodo da gerencia, e só poderão ser levantados depois de aprovadas as contas da mesma gerencia pela assembléa geral dos accionistas.

Artigo 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 do conselho fiscal, substituirá o commissario nos seus impedimentos junto do conselho de administração, e será retribuido pela companhia como os membros do conselho fiscal.

Artigo 12.^º

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

§ unico. A importânciia total das retribuições e honorários do conselho de administração, comprehendido o *comité de Paris*, da comissão executiva, do conselho fiscal, do commissario regio e do seu adjunto, não deverá nunca exceder 2 % das reccitas líquidas da companhia real.

Artigo 13.^º

A assembléa geral dos accionistas procederá annualmente á renovação parcial do terço dos seus representantes no conselho de administração. Nos dois primeiros annos de cada periodo trienal serão substituídos dois administradores, e um no terceiro anno. 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.

Artigo 14.^º

O conselho de administração terá um presidente de nacionalidade portugueza, e dois vice-presidentes, 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 tomar a presidencia da sessão.

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

Artigo 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, excepto no caso previsto pelo § 1.^º do artigo 47.^º dos presentes estatutos.

Devem estar, pelo menos, presentes pessoalmente seis 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 deliberação sobre o ponto em discussão, devendo o conselho dar conhecimento da questão aos administradores ausentes, para que elles possam emitir o seu voto por escrito. Do mesmo modo se procederá no caso de divergência entre o *comité de Paris* e o conselho de administração.

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

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

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

Artigo 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 validos, deverão ser assignados pelo presidente ou por quem fizer as suas vezes, e pelo secretario do conselho.

§ unico. Das actas do conselho de administração será enviada imediatamente copia ao *comité de Paris*, e a qualquer administrador que a pedir, se o pedido d'esse administrador não for rejeitado por decisão do conselho de administração.

Artigo 17.^º

Em caso de falecimento ou demissão de um ou mais administradores representantes dos accionistas, os outros administradores da mesma origem preencherão a vacatura 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 a vacatura, mas só em relação no tempo de exercicio que faltava ao administrador demittido ou falecido.

Artigo 18.^º

O conselho é investido, para a administração dos negócios da companhia, salvo o disposto nos artigos 47.^º e 67.^º, nos poderes os mais amplos para:

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

b) Auctorizar e effectuar toda a compra de terrenos ou outros immóveis que forem necessarios para a realização dos fins da sociedade; auctorizar e effectuar todas as vendas de terrenos e outros immóveis que não sejam necessarios á realização dos fins da sociedade;

c) Fazer convenções relativas ás relações que convenha estabelecer com outras emprezas de 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 para o pagamento de qualquer subsidio. N'este ultimo caso deverão, para serem executorias, ser previamente approvadas pelo governo e pela assembléa geral dos accionistas;

d) Regular, conforme os estatutos, o emprego dos fundos de reserva e o dos fundos disponíveis;

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

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

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

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

i) Nomear ou demittir o ou os directores e os adjuntos ou sub-directores da companhia, fixar os quadros do pessoal e os respectivos vencimentos;

j) Fixar as despezas, 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 auctorizar a compra de todos os materiaes, máquinas e outros objectos necessarios para a exploração, ou a venda de quaesquer materiaes por ella produzidos ou que sejam inuteis;

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

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

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

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

p) Nomear e demittir, sob proposta do ou dos directores, todos os empregados, e auctorizar o dito ou os ditos directores a fazer todas ou parte d'essas nomeações; fixar-lhes as atribuições e ordenados, conceder-lhes gratificações; emfim:

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

§ unico. Cada um dos membros do conselho, de acordo com a comissão executiva, terá sempre o direito de examinar os livros da companhia, e de proceder a todas as verificações de contabilidade e de caixa que julgar necessarias.

Em caso de desacordo, será o incidente submettido ao conselho de administração, que resolverá na sua mais proxima reunião.

Artigo 19.^º

A direcção dos serviços é confiada, debaixo da vigilância e fiscalisação do conselho de administração, e da comissão executiva, a um ou dois directores, que tomarão a direcção geral, e dos quais um deverá ser portuguez.

Poderá haver um ou mais sub-directores, adjuntos aos directores.

O ou os directores assistem ás deliberações do conselho e da comissão executiva; têm n'ellas voto consultivo; têm ás suas ordens todos os funcionários ou empregados dos serviços administrativos e especiais; propõem ao conselho de administração a nomeação ou demissão dos empregados e os seus vencimentos; nomeiam e demitem os empregados cujas nomeações o conselho lhes tenha de-

legado; preparam o expediente relativo á modificação das taxas, tarifas e regulamentos relativos á organização do serviço e bem assim o dos contratos relativos á construção e exploração dos caminhos de ferro e outras empresas que constituem os fins da companhia.

O conselho de administração determinará as atribuições do ou dos directores, e poderá delegar n'este todos os mais poderes que julgar convenientes.

Artigo 20.^o

Os membros do conselho de administração não contrahem, em virtude da sua gerencia, nenhuma obrigação pessoal ou solidaria relativamente a compromissos da companhia. Respondem unicamente pela execução do seu mandato e pela observância das prescrições dos estatutos.

Artigo 21.^o

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

Artigo 22.^o

Os negócios correntes da administração da companhia serão geridos por uma comissão executiva, delegada do conselho de administração, formada anualmente, logo em seguida ás assembléas gerais em que houver eleição ou renovação do conselho, e composta de oito administradores, que devem residir em Lisboa, a saber:

a) Dois escolhidos pelo governo de entre os representantes d'este;
b) Quatro escolhidos pelo comité de Paris de entre os membros do mesmo comité;

c) Dois escolhidos pelos administradores representantes dos accionistas de entre os mesmos representantes.

§ 1.^o A comissão executiva terá um presidente de nacionalidade portuguesa com voto de qualidade em caso de empate, e um vice-presidente, eleitos anualmente pela mesma comissão executiva de entre os seus membros.

§ 2.^o A comissão poderá funcionar estando presentes só quatro membros, mas n'este caso as resoluções, para serem válidas, precisam ter três votos conformes e todos os membros da comissão terem sido convocados.

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

Artigo 23.^o

É proibido aos administradores tomar ou conservar interesse directo ou indirecto n'uma empresa ou n'un contrato feito com a companhia, ou por sua conta, salvo se para isso forem expressamente autorizados por deliberação especial do conselho de administração.

TITULO IV

Do conselho fiscal

Artigo 24.^o

O conselho fiscal será composto de seis membros, eleitos pela assembléa geral dos accionistas, tendo o presidente voto de qualidade. Annualmente serão substituídos dois dos seus 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 permitida.

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

Artigo 25.^o

Cada um dos membros do conselho fiscal receberá uma remuneração fixa votada pela assembléa geral dos accionistas, na sua sessão ordinária de cada anno. Na falta de resolução da assembléa, essa remuneração será igual á que tiver sido abonada no anno anterior, tudo salvo as prescrições do artigo 12.^o § unico.

Artigo 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 atribuições são as que lhe confere o código comercial.

TITULO V

Das assembléas gerais dos accionistas

Artigo 27.^o

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

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

Artigo 28.^o

A assembléa geral ordinária compõe-se dos accionistas possuidores de cem ou mais ações da companhia.

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

Ao depositante de ações ao portador será dado um recibo, designando o número de ações, o dia e a hora do depósito.

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

Artigo 29.^o

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

A delegação deverá ser dada por meio de procuração, cuja assinatura será legalizada, em França e na Alemanha pelo *maire* ou o comissário de polícia da comuna ou por um tabellião, e em Portugal e Espanha por tabellião, sem outra qualquer formalidade legal.

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

Artigo 30.^o

As mulheres casadas, os menores, as corporações e estabelecimentos públicos, 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 autorizações suficientes para tomar parte nas deliberações da assembléa.

Artigo 31.^o

A reunião da assembléa geral realizar-se-ha ordinariamente uma vez por anno na sede social dentro do primeiro semestre.

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

Artigo 32.^o

As convocações serão anunciadas trinta dias, pelo menos, antes da reunião, por anuncios insertos no jornal oficial de Lisboa e nos periódicos franceses e alemães, designados pelo conselho de administração.

Estes anuncios indicarão sempre a ordem do dia, sem prejuízo dos direitos conferidos aos accionistas pelo artigo 38.^o

Artigo 33.^o

A assembléa geral constituir-se-ha e poderá validamente deliberar todas as vezes que os accionistas, presentes ou representados, sejam pelo menos sessenta e reunam entre si a quinta parte das ações existentes.

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

Depois da publicação d'este anuncio continuará a recepção dos depósitos durante o prazo de dez dias, contados também da data da convocação.

Artigo 34.^o

Quando na primeira assembléa se não reúna 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 se poderá deliberar senão sobre objectos para que tiver sido originalmente convocada.

Artigo 35.^º

As sessões da assembléa geral serão dirigidas pelo seu presidente ou vice-presidente, eleitos para este fim de 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 seus credores, será presidida pelo accionista, apurado pela mesma assembléa, designado pela comissão administrativa.

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

O presidente e os escrutinadores nomearão o secretario.

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

Artigo 36.^º

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

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

Nenhum accionista pôde ter nem delegar mais de vinte e cinco 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 cinco votos por todos os accionistas que representar.

Artigo 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 comercial.

Artigo 38.^º

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

A ordem do dia e as resoluções das assembléas geraes, ficam sujeitas ás prescripções do artigo 47.^º § 2.^º dos estatutos.

Artigo 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 negócios da companhia.

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

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

Elegerá os seus presidente e vice-presidente, os membros do conselho de administração da sua escolha 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, salva a aprovação do governo, e conformando-se com as prescripções do final do artigo 38.^º, sobre as propostas dos conselhos de administração e fiscal, relativamente ao aumento do capital social, á prorrogação da duração da companhia, ás modificações nos estatutos, e á dissolução antecipada da companhia, se o julgar necessário.

Fixará a remuneração dos administradores e membros da comissão executiva e do conselho fiscal nos limites do disposto no artigo 12.^º § unico.

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

Artigo 40.^º

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

Esta lista será tambem assignada pelos membros da mesa.

O presidente do conselho de administração comunicará imme-

diatamente ao comité de Paris o texto das resoluções tomadas pela assembléa. Enviará depois uma copia da acta.

Artigo 41.^º

Quando, por algum motivo, seja necessário justificar qualquer decisão da assembléa geral, o secretario do conselho, autorizado pelo presidente do conselho ou por quem o substituir, dará copias ou extractos do registo das actas das sessões.

Artigo 42.^º

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

Taes deliberações só serão validas depois da aprovação do governo, e tendo-se em conta as prescripções do artigo 47.^º

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 das assembléas geraes dos obrigacionistas

Artigo 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 insertas na acta.

Artigo 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. No caso de ausencia simultânea do presidente e vice-presidente, o comité designará um dos seus membros para exercer a presidencia.

Artigo 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 autorisarem 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 imputável.

Artigo 46.^º

Os administradores que formarem o comité de Paris terão os mesmos direitos que os outros administradores e como estes poderão tomar parte nas sessões do conselho, em Lisboa, e assistir á assembléa geral dos accionistas.

Artigo 47.^º

O comité de Paris deverá ser consultado sobre todos os negócios financeiros da companhia e sobre as questões de administração geral, comprehendendo-se debaixo d'esta denominação a fixação dos quadros, vencimentos, nomeação e conservação ou demissão e as atribuições do pessoal superior da companhia, a modificação e determinação das tarifas de applicação geral, emfim, todos e quaisquer assuntos de carácter geral.

§ 1.^º Havendo desacordo entre o comité de Paris e os outros membros do conselho de administração, sobre os assumtos acima indicados n'este artigo, será a resolução sobre que esse desacordo do conselho se manifestar adiada para outra sessão do conselho, expressamente convocada para esse fim. Pedir-se-ha 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 esta resolução se torne definitiva e executoria, será necessário que dois terços dos votos expressos dos membros do conselho a adoptem, e que esses dois terços representem, pelo menos, onze votos.

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

1.^º Se faça qualquer empréstimo, ou se proceda a qualquer realisacão do activo;

2.^º Sejam modificados os estatutos;

3.^o Se faça qualquer contracto que possa modificar a natureza, a extensão, a duração ou as condições das concessões da empresa.

§ 3.^o O comité de Paris reunir-se-ha por convocação do presidente, ou de quem as 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, tendo o presidente voto de qualidade em caso de empate.

São applicaveis ao comité de Paris as disposições dos §§ 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 um outro membro do mesmo comité. Os extractos ou copias d'estas actas, para serem validos, deverão ser assignados pelo presidente ou por quem fizer as suas vezes e por um outro membro do comité. Das actas de todas as sessões será enviada immediatamente copia ao conselho de administração.

Artigo 48.^o

A assembléa geral dos obrigacionistas reunir-se-ha annualmente, o mais tardar no mez immediato á assembléa geral ordinaria dos accionistas, para tomar conhecimento do relatorio do comité de Paris e para proceder á eleição dos membros d'esse comité, e, quando regularmente constituída, representa, para essa eleição, a totalidade dos obrigacionistas, sendo obrigatorias as suas deliberações, mesmo para os ausentes, dissidentes e interdictos.

A assembléa geral dos portadores de obrigações privilegiadas de primeiro grau de 3% e 4% e eventualmente 4½% e 3% (emissão de 1886, Beira Baixa), reunir-se-ha em Paris por convocação do comité de Paris.

Os portadores de obrigações privilegiadas de primeiro grau 4½% e 3% (emissão de 1886, Beira Baixa) poderão ser convocados para uma assembléa na Alemanha quatro dias pelo menos antes da assembléa geral de Paris.

A assembléa geral da Alemanha elegerá então livre e definitivamente dois membros do comité de Paris, que serão ao mesmo tempo membros do conselho de administração, e que residirão em Lisboa ou no estrangeiro, devendo um d'esses dois membros ser delegado do comité de Paris á commissão executiva.

A assembléa da Alemanha, havendo eleito dois administradores, a assembléa de Paris elegerá, pela sua parte, nove membros do comité de Paris, que serão ao mesmo tempo membros do conselho de administração e que residirão em Lisboa ou no estrangeiro.

A ordem do dia da assembléa da Alemanha será a mesma que da assembléa de Paris, salvo no que respeita ao numero dos administradores a eleger. Sobre as outras questões os votos das assembléas allemãs devem ser juntos ao numero correspondente dos votos da assembléa de Paris.

Artigo 49.^o

A assembléa dos obrigacionistas procederá annualmente á eleição dos membros do comité de Paris, pelo mesmo periodo e nas mesmas condições que os outros membros do conselho de administração eleitos pelos accionistas.

A renovação será feita do modo seguinte:

Em cada um dos dois primeiros annos de cada periodo trienal serão substituidos quatro administradores, e tres no terceiro anno.

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

Artigo 50.^o

As assembléas dos obrigacionistas serão convocadas pelo comité de Paris, e presididas pelo presidente ou por um dos membros do mesmo comité de Paris, escolhido por este. A assembléa dos obrigacionistas na Alemanha poderá ser convocada pelos dois membros allemães do comité de Paris, será presidida por um d'esses dois membros ou, em caso de falta, por um obrigacionista nomeado por esses dois membros ou eventualmente eleito pela dita assembléa. As decisões das assembléas de Paris e da Alemanha serão tomadas por maioria de votos; em caso de empate o presidente terá voto de qualidade.

Artigo 51.^o

Para tomar parte nas assembléas geraes deverão os obrigacionistas depositar os seus titulos nos cofres da companhia em Lisboa ou em Paris, ou nos principaes estabelecimentos de credito portugueses, francezes e allemães ou suas succursaes, indicados pelo comité de Paris, de acordo com o conselho de administração.

Artigo 52.^o

A assembléa geral ordinaria dos obrigacionistas poderá constituir-se e deliberar com os portadores de 100:000 obrigações privilegiadas de primeiro grau.

Artigo 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. Na segunda convocação poderá a assembléa constituir-se e deliberar com obrigacionistas representando 50:000 obrigações privilegiadas de primeiro grau. Na terceira convocação a assembléa poderá constituir-se e deliberar seja qual for o numero de obrigações privilegiadas do primeiro grau depositadas.

Artigo 54.^o

Para a fixação dos numeros de obrigações estabelecidos nos artigos 52.^o e 53.^o comprehender-se-ha a totalidade d'ellas depositadas para a assembléa em Paris e para a da Alemanha.

Artigo 55.^o

As despezas de convocação da assembléa annual ordinaria dos obrigacionistas em Paris e na Alemanha não poderão exceder 6:000 francos por anno, sendo dois terços attribuidos a Paris e um terço á Alemanha.

Artigo 56.^o

Terão direito de fazer parte da assembléa em Paris ou na Alemanha os obrigacionistas que tiverem depositado 25 ou mais obrigações privilegiadas de primeiro grau; cada obrigacionista poderá fazer-se representar por outro obrigacionista. Os possuidores de menor numero de obrigações poderão agrupar-se de forma a completarem o numero exigido e fazerem-se representar por um dos agrupados.

Contudo, as sociedades de credito designadas pelo comité de Paris, de acordo com o conselho de administração, para receber o deposito dos titulos, poderão, como mandatarias dos obrigacionistas, tomar parte nas deliberações das assembléas geraes com os mesmos direitos que os que têm os obrigacionistas mandatarios.

Estes mandatarios, assim como os obrigacionistas mandatarios, deverão munir-se de procurações regulares, cuja forma será determinada pelo comité de Paris, de acordo com o conselho de administração.

Artigo 57.^o

Cada membro da assembléa terá um voto por cada 25 obrigações privilegiadas de primeiro grau suas, ou que representar como mandatario.

Não poderá, contudo, ter mais de cem votos, tanto por si proprio como por cada um dos obrigacionistas que representar, sem poder acumular mais de quinhentos votos.

Artigo 58.^o

Poderá ser pedida a convocação de uma assembléa geral extraordinaria em Paris por um grupo de obrigacionistas que provem possuir a quinta parte das obrigações privilegiadas do primeiro grau em circulação, indicando-se o seu objecto, de conformidade com as prescripções do artigo 48.^o

Esta assembléa deverá ser convocada no prazo de quinze dias.

Artigo 59.^o

O conselho de administração da companhia poderá fazer-se representar em todas as assembléas de obrigacionistas por um ou dois administradores não pertencentes ao comité de Paris, que terão voto consultivo, e cujas observações serão insertas na acta.

O conselho de administração, bem como o comité de Paris, terão sempre o direito de fazerem verificar a realidade dos depositos das obrigações para todas as assembléas dos obrigacionistas.

TITULO VII

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

Artigo 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 de ganhos e perdas serão apresentados ao conselho fiscal com antecedencia, pelo menos, de vinte

dias antes da assembléa geral; serão distribuidos aos accionistas antes da mesma assembléa, e por ultimo apresentados a esta.

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

Artigo 61.^o

Enquanto os productos 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 ou para qualquer dotação de fundo de reserva da companhia, salvo o disposto na alinea c) do § 1.^o do presente artigo.

§ 1.^o O producto liquido será applicado da maneira e na ordem seguinte:

a) A quantia necessaria para pagamento do juro de todas as obrigações privilegiadas do primeiro grau;

b) A quantia necessaria para effectuar a amortisação regular, a datar de 1898, inclusive, das obrigações privilegiadas do primeiro grau, por meio de sorteios, com reembolso ao par, em oiro, ou compra no mercado, á escolha da companhia.

Neste ultimo caso a metade da economia resultante da compra no mercado pôde ser applicada a compra supplementar de obrigações do mesmo grau, de modo a acelerar a amortisação.

Se os fundos disponiveis de um exercicio não bastarem para se effectuar integralmente o pagamento do juro e amortisação das obrigações privilegiadas do primeiro grau, prover-se-ha ao deficit por meio de recurso á reserva especial até á concorrença do complemento do juro, devendo esse complemento ser restituído pelos recursos disponiveis dos exercícios seguintes, completando se depois a amortisação em atraso, e ficando entendido que o pagamento dos juros prefere sempre á amortisação.

c) Tirar-se-ha do excedente 10%, no maximo até á concorrença de 200:000\$000 réis em beneficio da reserva especial constituída pelo artigo 63.^o;

d) A quantia necessaria para amortisação, a datar de 1898, inclusivamente, das obrigações privilegiadas de segundo grau, por meio de sorteio com reembolso ao par, em oiro, ou compra no mercado, á escolha da companhia. Neste ultimo caso o terço dos fundos disponiveis, resultante da economia na compra, poderá ser aplicado a compra supplementar de obrigações do mesmo grau, de modo a acelerar a amortisação;

Se os fundos disponiveis de um exercicio não bastarem para se effectuar integralmente o pagamento da amortisação regular das obrigações privilegiadas do segundo grau, o deficit será suprido pelos recursos disponiveis para este efecto dos exercícios seguintes;

e) A quantia necessaria para pagamento do juro, respectivamente até 1 1/2%, 2% e 2 1/4% das obrigações privilegiadas do segundo grau;

f) A quantia necessaria proporcionalmente: para completar até 3%, 4% e 4 1/2% respectivamente, o juro das obrigações privilegiadas do segundo grau, e para completar até 4 1/2% o juro das 94:510 obrigações privilegiadas de primeiro grau de 3%, emissão de 1886, Beira Baixa (originariamente de 4 1/2%), munidas para esse efecto de uma folha de coupons especiais, sem data de vencimento, do maximo de 1 1/2% (7 1/2 francos ou 6 marcos);

g) Até 5% para o fundo de reserva ordinaria até que esse fundo tenha atingido 10% do capital acções;

h) O excedente terá a applicação que a assembléa geral dos accionistas determinar sobre proposta do conselho de administração.

§ 2.^o Os juros a repartir eventualmente pelas obrigações privilegiadas de segundo grau e pelas 94:510 obrigações privilegiadas, 3% do primeiro grau (emissão de 1886, Beira Baixa), como complemento, serão pagos no decurso do semestre seguinte ao encerramento do exercicio, contra entrega do coupon chamado a pagamento, sem nenhum direito de repetição parcial ou total sobre os exercícios ultiores.

§ 3.^o Os excedentes disponiveis até 1897 inclusive, depois do pagamento dos coupons das obrigações privilegiadas de primeiro grau, serão levados á reserva especial, de que se trata no artigo 63.^o destes estatutos.

Artigo 62.^o

A amortisação das acções, devendo concordar com a expiração do prazo da ultima concessão de caminho de ferro feita á companhia, a assembléa geral destinará para esse fim do remanescente, a que se refere a alinea g) do § 1.^o do artigo antecedente, um abono proporcional ao capital acções, que será aumentado dos dividendos das acções successivamente amortisadas.

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

Os portadores das acções, designadas pelo sorteio para serem amortisadas, receberão em numerario o capital 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 com 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% ás acções não amortisadas.

Os portadores d'estas acções especiaes conservarão os mesmos direitos que os portadores das acções não amortisadas, excepto ao dividendo até 6% 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

O reembolso do capital das acções amortisadas será efectuado em Lisboa, Paris e Berlim, nos cofres designados pelo conselho de administração, a contar do 1.^o de janeiro do anno seguinte áquelle em que a amortisação for votada.

§ 1.^o 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, por meio de compra no mercado, de maior numero de acções do que o permitiria o abono proporcional no capital social, augmentado dos dividendos mencionados n'este artigo; porém, quando se dê este caso, não serão levados á conta do fundo de futuras amortisações os dividendos das acções antecipadamente amortisadas, senão quando chegar a epocha em que o deveriam ter sido pelo processo ordinario.

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

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

Estas epochas serão anunciadas na forma indicada no artigo 7.^o

Todos os dividendos que não forem cobrados no prazo de cinco annos da data d'este annuncio reverterão a favor da companhia.

Artigo 63.^o

As reservas da companhia são constituídas e administradas da maneira seguinte:

1.^o A *reserva ordinaria* é constituída pelas deduções previstas no artigo 61.^o § 1.^o, alinea g), até á concorrença do 10% do capital social. O conselho de administração regulará o seu emprego.

2.^o A *reserva especial* é constituída:

a) Pelos diferentes titulos: dívida publica, acções e obrigações de outras companhias, que estão ou vierem a estar na posse da companhia;

b) Por todos os excedentes de receitas depois do pagamento dos coupons das obrigações privilegiadas do primeiro grau até 31 de dezembro de 1897, como é determinado pelo artigo 61.^o § 3.^o;

c) Pelas deduções previstas no artigo 61.^o § 1.^o, alinea c);

d) Pelo producto das vendas de bens imobiliarios, excepto os terrenos do Tejo.

Esta reserva especial é destinada:

Até 31 de dezembro de 1897 a assegurar o pagamento regular dos coupons das obrigações privilegiadas de primeiro grau, assim como o pagamento dos compromissos da companhia, comprehendendo as obras em via de execução, e prover a todos os ditos compromissos existentes n'aquella data.

A datar de 1898 esta reserva será unicamente destinada a assegurar o pagamento regular dos coupons das obrigações privilegiadas de primeiro grau, e deverá ser constituída, no limite dos seus recursos, em espécies ou titulos, com uma parte liquida em espécies de 300:000\$000 réis, oiro, que ficará sempre disponível nas caixas dos banqueiros da companhia. Os rendimentos dos titulos não realizados n'esta data acrescentar-se-hão á reserva em oiro, e até á devida concorrência; o excesso, se houver, entrará nas receitas geraes da companhia.

3.^o A *reserva extraordinaria* é constituída pelas obrigações privilegiadas de primeiro grau criadas pela base primeira da convenção, e que são conservadas em carteira, conforme as disposições das bases quinta e decima terceira da dita convenção.

Esta reserva tem por fim prover em geral a quaisquer despezas extraordinarias. O rendimento d'esta reserva entra nas receitas geraes da companhia.

TITULO VIII

Liquidação e contestação

Artigo 64.^o

Quando por qualquer motivo seja resolvida a dissolução da sociedade, a assembléa geral nomeará para liquidatarios tres accionistas que tenham direito de votar, e que não façam parte do conselho de administração, e quatro membros d'este conselho, sendo dois membros do *comité de Paris*.

Estes liquidatarios procederão immediatamente á liquidação na forma prescrita para casos identicos no código commercial.

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

Artigo 65.^o

Logo que tenha sido resolvida a dissolução, os haveres sociaes serão realizados. Pagar-se-hão todas as quantias pertencentes a

terceiros, segundo a classificação dos créditos, e o que sobrar será distribuído pelos acionistas ao *pro rata* das ações que possuirem.

No caso de se apresentarem dificuldades relativamente à distribuição serão estas resolvidas pela forma indicada no artigo seguinte.

Artigo 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 forma prevista nos mesmos contratos e alvarás.

§ único. As contestações que se levantarem entre o conselho de administração ou assembléa geral e acionistas, serão submetidas a arbitramento, sendo dois árbitros nomeados pela companhia, representada pelo conselho de administração, e dois pelos acionistas.

A nomeação do quinto árbitro, quando necessária, será deferida ao juiz do tribunal do comércio de Lisboa, se as partes não se accordarem para essa nomeação.

TITULO IX

Disposições gerais e transitorias

Artigo 67.^º

O governo terá o direito de suspender e anular as deliberações da companhia sobre emissão de títulos, aquisição ou arrendamento de linhas, contratos de empreitadas gerais ou quaisquer outros actos de administração contrários às leis, aos termos dos contratos e diplomas de concessão existentes ou aos estatutos.

Artigo 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 comissão administrativa convocará imediatamente em Lisboa a assembléa geral dos acionistas, e em Paris e, se deve ter lugar, na Alemanha, as assembléas gerais dos obrigacionistas nos termos da mesma convenção, para no prazo de trinta dias, e conforme estes estatutos, procederem à eleição dos corpos gerentes da companhia.

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

§ 2.^º A assembléa geral dos portadores de obrigações existentes no 1.^º de janeiro de 1894 será realizada em Paris sobre a presidência do presidente do syndicato geral dos obrigacionistas da companhia real dos caminhos de ferro portugueses, ou na sua falta, por um outro membro do syndicato, designado pelos seus colegas. Esta assembléa elegerá, conforme o estipulado nos artigos 9.^º e 48.^º dos estatutos, os administradores que formarão o *comité de Paris*.

Os portadores de obrigações de 4 1/2 por cento existentes no 1.^º de janeiro de 1894 poderão ser convocados para uma assembléa na Alemanha sob a presidência de um membro do *comité de Berlin* designado pelos seus colegas. Esta assembléa elegerá então dois administradores de conformidade com as estipulações do artigo 48.^º dos estatutos.

Só terão direito de assistir a essas primeiras assembléas e de tomar parte nas votações com um voto por vinte e cinco obrigações antigas e o máximo de cem votos por obrigacionistas, por si e por cada um dos seus mandantes, mas sem poder acumular mais de mil votos, os portadores das obrigações actualmente em circulação, com exclusão absoluta das obrigações pertencentes à companhia real ou por ella dadas em caução, fosse a quem fosse ou por qualquer motivo.

No entanto, os nove credores da dívida fluctuante e as três companhias espanholas de caminhos de ferro, considerados obrigacionistas pelo facto da aceitação da convenção, conforme as bases sexta, setima e oitava da mesma convenção, terão o direito igualmente de tomar parte nas deliberações desta assembléa geral, com o máximo de cem votos cada um, isto é, o máximo de mil e duzentos votos.

Estas assembléas poderão deliberar seja qual for o número de obrigações representadas e tomarão as suas decisões por maioria absoluta de votos, tendo o presidente voto de qualidade em caso de empate.

O depósito dos títulos nos bancos e sociedades de crédito, os direitos dos delegados mandatários, e dos obrigacionistas mandatários, assim como a forma das procurações são reguladas pelos artigos 51.^º e 56.^º destes estatutos.

§ 3.^º O texto das novas obrigações de 3 por cento e o da estampilha das demais obrigações será estabelecido de acordo com o *comité de Paris*, ficando outrossim declarado que o texto da estampilha das 94:510 obrigações de 3% (emissão de 1886, Beira Baixa) será digitado de acordo com o actual *comité de Berlin*.

Artigo 69.^º

Durante o período de cinco anos, a que se refere o § 1.^º 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 efeito a comissão executiva de que trata o artigo 22.^º como correspondente à comissão administrativa e tendo-se em atenção as prescrições do § único do artigo 12.^º

Artigo 70.^º

A comissão administrativa nomeada por decreto de 11 de novembro de 1893, continuará a gerir os negócios da companhia durante todo o período que mediar desde a homologação da convenção entre a companhia e os credores até à posse dos novos corpos gerentes. Pertence à comissão administrativa dar posse ao conselho de administração, ao conselho fiscal e ao presidente da assembléa geral dos acionistas, logo que se realize a eleição de que trata o artigo 68.^º; desde essa posse cessarão as funções da referida comissão.

Assignados : *Antonio M. P. Carrilho* — *Ernesto Madeira Pinto* — *Kergall* — *Ayrault* — *H. Hohenemser* — *Alph. Courtois* — *Tony Chauvin* — *J. Andreae* — *Armand* — *Juglar*.

Comissão administrativa da companhia real dos caminhos de ferro portugueses, em 10 de maio de 1894. — Assignados : *Antonio Maria Pereira Carrilho*, vice-presidente — *Victorino Vaz Junior* — *José Monteiro Soares de Albergaria* — *Manuel Paes Villas Boas* — *M. de Castro Guimarães* — *João Marcellino Arroyo* — *E. Madeira Pinto*.

Está conforme. — Lisboa, 19 de maio de 1894. — O escrivão do tribunal do comércio, *Julião Bartholomeu Rodrigues*.

MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS, COMERCIO E INDUSTRIA

Repartição do comércio

Tendo a comissão administrativa da companhia real dos caminhos de ferro portugueses comunicado ao meu governo que, em virtude de reclamações de representantes de grande número de obrigacionistas estrangeiros, tivera de com elles entrar em negociações para que, modificados alguns pontos do projecto de convenção apresentado pela mesma comissão em 5 de janeiro de 1894, pudesse a dita convenção obter o voto da maioria dos referidos obrigacionistas; havendo-se chegado a acordo, em virtude do qual foi assignado em 4 do corrente mês em Paris, pelos representantes legaes da companhia e os representantes dos ditos obrigatários, um projecto de convenção a submeter aos credores, nos termos do decreto de 9 de novembro de 1893; e concluindo a referida comissão por pedir a aprovação do governo para o mencionado projecto de convenção em harmonia com o preceito do citado decreto;

Considerando que o projecto ora submetido à aprovação do meu governo está de harmonia, não só com o artigo 1.^º e seu parágrafo da lei de 27 de julho de 1893, mas ainda com o artigo 10.^º § 1.^º do mencionado decreto: hei por bem, tendo ouvido o conselho de ministros, decretar o seguinte:

Artigo 1.^º É aprovado para os efeitos legaes, e na parte que interessa ao estado, o projecto da convenção da companhia real dos caminhos de ferro portugueses com os seus credores, assignado em Paris em 4 de maio corrente e aprovado pela comissão administrativa da mesma companhia em 10 do mesmo mês, concordando assim o governo em que se altere e substitua o projecto de convenção que a dita comissão administrativa apresentara em 5 de janeiro de 1894, e a que se referia o decreto de 11 do mesmo mês e anno.

Art. 2.^º Para o caso da dita convenção obter o voto favorável da maioria dos credores e ser homologada pelo tribunal, os privilégios das obrigações da referida companhia real dos caminhos de ferro portugueses, estabelecidos nos §§ 1.^º, 2.^º, 3.^º e 4.^º da base 1.^º do mesmo projecto de convenção, são declarados, a contar da homologação pelo tribunal, em vigor para todos os efeitos, nos termos estipulados nos referidos parágrafos e base, e serão validos e definitivos sem que seja preciso nenhum registo, notificação ou publicação qualquer, nos termos do artigo 878.^º do código civil.

O presidente do conselho de ministros e ministro e secretario d'estado dos negócios da fazenda, e os ministros e secretarios d'estado dos negócios ecclesiásticos e de justiça, e das obras publicas, comércio e industria, assim o tenham entendido e façam executar. Paço, 16 de maio de 1894. — REI. — *Ernesto Rodolfo Hintze Ribeiro* — *Antonio de Azavedo Castello Branco* — *Carlos Lobo d'Avila*.

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Para os efeitos do § 3.^º do artigo 6.^º do decreto de 9 de novembro de 1893, declara-se que o depósito de obrigações para a emissão de voto sobre a convenção entre a companhia real dos caminhos

de ferro portuguezes e os seus credores, mandada publicar por edital do tribunal do commercio de Lisboa de 18 do corrente mez, se pôde verificar:

Em Lisboa:

Nas caixas da companhia;
Nos baneos de Portugal, commercial de Lisboa e Lisboa & Açores.

No Porto:

No banco alliança e no banco portuense.

Em Paris:

Na caixa da delegação da companhia real, rua de Chateaudun, 28, e nos seguintes estabelecimentos de credito: banque International; banque de Paris et des Pays-Bas; banque Parisien; Comptoir National d'Escompte; Crédit Industriel; Crédit Lyonnais et Société Générale; no cofre do consulado portuguez.

Em Lyon:

Na caixa da Société Lyonnaise.

Em Londres:

Nas caixas Glyne Mills Currie & C.^o;
No cofre do consulado portuguez.

Na Alemanha:

No Banc Fur Handel und Industrie, nas suas caixas em Berlim, Darmstadt e Francfort;
No cofre do consulado de Portugal em Berlim.

Em Bruxellas:

Na caixa do banco de Brabant;
No cofre do consulado de Portugal.

Em Liége:

Na caixa do banco Liégoise ou na sua caixa em Bruxellas.

Declara-se mais que, por despacho do juiz do tribunal do commercio de Lisboa, datado de 19 do corrente, as obrigações que forem depositadas podem ser restituídas logo que a convenção seja aprovada ou rejeitada; em quinze dias depois de findo o prazo de que trata o edital do mesmo tribunal de 18 do corrente mez, mas nesse caso os estabelecimentos ou consulados que tiverem recebido os depositos devem tomar nota circumstanciada dos numeros, classes e tipo dos respectivos titulos, e declarando a obrigação a que estão sujeitos pelo deposito em que estiveram, isto alem da descrição minuciosa dos mesmos titulos que tem de ser feita no documento do voto a apresentar ao tribunal.

Companhia real dos caminhos de ferro portuguezes.—Lisboa, 21 de maio de 1894.—O vice-presidente da comissão administrativa e presidente do conselho de administração, *Antonio Maria Pereira Carrilho*.

Tarifas de transporte

Especial P. n.^o 9 da companhia real combinada com o Sul e Sueste, para transporte de batatas.—Finalmente depois de nove mezes perdidos em discussões estereis e esperando pareceres peregrinos, foi aprovada pelo governo e vai começar a vigorar em 15 de junho a nova tarifa para o transporte de batatas da zona da Beira Baixa para o Alemtejo.

Os preços muito reduzidos e as facilidades do transporte directo devem fazer com que esta tarifa seja muito utilizada pelo publico que tem assim meio de enviar os seus transportes de uma a outra província, sem se preocupar com a transferencia dos volumes em Lisboa, desde a estação do Caes dos Soldados até a do Terreiro do Paço, evitando os gastos intermediarios e outras despesas que hoje gravam estes transportes.

Aluguer de jaulas para condução de touros.—Desde 1890 que a companhia real, para facilitar aos criadores de gado bravo o transporte de touros pelo caminho de ferro para as diferentes praças do paiz, resolveu, a exemplo do que se pratica em Hespanha, mandar construir um certo numero de jaulas em que os touros podem não só ser transportados sobre os wagons, como levados pelas estradas ordinarias, visto que as jaulas tem rodas especialmente para esse fim.

O projecto de tarifa para este aluguer levou *quatro annos* (!) para ser aprovado pelo governo, graças á demora nos pareceres e contrapareceres dos diferentes conselhos consultados. Agora vai ser posto em vigor desde 15 de junho como se verá do exemplar que daremos como annexo do proximo numero.

As condições d'este serviço estão tão detalhadamente expressas n'essa tarifa que nos julgamos dispensados de as explicar mais aqui.

Bilhetes por preços reduzidos

O costumado serviço de verão que por combinação entre a companhia real e o Minho e Douro costuma ser posto em vigor todos os annos vai brevemente começar, tendo importantes alterações.

D'estas a principal é a criação de bilhetes de grupos de 2, 3, 4 ou mais passageiros com uma certa redução sobre os preços já reduzidos d'aquella tarifa.

Assim, por exemplo, de Lisboa para Valença e volta um passageiro em 1.^a classe paga 15⁷⁰80; sendo dois passageiros pagarão, cada um 14⁷⁶30; sendo trez pagarão 14⁷¹80 e sendo quatro ou mais à razão de réis 13⁷⁵80.

ARREMATAÇÕES

Companhia real dos caminhos de ferro portuguezes

Prorrogação do prazo para o concurso de material fixo de via

Esta companhia proroga até 8 do proximo mez de junho o prazo do concurso para o fornecimento de carris, mudanças de via, cruzamentos, agulhas, chapins, escapulas, parafusos e tire-fonds que estava anunciado para 17 do corrente.

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

Lisboa, 10 de maio de 1894.

Fornecimento de pedras lithographicas

No dia 15 de junho, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a comissão administrativa da companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de pedras lithographicas.

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

Lisboa, 14 de maio de 1894.

Fornecimento d'artigos de caoutchouc

No dia 22 de junho pela 1 hora da tarde, perante a comissão administrativa d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de artigos de caoutchouc.

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

Lisboa, 14 de maio de 1894.

Fornecimento de Chapas tubulares

No dia 15 de junho pela 1 hora da tarde, perante a comissão administrativa d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de chapas tubulares de cobre, para caixas de fogo de locomotivas.

As condições e desenhos estão patentes em Lisboa, na repartição central dos armazens, todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde e em Paris, na agencia da companhia, 28 rue Chateaudun.

Lisboa, 14 de maio de 1894.

Caminhos de ferro do Minho e Douro

Fornecimento de cobre

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 8 de junho, á 1 hora da tarde, na administração do 1.^o bairro do Porto e perante o respectivo administrador, se ha-de proceder ao concurso publico para o fornecimento de cobre em chapa e em barra, para os caminhos de ferro do Minho e Douro.

Para ser admittido como licitante, terá cada concorrente de effectuar no cofre d'esta direcção o deposito provisorio de 23⁷⁸00 réis. O deposito definitivo que é obrigado a fazer o concorrente a quem for adjudicado o fornecimento, será de 5 por cento da importancia total do fornecimento.

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

Porto, 10 de maio de 1894.