

Gazeta dos Caminhos de Ferro

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

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

ENGENHEIRO CONSULTOR

C. XAVIER CORDEIRO

Proprietario-director-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDATOR

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

SECRETARIO, Alfredo Mesquita.—CORRESPONDENTES: MADRID, D. Juan de Bona.—PARIS, L. Cretey.—LIVERPOOL, W. N. Cornett.—BRUXELLAS, R. da Trindade

TYPOGRAPHIA DO COMMERÇIO

T. do Sacramento ao Carmo, 7

Redacção e administração

48—RUA NOVA DA TRINDADE—48

LISBOA

TELEPHONE N.^o 27

End. telegraphico CAMIFERRO

Este numero tem 32 paginas.

SUMMARIO

	Páginas
VIA FERREA DE Benguela, por O. S.....	377
O SERVIÇO FLUVIAL DO SUL E SUESTE, por J. Fernando de Sousa.....	379
PARTES OFICIAIS — Portaria de 20 de novembro — Relatório de 27 de novembro — Portarias de 28 e 29 de novembro do Ministério das Obras Públicas 382 a 384 — Decreto e contrato de 13 de novembro — Relatório e decretos, idem — Decreto de 27 de novembro — Relatório, decreto e contrato de 28 de novembro do Ministério da Marinha e Ultramar.....	385 a 400
PARTES FINANCEIRAS — Boletim da Praça de Lisboa, por L. R. — Cambios, descontos e seguros — Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis	402
NOTAS DE VIAGEM — VII — A estação da Lucerna — A cidade — O lago — O Stanserhorn.....	402
PIAS A MOURA.....	403
LINHAS PORTUGUEZAS — Estação Central do Porto — Caminho de ferro da Beira, África — Vendas Novas — Silves a Portimão.....	403
LINHAS ESTRANGEIRAS — Espanha — Suíça.....	404
COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO ATRAVEZ D'ÁFRICA — Relatório do Conselho de Administração.....	405
ARREMATAÇÕES.....	406
ANNUNCIOS.....	407
AGENDA DO VIAJANTE.....	408
HORÁRIO EM 16 DE DEZEMBRO DE 1902	408
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA.....	408

Vía ferrea de Benguela

Vae grande celeuma nos arraiás da imprensa política em que se combate por combater, e onde se considera como dever d'um partido, apreciar com desfavor todos os actos de outro partido.

A noticia do contrato de 28 de novembro caiu inesperada e subitamente, como um meteorolito a cortar d'improvviso a atmosphera calma da politica nacional, que apenas tinha para se entreter a leitura dos telegramas mas dando conta da viagem d'El Rei. D'ahi o movimento de surpresa desconfiada, e as precauções dos primeiros commentarios.

Nem é para extranhar tamanho sobresalto. O contrato interessa por tal modo á economia e á vida mesma da nação, que seria mais para suprehender que passasse despercebidamente como cousa minima sem significação ou valor.

Pode agora, que são passados alguns dias depois da publicação dos 60 artigos do contrato Williams, dizer-se que a opinião geral lhe foi favorável, embora exista quem continue a consumir esterilmente munições no fogo que se faz mais para honra da bandeira do que em beneficio da causa, ou quem esteja ainda a cançar a vista armando-a de lupa com que favulte os inconvenientes que podem derivar para o nosso paiz das suas clausulas.

Ha quem num movimento sincero e espontaneo tenha invejado a boa estrella do sr. Teixeira de Sousa que, sem esforços e sem o presumir, logrou dotar a província de Angola com um melhoramento que só poderia ser rea-

lizado com os recursos e sacrificios do paiz d'aqui a uns 20 annos.

Ha quem queira ver em tudo isto a acção politica d'uma grande nação forte em patriotismo, em bom senso pratico, e em bom ouro sterlino que se serve dos meios modernos — as vias ferreas — para conquistar pacificamente a África e estabelecer ali, alargando-o, o seu enorme dominio. Portugal de Angola seria tratado como a China, onde as nações industriaes e emigrantes da Europa andam á compita a benficial-a com linhas ferreas.

Lembram-se estes, talvez com razão, que a guerra moderna se não faz tanta vez já com as armas de fogo ou com o aço das lanças; e que casos ha em que se consegue mais com o peso do aço em carris do que com o peso das granadas.

Ha quem ponha na balança o calculo dos beneficios concedidos pelo Estado á empresa e os que para nós resultam, ficando persuadidos de que penderá para aquelle lado, já ou mais tarde, quando ao modo de Brenno ali se deitar, não a espada que symbolizava a força das armas, mas o livro de chéques que representa a força do dinheiro.

Ha, quem depois de ler o contrato e depois de o comparar com outros da mesma natureza e reconhecendo do confronto que este nos é muito mais favorável, fique suspeitoso de tamanha fortuna, na convicção pessimista em que se está de que o que é bom não pode ser para nós.

Mas ha tambem quem, desprevenido, sem desejo de applaudir por espirito de partido ou de combater por vicio politico; sem entusiasmos que obscureçam o exame, nem desfalecimentos que o difficultem, chegue a uma conclusão nitida e serena, que é esta. O contrato é excelente e mal faria o governo se, em hesitações ou receios, se abstivesse de o celebrar. Grande seria a sua responsabilidade se o desdenhasse para não arrostar com as consequencias d'uma medida de tamanho alcance, na quietação estéril de quem se quer alheiar aos incommodos da critica suspicaz dos adversarios ou dos invejosos, preferindo o seu commodo pessoal e preterindo as obrigações que impendem nos homens de estado.

*

Não é a primeira vez que a Inglaterra pensa em construir caminhos de ferro que atravessem territorios portugueses.

Era ministro do ultramar o malogrado e integro estadista Barros Gomes quando lhe foi feita uma proposta para se ligar as duas costas por uma via ferrea, um transafricano. As negociações protelaram-se por largos meses. Vieram as duvidas, os receios da opinião.

Os proponentes desanimados descoroçaram e sairam. Mezes depois estavam ultimadas as negociações no estado livre do Congo.

Diziam os patriotas, com boas intenções mas em affir-

mações metaphysicas, que as vias ferreas da nossa África deviam de ser exclusivamente portuguezas, de capital portuguez, com constructores portuguezes, exploradas por portuguezes. Todos sabem quanto nos teem custado as trinta e quatro dezenas de kilometros ali abertas á exploração.

Não se aceitou a proposta e perdeu-se assim o melhor e mais irresponsável argumento sobre a soberania portugueza na África central, a melhor demonstração do direito de Portugal a colorir de rosea côr o vasto mapa de Angola à contra-costa, só para que nesse riso-nho mappa, em que a nossa phantasia meridional tão facilmente estendeu uma aguada, não houvesse um longo traço encarnado ou preto a representar uma via ferrea construída por inglezes e explorada por elles durante um período de 99 annos.

E por isto talvez se perdeu o direito. Nem valeram os argumentos historicos, nem as ousadas viagens dos rudes e aventureiros peões portuguezes.

*

E' necessário que sejamos praticos. Portugal não tem os meios necessários para poder desenvolver devidamente o seu glorioso e rico património ultramarino. Não pôde também impedir que esse desenvolvimento se dê. Falta-lhe a riqueza, a actividade, e o bom senso administrativo que outras nações teem. Bons para combater, ousados e valentes, fallece-nos o esforço noutrios emprehendimentos. O caso do tributo que os nossos navegadores se prestavam a pagar ao rei indú na moeda de armas e balas define bem a nossa raça heroica, aventurosa e pobre.

Mas hoje, em África, são e devem ser cada vez mais raros os combates pelas armas. As luctas são antes as da concorrência commercial e agricola, e para estas é essencial que haja portos, rios navegáveis, *esses caminhos que andam*, e as vias ferreas, que sangrem as riquezas do interior como grandes drenos metálicos.

*

E' este espírito pratico, a que somos tão avessos, que caracteriza a raça ingleza. O contracto Williams veio provar-o uma vez mais.

A celebração d'este contracto parece-nos uma solução fria e reflectida d'um problema de mathematica. Poz-se em equação com todos os seus coëfficientes e com todas as suas variaveis a questão. Resolveu-se algebricamente.

Como as questões economicas são complexas, apareceram diversas soluções, com as suas vantagens e inconvenientes.

Compararam-se. Pareceu melhor um certo valor da incognita. Adoptou-se. Se não pudesse realizar se, ir-se-hia á solução preferivel, immediata.

O problema era este. Dada a necessidade de abrir caminho para o mar, d'uma certa região do interior, qual o traçado preferivel? qual o mais economico e mais vantajoso?

Havia varios. Podiam adoptar-se diversos azimuths. Estudada porém a questão, reconheceu-se que o traçado que seguisse do magnifico porto do Lobito garantia a melhor saída de productos e conseguia a economia de alguns shillings na tonelada de mercadoria. Logo, era este caminho de ferro que devia construir-se.

Tudo estava portanto em saber, se as vantagens da construcção compensavam as despesas. Era uma questão económica que se resolvia analogamente.

Os jazigos da Caonda pôdem alimentar, junto a outros productos naturaes, o trafego da nova linha? Que larguezas deixará esse trafego para a remuneração do capital? Esta questão prévia havia sido resolvida já, mos-

trando-se que dava margem para lucros, não só da linha de Benguella mas d'outra linha menos vantajosa.

D'esta forma, era positivo que se havia de construir uma via ferrea, fosse por onde fosse.

Aconteceu que a de Benguella era a preferivel. vieram os negociações, rapidamente conduzidas, largamente, sem discussões mesquinas, sem pretensões interessadas, como quem executa um plano assente, rigorosamente deduzido—uma solução arithmetic.

Se rejeitassemos, se puzessemos dificuldades superiores ao limite previamente estudado, Robert Williams voltava-se para a 2.^a solução com a mesma frieza de animo com que tentou a primeira.

E devíamos nós rejeitar, fechar as portas á fortuna que nos visitava inesperadamente poucos dias depois de um decreto que nomeava uma commissão para a construcção d'um modesto lanço d'esse caminho de ferro que se reconhece ser essencial á província?

Era mais de que um erro nefasto. O governo, que hesitasse, que tremesse perante a sua responsabilidade, não estava á altura da sua missão.

*

Mas as condições do contracto serão por tal forma lesivas, imporão taes encargos, ameaçarão de tão graves perigos a nossa nacionalidade e as finanças publicas, que venha a custar nos caro de mais a concessão que fazemos?

Nada d'isso se dá. A garantia de juro, que não deixa de pedir-se nas linhas do continente, dispensou-se, como se dispensou a subvenção kilometrica ou qualquer outro subsidio. E, apesar d'isso, o estado é o verdadeiro proprietário da linha no fim de 99 annos, se não quizer usar antes, da faculdade de a resgatar.

Mais ainda: o estado, que não concorre nas despesas da construcção e exploração, participa nos lucros; é socio da companhia, socio que possue a decima parte das acções que ella emittir e recebe além d'isto 5 por cento da receita liquida que ella cobrar.

Não concedeu beneficio pautal ás mercadorias transportadas pela via ferrea e apenas reduziu, no interesse do fomento, o imposto relativo aos machinismos e materiaes para a lavra de minas.

A companhia é organizada segundo a lei portugueza, sujeita ás leis portuguezas, com o principal gerente em Lisboa e um representante na África portugueza, com tres membros do conselho de administração portuguezes e com um commissario do governo, e sendo todos os seus actos sujeitos á aprovação do governo.

Nunca se fizeram tantas exigencias para bem afirmar a intenção de se impôr a nossa soberania! Quem déra que nas outras concessões se tivesse conseguido cousa parecida. Poderíamos citar e comparar para que a demonstração fosse mais eloquente.

Mas, dizemos que protestam, concedem-se vantagens importantes.

De facto. Se a linha não dêsse vantagens, viriam por simples altruismo, para beneficiar sómente a província de Angola tão carecida de tonicos, iriam assim arriscar-se os capitais na construcção de centenas de kilometros da nossa via ferrea? Seguramente o capital quer retribuição; a concessão dá-lhe vantagens.

Mas o verdadeiro interesse da companhia reside especialmente na propria concessão da linha; tudo o mais são bagatellas.

Dá-se-lhe o direito, durante os 10 primeiros annos, á concessão, pesquisa e exploração dos jazigos mineiros numa area de 240 kilometros ao longo da linha, mas dentro do regulamento portuguez sobre pesquisa e lavra de minas. E' muito grande a area? Podia ser muitos maior; podia ser toda a província e o resultado era

equal. Deu se o direito de descobrir as minas e o de depois as lavrar. E' o que concede a qualquer em África ou em Portugal, dentro ou fóra da faixa dos 240 kilómetros — manifesta, demarca e explora sob a legislação portugueza.

Mas pôde encontrar grandes riquezas mineiras na tal faixa, accrescenta-se. Oxalá as encontre para seu bem, para a prosperidade da província e da patria.

Concede-se tambem o aproveitamento das madeiras. Mas se até em Portugal se tem derrubado florestas do estado, para estas construções!

Concede-se ainda o direito de construções de hoteis e estabelecimentos commerciaes; outra concessão do direito commun.

Então um estrangeiro pôde ter um estabelecimento commercial em Loanda, e uma companhia em tudo sob as leis portuguezas, não pôde ter uma hospedaria ou um armazem?

Ha uma ponte caes no Lobito e não pôde haver outra. E' a grande objecção.

Não pôde se fôr de via ferrea, como não pôde construir-se parallelamente á linha do Norte outra linha a uma certa distancia d'aquella.

Pôdem construir-se, porém, quantas pontes se quizer para descarga e carga de navios que não tenham de utilizar a via ferrea de Benguela.

Ha todavia argumento que nos faz impressão. Vae desnacionalizar-se Angola. A influencia portugueza atenua-se e esbate-se em frente da expansão ingleza.

Talvez. Isso provêm de sermos um paiz de pequena população, ou de termos as correntes da emigração establecidas para outras terras, e provêm principalmente de sermos pouco trabalhadores.

Dos 44.000 portuguezes que emigraram em 1895, mais de 40.000 foram para o Brazil, menos de 2 000 para a África.

De Portugal geralmente só emigram os indigentes e raros homens com ambição. Por via de regra, quem tenha uma escassa mediania na metropole já não quer arriscar-se á lucta pela vida na África. A grande maioria dos que se decidem a procurar as nossas províncias ultramarinas querem ser ahi funcionários publicos.

A Inglaterra manda gente de todas as classes sociaes, com instruções, força e dinheiro, desde os filhos dos lords aos filhos dos grandes negociantes e industriaes, e manda os com suas mulheres e famílias.

A África para elles é uma terra como qualquer outra em que se ganha a vida, e não um desterro d'onde deve fugir-se em curto tempo.

O regimen das heranças da lei ingleza, que permite aos pais legarem a um filho só o patrimonio, leva os restantes a procurar fortuna por suas mãos. E' um dos grandes motivos da expansão ingleza.

Se nós persistirmos em olhar para as colónias como olhámos durante tantos annos, Angola desnacionalizar-se-ha. O caminho de ferro promoverá mais rapidamente esse phänomeno social e biológico.

Mas, mesmo que não se construisse a linha, o facto viria a dar-se. Era só a diferença nisto — a expansão seria mais no sentido centrifugo e assim será tambem centripeta.

Os ingleses, para bem de seus interesses commerciaes, fazem um caminho de ferro que valoriza e beneficia a nossa província de Angola.

Depende de nós que não sejam elles os unicos a tirar partido d'essas vantagens.

Orientemos para ali a nossa actividade.

Fizemos grande o Brazil, façamos grande Angola.

Mas não censuremos o governo, se não nos soubermos servir do magnifico instrumento que temos a boa for-

tuna de ver á disposição do povo portuguez, e se outrem o aproveitar melhor.

A culpa não será do governo, mas nossa, que não está na sua alçada transformar por um decreto as tendencias d'uma raça, suprimir por uma portaria os atavismos d'um povo bellico que dorme desde que descansa as armas, ou mudar de rumo por uma lei as aspirações, os hábitos, a indole, e os costumes d'uma nacionalidade.

O. S.

O serviço fluvial do Sul e Sueste

O serviço fluvial da direcção do Sul e Sueste, assegurando as relações de Lisboa com aquellas linhas, é o natural complemento do serviço ferro-viário, com o qual tem intima connexão. Não vem pois fóra de propósito o seu exame na *Gazeta dos Caminhos de ferro*.

As relações das linhas do Sul e Sueste com Lisboa sobrelevam todas as outras em importância. Já que o Tejo constitue barreira insuperável (por enquanto) á continuidade da linha, importa facilitar as relações das duas margens, em ligação com o serviço do caminho de ferro, nas condições mais commodes que possível fôr.

Em amena discussão com um illustre engenheiro na *Revista de engenharia militar*, procurei, ha tempos, demonstrar que é Cacilhas o terminus natural e a testa fluvial mais conveniente da rede do Sul. A lei de 14 de julho de 1899 havia já consagrado essa aspiração de quantos se empenham pela prosperidade das linhas do Sul.

Um engenheiro tão distinto quanto modesto, o sr. M. F. da Costa Serrão, elaborou um notabilissimo projeto para o prolongamento do Barreiro a Cacilhas, no qual está dando os ultimos toques. Sendo ministro das obras publicas um dos mais convictos e dos mais constantes propagadores d'esse melhoramento, cujo estudo promoveu em 1890 (quanto tempo perdido!) é possível que dentro em pouco o vejamos realizado.

A par d'essa obra impõe-se a necessidade de uma estação fluvial digna d'esse nome em Lisboa.

Esperemos pois que terminará a deplorável inferioridade do serviço fluvial. Importa agora analysar rapidamente a forma por que se acha organizado ao presente e os melhoramentos que nella teem sido introduzidos ultimamente.

*

Começada um pouco á ventura, a linha do Sul, que esteve por momentos para ter Aldegallega por origem, saiu do Barreiro, construindo-se uma estação monumental, sem relações previstas com o rio, nem estação correspondente em Lisboa.

No contracto de 21 de abril de 1864 impunha-se á companhia do Sueste a obrigação de construir, num prazo de quatro annos, entre o boqueirão do Corpo Santo e a praça dos Remolares, uma estação de passageiros e mercadorias, e de fazer em igual prazo as obras necessarias para seguro e commodo embarque de passageiros e mercadorias na margem sul do Tejo.

E' inutil relembrar neste momento a historia da actual estação do Barreiro, ampliada quando a concessão do troço do Pinhal Novo a Cacilhas fez recuar o desvio do tráfego, nem a da estação de Lisboa, de carácter provisório, devendo um armazem á generosidade do ministerio da marinha, que, arrependido da concessão, lh'o reduziu a 50 por cento, ha annos.

Gastaram-se milhares de contos nas obras do porto de Lisboa e os caminhos de ferro do sul continuaram

sem estação fluvial conveniente! Em 1898 uma comissão technica, encarregada da escolha do local, pronuncia-se pelo terrapleno que tem de ser restabelecido em frente da Alfandega.

A demora de uma solução do pleito Hersent fez adiar a realização do alvitre. Acha-se encarregado ao presente de elaborar o projecto da estação o mesmo distinto engenheiro que fez o projecto do troço do Barreiro a Cacilhas.

Alguns annos decorrerão certamente antes que essa nova estação seja uma realidade tangivel. Urgia pois melhorar quanto possível a estação actual, sem esquecer o seu modesto carácter de obra provisoria.

Foi por isso ampliado o seu vestibulo, acrescentando ainda com um alpendre á frente; completou-se com estacaria de eucalyptos a testa da ponte, dotando-a com segunda escada e ampliando o espaço, para o serviço está em construcção um armazem com 200 m², sobre estacaria; vae ser calçado o pateo com parallelepipedos de madeira, sem falar ainda em outros melhoramentos mais modestos, como o emprego de uma balança automatica e carrinhos tareados para pesar a bagagem. E feito isto, nada mais se pôde emprehender para melhorar a estação. Por isso, a essa obra de ampliação e reparação imprimiu se o cunho modesto de economia, que deriva do carácter provisorio da instalação.

Ainda assim, a mercadoria recebida paga taxa elevada de armazenagem e tem de ficar no Barreiro, de onde é expedida sómente quando o consignatario a reclama.

Na outra margem as condições de serviço não são melhores. A estação do Barreiro, acanhada, mal disposta, eivada dos defeitos insanaveis que resultam da falta de unidade de plano, não permite uma organização methodica e desafogada do serviço fluvial.

E' num curto troço de muralha, servida por dois guindastes a vapor, que se faz a baldeação da mercadoria de Lisboa, imperfeitamente verificada e classificada num armazem insuficiente e insusceptivel de ampliação. E ainda nesse ponto tem de ser feita a descarga do carvão, dos carris e de outro material para os armazens geraes.

O passageiro atravessa inutilmente um edificio, cujo destino desconhece, e um terraço, que tem por cobertura o céu e por pavimento, em dias de chuva, uma como que minuscula região dos lagos.

A recovagem é baldeada no mesmo local onde também se descarrega alguma mercadoria de pequena velocidade para aproveitar os vapores, o que vem originar novas complicações. Mal se imagina a somma de trabalho dispensavel e o sem-numero de extravios e irregularidades de serviço a que dão logar as deploraveis condições das duas estações de Lisboa e Barreiro, tornando-se impossivel á Administração desenvolver, como convinha, as suas relações nos transportes de pequena velocidade.

Para a grossa mercadoria, que é levada pelo expedidor ao Barreiro, ou é ali retirada pelo consignatario para exportação ou para diversos pontos das margens do Tejo, não são melhores as condições. Faltam os molhes distintos, as linhas numerosas e bem classificadas, as muralhas com facil accesso, uma distribuição methodica da mercadoria. Apesar do considerável dispêndio feito ultimamente na ampliação da estação e na cobertura de 4.000 m² de armazens, apesar do aumento que vae ser feito do numero de guindastes, o serviço na estação do Barreiro é caro e imperfeito, oneroso para o publico e para a Administração, penoso para o pessoal a cujos esforços não correspondem resultados equivalentes. Haja vista a baldeação dos minérios a 500 réis por tonelada.

Deixemos porém a critica minuciosa da estação do Barreiro para outra occasião, e occupemo-nos agora mais especialmente dos transportes feitos pela Administração, dando noticia do material nelles empregado.

*

Houve por muito tempo dois vapores apenas, da lotação de 500 passageiros, com pequeno calado de agua, como exige a navegação no esteiro de Coina. Adquiriu-se depois terceiro vapor e em 1899 um quarto, o *D. Amelia*, illuminado a luz electrica, como o vae ser agora o *D. Carlos* e a breve trecho o serão os outros.

Com duas camaras acanhadas sem cobertura á prôa, os vapores não são o ideal da commodidade para uma travessia de 35 minutos, elevada a 50 pelas inevitáveis demoras na entrada e saída dos passageiros á fieira de uma ou duas pranchas.

Até agora tem viajado a recovagem, e especialmente o peixe, de camaradagem com o passageiro de prôa, obrigando os vapores a demoras grandes em baldeações que originam incomodos para o publico e atrasos frequentes.

Para haver dois vapores em serviço é indispensavel um terceiro de reserva, estando o quarto em reparação ou limpeza e pintura. E como cada vapor custa cerca de 45 contos e o seu custeio é dispendioso, não pôde ser facilmente aumentado o seu numero, nem aumentada alem de certo limite a frequencia das carreiras para desdobramento dos serviços. Venha a linha a Cacilhas e com o mesmo material e despesa o serviço melhorará extraordinariamente.

Quando se começou o transporte de mercadorias de pequena velocidade por conta da Administração, foram adquiridas fragatas de grande lotação, que são hoje em numero de tres, alugando-se ainda as que o serviço reclama além de aquellas.

Os incidentes da navegação davam azo aos frigateiros a exercer as suas incorrigiveis tendencias para a rantonice, em que rivalizavam com o bando de aves de rapina que infestavam a estação do Barreiro. Os dizimos e primicias assim cobrados chegaram a tomar proporções inacreditaveis, obrigando ha meses a Administração a requisitar uma força de polícia á qual paga, e a adoptar outras providencias extraordinarias e onerosas para lhes pôr cobro.

Fazia-se sentir sobremodo a necessidade de separar o serviço de recovagens do de passageiros na via fluvial, para o que era preciso adquirir um rebocador.

Em 1897 tentou-se essa aquisição, chegando-se a abrir concurso. O governo teve então de adquirir um rebocador pequeno, o *Leão*, que estava alugado em serviço das obras da barra de Aveiro, e destinou o ás linhas do Sul e Sueste. Pela sua pequena força não satisfazia cabalmente.

Ha um anno o Conselho de Administração abriu novo concurso, em que se dava a maxima latitud aos proponentes, pois apenas se fixava o calado d'agua maximo de 1^m,50 e se exigia a força precisa para rebocar até dois lanchões com 100 toneladas de carga cada um. Admittiam-se propostas de barcos já construidos com menos de dois annos.

Foram 44 as propostas, recebidas de 14 concorrentes; era difficil a sua classificação, da qual foi encarregada uma comissão technica, composta dos srs. Vianna Bastos, capitão de fragata, Julio da Silva Talento, machinista naval, e Joaquim Afonso dos Santos, engenheiro naval. No seu proficiente estudo chegou a comissão, por eliminação successiva, á preferencia dada á proposta da acreditada casa constructora *Thames Iron Works*, que se desempenhou cabalmente do seu compromisso, construindo um excellente barco, submettido

na sua aventurosa viagem de Londres para aqui, a prova real.

Em homenagem á memoria saudosa do illustre engenheiro que tão zelosamente dirigiu por largos annos os caminhos de ferro do Sul e Sueste e que tanto desejou dotal-os com um bom rebocador, foi dado ao barco o nome de *Tavares Trigueiros*.

As suas dimensões são as seguintes :

Comprimento.....	21 ^m ,34
Largura	4 ^m ,67
Pontal.....	2 ^m ,21
Calado d'agua.....	1 ^m ,50

Tem duas pequenas camaras á pôpa e á prôa e um porão para carga, que tambem recebe no convez. Mede 43 toneladas. Tem 3 anteparas estanques.

A caldeira tem 8'6" de diametro e 7'6" de comprimento, tipo de caldeira maritima, pressão de 120^{lb}. E' de aço Siemens-Martin, experimentada a 240^{lb}.

São duas as helices, movida cada uma por uma machine compound. Os dois cylindros de alta pressão tem 8" de diametro e os de baixa pressão 16". O percurso é de 12".

O vapor pôde ter admissão directa nos cylindros da baixa pressão.

Os paioes comportam 10 toneladas de carvão.

A velocidade é de 11 1/2 milhas.

A construcção foi fiscalizada pelo engenheiro sr. Zácharias Sant'Anna.

O rebocador foi trazido de Londres por tripulação portugueza sob o commando do sr. Luiz Leite Spencer, que logrou conduzil o a porto e salvamento, apesar do mau tempo e dos perigos corridos.

Hoje, quando ha affluencia de recovagem, é o *Tavares Trigueiros* quem a transporta, emancipando os passageiros de tão pouco agradavel companhia e poupando atrazos dos vapores.

Offereceu-se, ha poucos mezes, o ensejo de adquirir um barco para carga, a que chamam *alvarenga*, nome por cuja vernaculidade e propriedade não ouso responder, mas que já agora entrou no uso corrente.

Foi construido na Italia e era destinado ao Brazil, tendo ficado em Lisboa.

A inspecção technica do Arsenal de Marinha mandou o examinar e avaliar, declarando que estava em excellentes condições para o serviço fluvial entre Barreiro e Lisboa. Foi comprado por 685 libras.

E' um barco de ferro sem divisorias interiores. Mede 23 metros de comprimento, 6 de largura, 2^m,30 de pontal.

Com o calado d'agua de 1^m,50 comporta 130 toneladas de carga. Tem uma cobertura metallica em forma de abobada, correndo parte d'ella sobre rodetes, o que permite abrigar a carga das intempéries... e das rato-nices, fechando-a a cadeado.

E' pois um vasto armazem fluctuante.

Duas das fragatas foram já desmastreadas e libertas de divisões interiores para melhor arrumação da carga, e vão ser cobertas com chapa ondulada em condições de se poderem fechar. O rebocador encarrega-se de as transportar rapidamente de uma á outra margem.

Tal é o material hoje empregado no serviço fluvial e que offerece já consideravel melhoria.

A construcção de uma doca no Barreiro, devida aos esforços do falecido general Trigueiros, que teve de lutar com a falta de meios e só a conseguiu, mercê de venda de sucata, auctorizada com aquelle destino, permite effectuar com rapidez e economia os trabalhos de limpeza, pintura e reparação dos vapores e fragatas, junto das officinas.

A doca é fechada por um batel-porta feito nas offici-

nas. Completa este material uma velha draga que, apesar da sua provecta edade, lá vae proseguindo na sua faina interminavel de limpar os canaes de accesso da estação do Barreiro, coadjuvada pelo pequenino *Leão*.

*

Para findar esta noticia importa completal-a com alguns dados estatisticos.

Em 1870, primeiro anno completo da exploração das linhas pelo Estado, houve na via fluvial 109.805 passageiros e 1.521 toneladas de mercadorias, com o rendimento de 16:950\$450 réis.

Dez annos depois, em 1880, os passageiros foram 164.171, as mercadorias attingiram 12.140 toneladas e o rendimento elevou-se a 32:121\$370 réis.

A despesa d'exploração foi de 11:452\$483 réis em 1870 e 14:980\$748 em 1880. O rendimento liquido elevou-se pois de 5:497\$967 a 17:140\$622 réis.

Em 1890, primeiro anno completo da exploração da linha do Algarve, o trafego fluvial foi de 272.630 passageiros e 23.076 toneladas de bagagens, recovagens e mercadorias de pequena velocidade.

A receita foi de 50:624\$976 e a despesa de 27:464\$475 réis, havendo 23:160\$492 réis de receita liquida.

Em 1901 houve 397.395 passageiros, 37.353 toneladas de carga, 74:628\$935 de despesa e 42:430\$747 de receita liquida.

Aquelle movimento de passageiros resulta de 234.198 entre Lisboa e diversas estações da linha e 163.197 sómente entre Lisboa e Barreiro.

Na grande velocidade encontramos 4173 toneladas de bagagem e recovagem expedidas e 5.666 toneladas recebidas : total 9.839.

O movimento total da linha foi de 14.228 toneladas, a que tem de se juntar 1.149 toneladas provenientes das relações entre Lisboa e Barreiro, do que se deduz a importancia do trafego de Lisboa.

Em pequena velocidade Lisboa expediu 22.648 toneladas e recebeu 5.291 toneladas : total 27.939 toneladas.

Vê se pois quão notável incremento attinjui o serviço fluvial e o respectivo rendimento e quantos cuidados merece.

Após demoradas negociações vae ser celebrado o contracto de ligação de serviços em Lisboa entre a Direcção do Sul e Sueste e a da Companhia Real.

A despeito da boa vontade do pessoal e dos melhores recentes realizados ultimamente, o serviço fluvial não pôde satisfazer ás legítimas exigencias do publico, nem attinjir as proporções que deve ter, enquanto a testa da linha não fôr transferida para Cacilhas e em Lisboa se não construir uma estação em boas condições.

Tal deve ser o empenho de todos quantos se interessam pelas linhas do sul e sueste e desejam velas corresponder cabalmente á sua missão.

J. FERNANDO DE SOUSA.

PARTÉ OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas Commercio
e Industria

Direcção Geral das Obras Publicas e Minas

Conselho de Administração

Sua Majestade a Rainha Regente, em nome do Rei, tendo em consideração a rapidez com que em curtissimo prazo foi elaborado o projecto e orçamento do troço da linha de Evora, comprehendido entre a estação de Estremoz e Villa Viçosa, na extensão de 23 kilometros, o que se deve ao muito zelo e comprovada proficiencia do engenheiro director interino dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, Conselheiro Augusto Cesario Justino Tei-

xeira: ha por bem mandar louvar o mesmo engenheiro pelo relevante serviço, acrescentado a tantos outros que na sua honrosa carreira de funcionario tem prestado, e bem assim o pessoal tecnico e auxiliar que o coadiuvou na elaboração do referido projecto. Paço, em 20 de novembro de 1902.—Manuel Francisco de Vargas.

Repartição de Caminhos de Ferro

Senhora.—Determinou o decreto de 6 outubro de 1898 que a duas commissões technicas fosse confiado o delineamento do plano da viação accelerada nas regiões do paiz ao norte do Mondego e ao sul do Tejo, comprehendendo as linhas de interesse geral complementares ou tributarias dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro e do Sul e Sueste.

Esse plano, depois de submettido a um inquerito administrativo de utilidade publica, e de apreciado pelas estações consultivas competentes, serviria de base para a classificação que o Governo decretaria das linhas complementares da rēde do Estado.

Acha-se já feita esta classificação relativamente á região ao norte do Mondego, por decreto de 15 de fevereiro de 1900.

O plano da rēde ao sul do Tejo proposto em 15 de maio de 1899 pela commissão technica respectiva, depois de revisto em harmonia com os resultados do inquerito, foi objecto de demorado exame da commissão superior de guerra, cuja consulta é datada de 8 de fevereiro de 1901.

Sobre as conclusões d'essa consulta recaiu o parecer do conselho de administração dos Caminhos de Ferro do Estado em 21 de fevereiro do mesmo anno.

Finalmente, em 5 de junho ultimo, foi pelo Conselho Superior de Obras Publicas e Minas formulada a respectiva consulta, restando pois synthetizar os resultados do consciente estudo de tão competentes corporações numa classificação que satisfaça o melhor possível aos multiplos requisitos de ordem politica, militar e económica inherentes a um plano racional de viação acelerada do sul do Tejo.

Boa e salutar providencia é essa classificação, que, sem pretenções a formula perfeita, absoluta e inalterável, em desacordo com a natureza de tão complexo problema, sujeito á evolução económica da região, define a orientação que deve ser seguida, traça o caminho á acção methodica e perseverante do fomento pela viação accelerada e consagra o estudo dos competentes e as legítimas aspirações regionaes, harmonicamente coordenadas pelo Governo sob o mais elevado ponto de vista do interesse geral.

O plano decretado servirá de base ao estudo das linhas mais importantes e necessarias, habilitando os poderes publicos a bem applicarem os recursos que para construção de novas linhas possam ser aproveitados, o que justifica a necessidade de o traçar.

Quanto é difícil o problema bem o mostra a multiplicidade de opiniões a que deu lugar o exame, pelas corporações consultivas, do plano de 15 de maio de 1899 proposto pela commissão technica.

Forçoso é, pois, justificar sumariamente o plano que tenho a honra de submeter á aprovação de Vossa Majestade, visto não se ter dado a concordância completa de pareceres com os quais o Governo se pudesse conformar, por constituirem a resultante bem definida do estudo emprehendido.

*

A rēde ferro-viaria ao sul do Tejo tem de obedecer a um delineamento e requisitos que derivam de condições económicas assás uniformes da vasta região que serve e das exigências da defesa do paiz e da sua boa administração.

A agricultura é a principal fonte de riqueza do Alemtejo e do Algarve, para a qual concorrem tambem industrias extractivas, mórmente a exploração das minas, fadada para largo desenvolvimento pela barateza dos transportes.

A ligação do interior d'aquellas províncias com os principaes portos impõe-se, pois, tendo a primazia as relações com Lisboa, cuja importancia é ainda acrescentada por considerações de ordem administrativa, militar e commercial, e é confirmada pela analyse do trafego actual.

As relações dos diversos districtos administrativos entre si e com a capital devem ser asseguradas, não se perdendo nunca de vista os interesses superiores da defesa do paiz, que pôdem ser altamente favorecidos ou prejudicados pelos caminhos de ferro transtaganos conforme o traçado por estes seguido.

Não se trata de esboçar livremente na carta um systema completo de comunicações.

A existencia de 500 kilometros de vias ferreas já exploradas restringe a indeterminação do problema e impõe sujeições a que é forçoso attender.

*

A região ao sul do Tejo, considerada para os effeitos do plano proposto, é limitada pela linha de leste, com a qual tem de ser ligada a respectiva rēde ferro-viaria.

A linha do sul, do Barreiro a Faro, é a sua principal arteria,

que a divide em largas e extensas zonas desiguaes, assás irregulares.

A estação do Barreiro não pôde, nem pela situação nem pelas suas condições, que ainda á custa de consideravel dispendio se accor-dariam jamais cabalmente ás exigencias do trafego de uma rēde importante, continuar a sér considerada o terminus da linha do sul. Urge transferi-la para Cacilhas, gastando ahi mais proveitosa mente sem as sujeições de obras anteriores, o que no Barreiro haveria que dispender, reduzindo quanto possível a duração da travessia fluvial, transferida para onde as carreiras nocturnas não encontram embaraços, facilitando a separação dos serviços, a frequencia das communicações sem a exigencia de consideravel material fluvial e de grande dispendio de exploração.

O prolongamento do Barreiro a Cacilhas, altamente remunerador do capital que exige, previsto na lei de 14 de julho de 1899 e já iniciado, é o mais importante melhoramento de que as linhas do sul e sueste carecem.

Preciso se torna ainda que não seja Faro o ponto extremo da linha de sul.

O seu prolongamento até Villa Real de Santo Antonio, servindo uma zona litoral populosa, rica de productos agrícolas, onde a industria da pesca é singularmente importante, e pondo a linha em comunicação com o principal porto commercial do Algarve, impõe-se como um acto de boa administração, recommendavel ainda pela barateza da construção e pela remuneração certa do capital.

Ha muito que foi auctorizado, e dentro de curto prazo deve estar concluido.

O prolongamento do ramal de Portimão até Lagos, igualmente auctorizado pela lei citada, completará o sistema das communicações ferro viarias no extremo sul do paiz.

*

A peninsula de Setubal deve constituir, logo que a linha do sul se prolongue até Cacilhas, uma verdadeira região suburbana da capital, não bastando, para bem a servir, o ramal de Setubal.

E' preciso construir uma linha ferrea, que, osculando Azeitão, tenha Cezimbra por termo.

A natureza do trafego e as condições orographicas aconselham porventura de preferencia o tramway electrico, talvez ligado também com Setubal, tornando essa linha, curta mas de intenso tráfego, tributaria da linha do sul, quer para as relações com Lisboa, quer com o Alemtejo no ponto mais conveniente para elles.

Incluiu-se, pois, no plano a linha do Barreiro ou do Seixal a Cezimbra, servindo Azeitão directamente ou por um pequeno ramal.

*

A linha do valle do Sado, natural caminho do Algarve, segundo via futura da linha do sul, arteria de uma vasta região rica e pouco desenvolvida por falta de comunicações faceis e transportes baratos, foi proposta pela commissão technica em 1899 e obteve a consagração do voto unanime dos povos interessados e das estações officiaes que examinaram o plano da rēde.

A importancia da cidade e do porto de Setubal exigem que a linha tenha esse ponto forçado e constitua a continuação do actual ramal, no que ha ainda vantagens para a exploração por se evitar mais uma bifurcação.

Só o estudo no terreno permittirá decidir se a passagem no esteiro de Marateca é de tal modo dispendiosa que mais convenha sacrificar aquells vantagens á economia da construção e entroncar a linha do Sado no Poceirão.

A sua passagem em Alcacer do Sal e nas proximidades de Grandola impõe-se pelas condições orographicas e económicas da região.

A ligação com a linha do Sul em Garvão está igualmente indicada.

E' esta linha seguramente das mais importantes, merecendo a precedencia no intuito de fomentar o desenvolvimento da agricultura e da industria mineira no valle do Sado.

O seu natural complemento é o ramal de Sines, que a ligará com aquelle porto e que terá por origem Grandola ou Alvalade, conforme o resultado dos necessarios estudos aconselhar.

*

A linha de Sant'Anna, ligação das linhas do Sul e de Leste mais proxima da capital, para servir as relações do Alemtejo com a Estremadura e o Norte, é de tal modo importante sob o ponto de vista economico e militar, que não poderia deixar de figurar no plano racional da viação accelerada ao Sul do Tejo, e de ser construída pelo Estado, como natural complemento da rēde do Sul, se não estivesse já concedida e em activa construção.

Não basta, porém, essa ligação.

A commissão technica, tendo em vista a importancia de Evora, centro geographic e commercial do Alemtejo, e a posição de Ponte de Sôr numa inflexão da linha de Leste para o Sul, entre as suas diversas bifurcações para o Norte, Beira Baixa e Caceres, incluiu no plano a linha de Evora a Ponte de Sôr e justificou minuciosamente a preferencia que lhe mereceu sobre outras ligações

possíveis da linha de Evora com a parte da de Leste além do Entroncamento.

Os resultados do inquerito e o voto da comissão superior de guerra, do conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado e do conselho superior de obras públicas confirmaram o modo de ver da comissão, justificando o consenso geral e classificação d'essa linha, de manifesta importância.

O sistema de ligação entre as duas linhas é completado pelo prolongamento da linha de Evora até Elvas por Estremoz, Borba e Villa Viçosa, prolongamento que suscitaria algumas objecções sob o ponto de vista militar, se a construção do seu ultimo troço não desse andar conjugada com a organização defensiva das posições de Elvas.

*

A ligação do Alemtejo com a Estremadura hespanhola por uma linha que, partindo de Evora, seguisse por Reguengos e Mourão ou Cheles em direcção a Zafra, seria sobremodo conveniente sob o ponto de vista económico, se não prevalescessem contra ella considerações de ordem militar.

Pondo, pois, de parte o propósito de estabelecer mais uma ligação com a rede do paiz vizinho, importaria adicionar ao plano das linhas ferreas alemtejanas uma linha que sirva o valle do Guadiana, ligando entre si Evora, Reguengos, Mourão, e que, prolongada entre Moura, Pias ou Serpa por um troço da linha do Sueste, vá entestar no Pomarão, porto fluvial accessível a navios de curta lotação.

A navegação pelo Guadiana supre o seu prolongamento até Villa Real, extremamente dispendioso.

Essa linha facilitaria o transporte económico dos produtos agrícolas e minérios de uma zona importante, e por isso a proposta da comissão técnica obteve o consenso unânime dos que sobre ella tiveram de emitir parecer.

Só os estudos sobre o terreno darão elementos para decidir se o ultimo troço da linha do Guadiana deve ter Pias por origem seguindo por Aldeia Nova, a divisoria das águas do Chança e do Guadiana, para maior facilidade da construção, ou se deve partir das proximidades de Serpa, a fim de servir melhor esta povoação, tendo embora que percorrer a meia encosta, terreno mais acidentado na vertente do Guadiana.

Desses estudos dependerá também a escolha da margem d'este rio que deve ser seguida entre Reguengos e Moura.

*

A linha de Sueste, Beja a Moura acha-se já construída.

Foi em tempos prevista e até contractada a sua construção até ligar com a linha que incide no porto de Huelva.

Com o decorrer dos anos, a experiência e o estudo mais attento da questão evidenciaram a conveniencia de renunciar á ligação planeada e de dar Moura por termo á linha do Sueste.

Na região da margem esquerda do Guadiana, por ella servida, é á viação ordinária que incumbe o papel de completar a sua acção de fomento, trazendo-lhe o affluxo do tráfego.

*

Depois de traçadas na carta do sul do paiz as linhas enumeradas, ficaria entre as linhas do sul, do sueste e do Guadiana uma vasta região tributária d'este rio, inteiramente privada dos benefícios da viação acelerada, com que não é facil dotá-la, gracas ás condições da sua caprichosa orographia e á tenuissima densidade da sua população, região que tem Almodovar por centro.

A comissão técnica declara no seu relatório que pensou em propôr uma linha que, partindo da do sul, se aproximasse de Almodovar e fosse terminar no Guadiana entre Mertola e o Pomarão, desistindo d'esse intuito em vista das condições orographicas da região.

Limitou-se, pois, a incluir no plano o troço compreendido entre Garvão e Almodovar, como linha de penetração, completada na sua acção pelas estradas ordinárias.

No seio da comissão superior de guerra e do conselho de obras públicas surgiram alvitres tendentes á inclusão de uma linha transversal no Baixo Alemtejo.

A acção do fomento que á viação acelerada incumbe e as exigências da exploração dos numerosos jazigos mineiros existentes naquella região aconselham a previsão de uma linha que a ella satisfaça, pondo a em comunicação com o porto interior mais próximo e com a linha do sul.

A origem d'essa linha, que deve terminar nas proximidades do Pomarão, não pode ser de antemão fixada, devendo ser escolhido o ponto mais conveniente entre Casevel e Garvão.

Quanto á sua direcção geral, depende das condições orographicas e da importância relativa dos centros de população e das minas que por ella possam ser servidas.

Foram estas considerações que me levaram a incluir no plano a linha do Baixo Alemtejo.

*

Examinando a rede constituída pelas linhas que deixo enumeradas, vê-se desde logo que todos os centros importantes ficam mais ou menos directamente ligados entre si e com Lisboa.

Ficam igualmente asseguradas as comunicações com os portos da região, as ligações das capitais de distrito e as relações regionaes mais importantes, bem como as do sul com as do centro e do norte do paiz, sórmente se a linha de Sant'Anna for prolongada pelo Valle do Rio Maior, até se ligar nas Caldas da Rainha com a linha de Oeste.

Poderiam ser mais apertadas as malhas da rede.

Falta, por exemplo, uma transversal proposta pela comissão técnica que ligue a linha do sul nas proximidades de Casa Branca com a linha do Sado, facilitando as relações regionaes.

Oppõem-se, porém, a essa inclusão no plano, considerações de ordem militar.

Falta igualmente a linha do Valle do Sorraia, Estremoz a Coruche, útil sem dúvida, mas que seria paralela ás linhas de Leste, do Sul e de Evora, e contida em parte nas suas zonas tributárias, correspondendo a necessidades e conveniencias que não urge por enquanto attender.

Convinha ainda assegurar a ligação de Estremoz com Portalegre por uma linha que, prolongada até Villa Velha de Rodam, constituisse, com a de Evora e do Guadiana, a parte sul da linha fronteiriça, aconselhada por muitos dos que attendem especialmente ao ponto de vista militar.

Se nem um momento deve elle ser esquecido no delineamento da nossa rede, importa especialmente ter presente a parcimonia dos recursos que á sua construção podem ser consagrados, e por isso desde que pela linha do Guadiana, de Ponte de Sôr e da Beira Baixa fica assegurada uma comunicação do sul para o norte mais próxima da fronteira que as do Sul, de Sant'Anna, linhas de leste e norte, e em boas condições militares, nada mais é preciso por enquanto num plano que apenas deve ser um programa de trabalhos para um período relativamente curto.

Razões analogas me levaram a pôr de parte linhas, úteis sem dúvida, mas que não são de necessidade immediata, propostas pela comissão superior de guerra, e tendentes a constituir uma vasta rede de via reduzida com o terminus no campo entrincheirado da península de Setúbal.

Refiro-me á linha de Villa Viçosa por Reguengos e Cuba a Sines e de Coruche a Pinhal Novo, de Almodovar a Villa Real, de Alcacer do Sal a Arraiolos.

Também se me não afigurou opportuna (embora a não condene) a classificação da linha de Lagos por Odemira a S. Thiaçago, de construção assás difícil e cuja zona tributária seria demasiado estreita.

*

A rede classificada é assás homogênea e, salvo a pequena linha de Cezimbra, e a de Sant'Anna já concedida, deve, para conveniencia publica, pertencer á administração do Estado.

Fixar de antemão a largura da via de cada linha não me parece indispensável.

O estudo de terrenos e as circunstâncias determinarão a escolha que para cada uma deve ser feita, se bem que a via larga está naturalmente indicada para a maior parte das linhas classificadas, já por constituirem prolongamentos de outras, como o troço da linha de Evora, de Estremoz a Elvas, já por serem ligações de duas linhas de via larga, como a do Sado e a de Ponte de Sôr, e já pela facilidade de construção, que torna económica a uniformidade da via.

O plano traçado abrange perto de 1.280 quilómetros de via férrea, 517 dos quais já construídos e 78 quilómetros em construção na linha de Sant'Anna e no lanço de Faro a Olhão.

Ficam por construir 685 quilómetros, e excluindo a linha de Cezimbra, que deve ser deixada á iniciativa particular, cerca de 650 quilómetros, 446 dos quais em linhas mais importantes, representadas pelo troço de Olhão a Villa Real, pelo prolongamento da linha de Evora até Elvas e do ramal de Portimão até Lagos, pelas linhas do Sado e de Ponte de Sôr, pelo ramal de Sines e pelo troço de Evora a Reguengos, e acima de tudo pela conclusão do prolongamento do Barreiro a Cacilhas, que é o mais importante.

Fica ainda um ultimo grupo de 200 quilómetros proximamente, constituído pelo resto da linha do Guadiana e pela do baixo Alemtejo, cuja construção pode sofrer mais largo adiamento.

*

A construção das linhas enumeradas tem de prover o fundo especial dos Caminhos de Ferro do Estado, que, em compensação, será engrossado pelo aumento do rendimento líquido da rede á medida que os novos troços vierem trazer o affluxo do seu tráfego ás linhas em exploração.

Sem antecipar previsões sobre o custo d'essas linhas, não é temerário afirmar que, num período relativamente curto, será possível, se houver perseverança e sequência na administração, para se tirarem do regimen instituído pela lei de 14 de julho de 1899 as facilidades de que é susceptível e que são já palpáveis, completar os lineamentos principaes da rede do sul sem pedir novos sacrifícios ao Tesouro, dotando essa região do paiz; tão susceptível de progresso económico, com um poderoso instrumento

de fomento, proporcionado á sua importancia e adequado ás suas legítimas exigencias.

Nem convém, pois, a mesquinhez em limitar o plano ao absolutamente essencial, nem seria razoável querer antecipar sobre um futuro remoto a classificação das linhas que a experiência mais tarde levaria porventura a substituir por outras.

O programma que fica delineado é sufficientemente vasto para ocupar a actividade dos poderes publicos, e dar util e methodico emprego por largo tempo aos recursos disponiveis.

O estudo das linhas classificadas subministrará os indispensaveis elementos technicos para ser aproveitado o ensejo propicio para a sua construcção,

*
Propondo, pois, á approvação de Vossa Majestade, em obediencia ao decreto de 6 de outubro de 1898, o plano das linhas ao Sul do Tejo que deixo justificado, procurei inspirar-me quanto em mim coube no estudo attento de tão momento problema e na opinião das corporações consultivas competentes, a fim de attingir a solução mais conveniente para o paiz.

Secretaria de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Comercio e Industria, em 27 de novembro de 1902.—Manuel Francisco de Vargas.

NB. O decreto que segue ao relatorio é o que já publicámos no numero passado.

*
Achando-se compridas, pela promulgação do decreto de 27 do corrente, as prescripções do decreto de 6 de outubro de 1898, respeitantes á classificação das linhas ferreas de interesse geral que devem constituir a rede ferro-viaria ao sul do Tejo: Sua Majestade a Rainha Regente ha por bem determinar, em nome de El-Rei, nos termos do artigo 6.^o do referido decreto, que, pela Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, sejam gradualmente feitos os estudos das linhas classificadas de que ainda não haja projectos e orçamentos, devendo-se dar precedencia á linha do Sado e á de Ponte de Sôr. Paço, 28 de novembro de 1902.—Manuel Francisco de Vargas.

*
Sua Majestade a Rainha Regente, em nome do Rei, a quem foi presente o projecto e orçamento, datado de 15 de novembro findo, da linha ferrea de Estremoz a Villa Viçosa, prolongamento da linha de Casa Branca a Estremoz: ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, datado de 27 do mesmo mez, aprovar o referido projecto e orçamento na importancia de 299.000\$000 réis, devendo-se na execução tñr em vista as conclusões do mesmo parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas. Paço, em 29 de novembro de 1902.—Manuel Francisco de Vargas.

PARTÉ FINANÇEIRA

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 15 de dezembro de 1902.

O interesse todo da quinzena finda reverteu para o contracto Williams; isto é, para a concessão, a um subdito inglez, de uma nova linha ferrea na província de Angola, linha que, partindo da bahia de Lobito, seguirá, pelo interior, no percurso de 1.500 kilómetros, até a fronteira leste da nossa possessão.

A companhia que o concessionário se propõe organizar para o efecto terá a sua séde em Lisboa e um capital não inferior a dois milhões de libras, devendo ser portuguezes, tanto o principal gerente como o representante em Africa.

Além d'isto, tres dos administradores serão da escolha do governo, que terá tambem, junto á companhia, um commissario régio, nos termos do decreto de 27 de julho de 1900.

O estado não assume encargos de especie alguma com a construção. Apenas outhorga ao concessionário a facultade da exploração mineira, numa área de 120 kilometros para um e outro lado da linha, nos termos da legislação em vigor.

As opiniões que temos ouvido manifestar sobre este importan-tíssimo commettimento variam segundo a politica, o interesse e os conhecimentos especiaes de cada qual.

Uns, vêem na realização da obra a opulencia da nossa província de Angola, e um perduravel padrão de gloria para o sr. ministro do ultramar; outros, de mais calculo e menos entusiasmo, lembram-se das amarguras por que ainda ha pouco passámos com a rescisão do contracto do caminho de ferro de Lourenço Marques, rescisão que nos custou seis mil contos em ouro, e acobardam-se; outros ainda, para quem a politica regula tudo, restringem-se a combater, a priori, a concessão, pela sua origem governamental.

O nosso parecer, modesto e individual, sobre o assumpto — é que não pôdem existir nações coloniaes sem tres recursos imprescindiveis, que mutuamente se ligam e completam: capitais

bastantes para o desenvolvimento agricola e ferroviario das colônias, marinha de guerra pelo menos correspondente ás necessidades da polícia dos portos locaes, e marinha mercante que baste, para satisfazer a todo o movimento commercial entre a metropole e as suas dependências no ultramar. Afóra d'estas condições, duas ha ainda; quasi por igual necessarias: uma corrente de emigrantes da metropole sufficientemente numerosa para neutralizar e assimilar o elemento estrangeiro na colônia, e uma politica administrativa que, desenvolvendo a maior somma de riquezas e de liberdades locaes, conserve sempre intacto o prestigio e auctoridade da patria mãe.

Ora a nós, valha a verdade, falecem nos, quasi por completo, todas estas condições e queremos prosegui-las como nação colonial. Todavia, isto de ser-se, no tempo presente, nação colonial traz consigo o obrigaçao de desenvolver, de fazer produzir por todos os meios os territorios adquiridos. Quem fica no caminho corre o risco de ser, mais tarde ou mais cedo, expropriado por utilidade internacional.

Somos falhos de recursos materiaes e moraes para o fim que nos é imposto, e para o muito que ainda nos cumpre fazer.

Assim, a começar pelo dinheiro, temos de ir buscar fóra o que em casa nos falta. A questão é que, a troco d'elle, não abdiquemos da nossa soberania. Quanto ás duas marinhas, é desnecessario insistir sobre a impescindibilidade d'ellas, pois nunca estaremos seguros em nossos dominios, sem os meios de fazermos ali respeitar o nosso direito, e termos em nossa mão os meios de transporte e os fretes do commercio local. Quanto ao nucleo de emigração patria, que prepondére, pela massa, na colônia, lembremo-nos, por exemplo, das origens da guerra anglo-boer, do raid Jameson, isto é da agitação das massas inglezas dos centros mineiros impondo-se ao governo local.

Foi com esta mesma lembrança que acima griphamos aquelle apenas dos 120 kilometros para cada lado da linha, na concessão que nos occupa agora. Quem prevê, quem sabe lá o numero de imigrantes, inglezes e alemaes, que virão explorar a extensa area concedida agora? O futuro o dirá; mas o que o presente desde já diz, é que, naquelles terrenos que a linha ferrea vai desbravar, as riquezas mineraes são extraordinarias e dignas da cubija geral.

Emfim, agora que o contracto está assignado e que a concessão é um facto, — teríamos nós feito bom negocio?... Fizemos. Para as nossas circunstancias seria extremamente difficult arranjá-lo melhor; primeiro porque a província lucrará rapida e enormemente, isto é intuitivo; depois, porque correndo-nos o dever imperioso e urgente de lhe valorizarmos as riquezas e de a livrarmos da crise que a assoberba agora, conseguimos isto plenamente, ao mesmo passo que protelámos, para um dia mais ou menos remoto, dificuldades que, ao caminho que levavamos, poderiam surgir amanhã. Quer dizer: ganhamos tempo... e vamos vivendo. Anda por um seculo que não fazemos outra coisa...

*
A bolsa na quinzena :

Valores do estado : As inscripções tiveram soffivel mercado, ficando a 38,60 assentamento e 38,45 coupons. Outro tanto não diremos das obrigações, cujo movimento deixou a desejar. No entanto, posto que pouco, alguma coisa se fez com as de 4 1/2 % 1888, nos preços de 56.000 assentamento e 55.700 e 55.400 coupon.

Acções de bancos e companhias : As do Banco de Portugal, tendendo sempre para alta, abriram a quinzena com a cotação de 155 000 e attingiram a de 160.000 no dia 11, preço a que se conservam. As do Banco Commercial mantiveram, com poucas operações, o seu preço de 140 000. As do Lisboa & Açores, essas foram mais transaccionadas, mantendo se entre 130.500 e 130.000. As do Ultramarino, com operações diarias, oscillaram entre 119.500 e 120.000.

As acções dos Phosphoros e as dos Tabacos, com pequeno movimento, regularam, respectivamente, a 83.800 e 137.500.

Obrigações do Credito Predial : Poucas operações effectuadas. As cotações regularam: prediaes 6 %, 95.500, 5 %, 93.200 e 4 1/2 %, 91.000.

Obrigações da Companhia Real : As do 2.^o grau continuaram com preferencia de procura, variando os preços entre 36.300 em 6, e 35.950 em 13.

As obrigações «Atravez Africas» com pequenas transacções desceram de 96.500 em 1, para 96.200 em 13.

L. R.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d/v ..	43 7/8	42 3/4	Desconto no Banco
» cheque ..	42 7/16	42 5/16	de Portugal.....
Paris 90 d/v.....	672	674	No mercado.....
» cheque.....	675	677	Agio Buenos Ay-
Berlim 90 d/v....	272	274	res
» cheque....	275	277	Cambio do Brazil.
Francfort 90 d/v ..	272 1/2	274 1/2	Premio da libra...
» cheque..	276 1/2	277 1/2	1#150
Madrid cheque ...	845	855	1#160

PARTE OFICIAL

Annexa á do n.º 360 de 16 de dezembro de 1902

MINISTERIO DA MARINHA E ULTRAMAR

Direcção dos Caminhos de Ferro Ultramarinos

Attendendo ao que me representou o Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha e Ultramar e tendo ouvido a Junta Consultiva do Ultramar e o Conselho de Ministros, e usando da faculdade concedida pelo artigo 15.º do Acto Adicional á Carta Constitucional de 5 de julho de 1852: hei por bem, em nome de El-Rei, decretar o seguinte:

Artigo 1.º É aprovado o contrato feito em 7 de novembro de 1902 entre o Governo e a Companhia dos Caminhos de Ferro Através de África, pelo qual foi rescindido o contrato de 11 de março de 1897, celebrado entre as mesmas partes contratantes para a construção do caminho de ferro de Ambaca a Malange e alterada a aplicação, em relação a aumento de tarifas, do exposto na alínea c), artigo 1.º da lei de 13 de setembro do mesmo anno.

Art. 2.º Fica revogada a legislação em contrario.

O Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha e Ultramar assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 13 de novembro de 1902. — RAINHA REGENTE. — Antonio Teixeira de Sousa.

Contrato

Aos 7 dias do mês de novembro de 1902, nesta Secretaria de Estado dos Negocios da Marinha e Ultramar e gabinete do Ex.º Sr. Conselheiro Antonio Teixeira de Sousa, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha e Ultramar, compareci eu o Conselheiro Francisco Felisberto Dias Costa, Secretario Geral d'este Ministerio, e ahi, estando presentes de uma parte, o mesmo Ex.º Ministro, como primeiro outorgante, em nome do Governo, e da outra parte, como segundo outorgante, Carlos Lopes, como representante da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Através de África, como mostrou por documento em devida forma, que fica archivado nesta Secretaria de Estado; pelos mesmos outorgantes foi dito, na minha presença e das testemunhas ao deante nomeadas, assistindo a este acto o ajudante do Procurador Geral da Coroa e Fazenda, Conde de Paçô Vieira, que concordaram no seguinte contrato:

Artigo 1.º É rescindido o contrato celebrado em 11 de março de 1897 entre o Governo e a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Através de África relativo á construção e exploração de um caminho de ferro que, partindo do terminus da linha ferrea de Loanda a Ambaca, se dirigiria para Malange, com excepção do disposto nos §§ 1.º e 2.º do artigo 8.º, que subsistirá com as modificações do artigo 7.º do presente contrato.

§ unico. Da rescisão não resulta para a Companhia direito a qualquer indemnização nem para o Estado qualquer responsabilidade de outros actos ou contratos feitos pela Companhia e que relação tenham com o referido contrato de 11 de março de 1897.

Art. 2.º O producto da elevação de tarifas, constante do contrato da mesma data feito entre o Governo e a Companhia terá a applicação designada nas alíneas a) e b) do artigo 1.º da lei de 13 de setembro de 1897, passando a parte designada na alínea c) do mesmo artigo a constituir receita do Thesouro, sem prejuizo do direito reservado para o Estado na ultima parte do referido ar-

tigo que o Governo poderá usar quando o julgue conveniente.

Art. 3.º Em quanto durar a construção da linha ferrea de Ambaca a Malange, do seu prolongamento até á fronteira e de quaisquer ramaes, vigorarão na linha de Loanda a Ambaca em relação ao pessoal e mercadorias para o serviço da construção e exploração as seguintes tarifas:

Pessoal

Pessoal superior, passe gratuito.

Pessoal menor (2.ª classe), 15 por cento da tarifa geral primitiva, ou seja 4,5 réis por kilometro.

Trabalhadores (3.ª classe), 25 por cento da tarifa geral primitiva ou 2,5 réis por kilometro.

Mercadorias

a) Em comboios ordinarios, 52,5 por cento da tarifa geral primitiva, ou seja:

- 1.ª Classe, 31,5 réis por tonelada e kilometro;
- 2.ª Classe, 26,25 réis por tonelada e kilometro;
- 3.ª Classe, 18,90 réis por tonelada e kilometro.

§ unico. Para cargas completas de vagons a tarifa será de 40 por cento em vez de 52,5 por cento.

b) Em comboios completos, 26,25 por cento da tarifa geral primitiva ou seja:

- 1.ª Classe, 15,75 réis por tonelada e kilometro;
- 2.ª Classe, 13,125 réis por tonelada e kilometro;
- 3.ª Classe, 9,45 réis por tonelada e kilometro.

c) Em vagons da construção com carga e descarga por pessoal proprio e rebocados pela Companhia, só o preço da portagem avaliada conforme o contrato de 25 de setembro de 1885 em um terço das tarifas precedentes.

Material circulante

Transitando sobre suas proprias rodas e rebocado pela Companhia 5 por cento da tarifa geral primitiva, ou seja:

Locomotivas até 18 toneladas, 54 réis por veículo e kilometro;

Locomotivas de 18 até 25 toneladas, 67,5 réis por veículo e kilometro;

Tender até 10 toneladas, 27 réis por veículo e kilometro;

Tender de mais de 10 toneladas, 40,5 réis por veículo e kilometro;

Vagon até 6 toneladas, 2,7 réis por veículo e kilometro;

Vagon de mais seis toneladas, 3,6 por veículo e kilometro.

Art. 4.º O Governo terá a faculdade de fazer circular as suas carruagens, vagons e máquinas nas linhas da Companhia, concedendo esta o uso das estações, das alimentações de agua e mais instalações, pagando só pelo numero de kilometros percorridos em uma das viagens, ou de ida ou de volta, $\frac{1}{5}$ do preço da portagem estabelecida nas tarifas primitivas e aplicada á carga util transportada.

Art. 5.º Quaisquer despesas accessórias sofrerão as reduções correspondentes ás que resultam das tarifas estabelecidas nos artigos anteriores, nas diferentes hypotheses figuradas.

Art. 6.º Fica bem entendido que a disposição do artigo precedente bem como as dos anteriores referentes a tarifas tem applicação apenas nos serviços a que se refere o artigo 3.º e não nos de exploração regular para o serviço do publico.

Art. 7.º Fica subsistindo o convencionado no § 1.º, artigo 8.º do contrato de 11 de março de 1897, mas somente em relação aos ramaes de Cassualala ao Dondo e de Canhoca ao Golungo Alto, com os direitos e obrigações estabelecidos para o Governo e para a Companhia no mesmo contrato e referidos áquella data, excepto no que diz respeito á applicação do producto da elevação de tarifas, que será regulada como fica convencionado no artigo 2.º do

presente contrato, sem que tenha applicação á construcção dos referidos ramaes; tudo sem prejuizo do disposto no § 2.^º do artigo 1.^º do mesmo contrato de 11 de março de 1897.

O presente contrato será submetido á ratificação da primeira assembleia geral da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Através de Africa.

E com estas condições e clausulas hão por feito e concluido o dito contrato ao qual assistiu, como fica declarado, o ajudante do Procurador Geral da Coroa e Fazenda, Conde de Paçô Vieira, sendo testemunhas presentes João Thaumaturgo Junqueira, chefe da 6.^a repartição da Direcção Geral do Ultramar e José Joaquim Lopes, amanuense da mesma Direcção Geral.

E eu, o Conselheiro Francisco Felisberto Dias Costa, Secretario Geral do Ministerio, em firmeza de tudo e para constar onde convier, fiz escrever, rubriquei e subscrevi o termo presente de contrato, que assinam comigo os mencionados outorgantes e mais pessoas já referidas, depois de lhes ser lido.

Declaro-se que vae pago por estampilhas o sêllo de 1:5000 réis relativo a este contrato e o de 400 réis, correspondente a oito paginas de papel de vinte e cinco linhas cada uma.

Estão colladas e devidamente inutilizadas duas estampilhas fiscaes do anno de 1902, sendo uma da taxa de 1:5000 réis e outra da de 400 réis. — *Antonio Teixeira de Sousa — Carlos Lopes — João Thaumaturgo Junqueira — José Joaquim Lopes — Francisco Felisberto Dias Costa.* — Fui presente, *Conde de Paçô Vieira.*

Está conforme. — Secretaria de Estado dos Negocios da Marinha e Ultramar, em 13 de novembro de 1902. — O Secretario Geral, *Francisco Felisberto Dias Costa.*

Senhora.— Razões de ordem politica, economica e financeira, da mais elevada ponderação, hoje mais do que nunca impõem a conveniencia de, no prazo mais curto que possível seja, penetrar, pela viação accelerada, no *hinterland* de Angola, em direcção á fronteira, e procurar centros em que a riqueza do sertão mais abunda. Se, em 1897, a conveniencia de prolongar o caminho de ferro de Ambaca já era reconhecida, hoje, que uma crise grave assola a província de Angola, onde nós temos um ingente papel politico a desempenhar, a conveniencia torna-se em uma grande necessidade publica, tão nitidamente comprehendida por Vossa Majestade e por todo o país, que ocioso seria desenvolver aqui os seus fundamentos.

Por contrato celebrado em 11 de março de 1897 e aprovado por lei de 13 de setembro do mesmo anno, o Governo convencionou com a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Através de Africa, a construcção e exploração do caminho de ferro do Lucalla a Malange, nos termos seguintes:

1.^º Seriam observadas as condições technicas relativas á construcção da linha de Loanda a Ambaca, e as da exploração da mesma linha, fixadas no contrato de 25 de setembro de 1885;

2.^º A Companhia apresentaria ao Governo os projectos necessarios para o prolongamento dentro do prazo de doze meses, contados da lei que aprovasse o contrato (13 de setembro de 1897) e daria começo aos trabalhos de construcção dentro de seis meses, a contar da data em que esses projectos fossem aprovados pelo Governo;

3.^º A Companhia deveria ter em exploração toda a linha de Ambaca a Malange no prazo de quatro annos, contados da aprovação dos respectivos projectos, sendo as despezas de exploração fixadas em 1:200\$000 réis por kilometro, como no contrato de 25 de setembro de 1885;

4.^º O preço da construcção por kilometro seria fixado pelo Governo sobre o parecer que o Conselho Superior de Obras Publicas e Minas desse acerca dos projectos apre-

sentados pela companhia, não podendo, todavia, ser superior a 22:500\$000 réis por kilometro;

5.^º A exploração da nova linha findaria quando acabasse a da linha de Loanda a Ambaca, revertendo ambas para o Estado;

6.^º A construcção seria feita sem subsidio algum do Estado ficando porem, a "companhia autorizada a estabelecer e a cobrar tarifas até ao triplo das que então vigoravam na linha de Loanda a Ambaca na exploração dos troços que construisse de Ambaca a Malange;

7.^º Para juro e amortização das sommas que a companhia levantasse por emprestimo para a construcção e ainda para as despesas de exploração dos troços do caminho de ferro que, a partir do Lucalla, fosse abrindo á circulação, a companhia applicaria:

a) O producto das tarifas do troço de Ambaca a Malange;

b) O producto liquido da elevação de tarifas na linha de Loanda a Ambaca, aprovado por portaria de 11 de março de 1897, feita a deducção das sommas para o pagamento integral das responsabilidades da companhia para com o Thesouro por adeantamentos, para satisfação ou encargos da construcção e exploração da linha até Ambaca e ainda os provenientes do pagamento em ouro dos juros e amortização das obrigações emitidas pela companhia.

Como se vê, a Companhia teria de proceder á construcção de 147 kilometros do caminho de ferro entre Lucalla e Malange sem subsidio algum do Estado e teria como unicos recursos os referidos nas alineas a) e b) do n.^º 7, recursos absolutamente negativos, se é permitido assim dizer.

Com efecto, tendo as tarifas sido augmentadas, nos termos do contrato, por portaria de 11 de março de 1897, e postas pouco depois em execução, e tendo de, do producto da elevação, serem deduzidas as sommas para o pagamento integral das responsabilidades da companhia para com o Thesouro, para satisfação dos encargos da construcção e exploração do troço de Loanda a Ambaca, para pagamento em ouro do encargo de juro e amortização das obrigações emitidas, para o excedente ser aplicado aos encargos de juro e amortização do emprestimo que a companhia teria de contrahir para a construcção do prolongamento de Ambaca a Malange; apesar do aumento das tarifas ter produzido, em media annual, cerca de réis 110:000\$000, tudo tem a companhia consumido com os antigos encargos, sem, todavia, obter a sua integral satisfação. A prova d'isso está em que os compromissos da companhia para com o Thesouro augmentaram, e consideravelmente, desde que, pelo contrato de 1897 se estabeleceu que o producto da elevação das tarifas seria em primeiro logar applicado ao pagamento integral d'aquelles compromissos. D'esta maneira se vê que do contrato de 1897, em materia de tarifas, não fica á companhia, nem pode vir a ficar, disponibilidade alguma para os encargos do emprestimo que teria de contrahir para construir o prolongamento em questão.

Em tais circunstancias não pôde a Companhia cumprir o contrato de 11 de março de 1897, pela falta absoluta de recursos para fazer face ás despesas da operação de credito indispensavel para poder effectuar a construcção.

E, todavia, mais do que nunca, urge a construcção do caminho de ferro do Lucalla a Malange, como satisfação de uma grande necessidade economica e ainda por uma bem comprehendida conveniencia financeira. A conveniencia economica é evidente.

A conveniencia financeira é manifesta, não só porque a valorização de territorios até hoje inexplorados trará um aumento de riqueza collectavel, mas ainda porque o caminho de ferro até Malange, aumentando a receita do troço de Loanda a Ambaca, trará um consideravel allivio ao Thesouro.

Pelo contrato de 1885, a Companhia dos Caminhos de Ferro Através d'Africa recebeu pelos seus contratos no anno ultimo os seguintes subsídios:

Garantia do capital da construcção.....	436:800\$000
Garantia da exploração.....	256:800\$000
	<hr/>
	693:600\$000

Não é tudo. Os subsídios que a Companhia recebe, por força dos seus contratos, não lhe chegam para satisfazer os seus encargos nem mesmo com o aumento de réis 110:000\$000, correspondentes ao aumento das tarifas estabelecido em 1897.

D'ahi o aumento dos compromissos da Companhia para com o Thesouro.

Qualquer aumento de receita que o Caminho de Ferro do Lucalla a Malange traga á linha de Loanda a Ambaca aproveitará exclusivamente ao Thesouro.

Se a receita bruta kilometrica seguir a mesma lei de aumento que teve durante a construcção da linha de Loanda a Ambaca deve ella attingir 1:100\$000 réis por kilometro quando a linha ferrea chegar a Malange.

Neste caso a receita bruta da linha de Loanda a Ambaca subirá a	400:400\$000
Sendo as despesas de exploração (900\$000 réis por kilometro).....	327:600\$000
O saldo da exploração será....	<hr/> 72:800\$000

Este estado de cousas substituirá o actual, que é o seguinte:

Receita bruta.....	290:000\$000
Despesas de exploração	328:000\$000
Deficit de exploração.....	<hr/> 38:534\$233

Quer dizer: a construcção da linha de Ambaca a Malange modificará o resultado da exploração da linha de Loanda a Ambaca na importancia de 111:334\$233 réis que o Thesouro pagará a menos.

Tanto basta para se comprehender que se o Estado fizer por sua conta a construcção até Malange não tomará sensiveis encargos, pois que o juro e amortização do capital da construcção é encontrado quasi totalmente no que deixará de pagar á Companhia de Ambaca como consequencia do aumento de receita.

A Companhia do Caminho de Ferro Através d'Africa não tem podido cumprir o contrato pelo qual se obrigava a prolongar o caminho de ferro até Malange.

Comprehendeu, porem, que não devia embarrasar a accção do Governo e por isso concordou com a rescisão do contrato, o que por mutuo acordo já foi feito.

O Governo rescindindo o contrato de 1897 na parte relativa ao prolongamento do caminho de ferro e decretando a immediata construcção satisfaz uma grande necessidade publica.

E tão urgente é essa necessidade que ella se não compadece com as demoras de concurso para a construcção por empreitada geral.

A construcção será feita por administração, adoptando-se todas as providencias para que ella se faça o mais rapidamente que seja possivel.

Se não fôra a crise que está assolando Angola, haveria na fazenda colonial um consideravel saldo para fazer face á construcção, sem necessidade de recorrer ao credito, e legitimo é esperar que só muito limitadamente ao credito se venha a recorrer, depois de despendidos os meios criados no presente projecto de decreto.

É preciso bem notar que a linha de Ambaca, cuja in-

fluencia na economia de Angola é quasi insensivel enquanto o caminho de ferro se não aproximar da Lunda, tem nos ultimos annos custado ao Thesouro grandes sacrificios, que ficariam improdutivos com o caminho de ferro no Lucalla. Terão uma larga influencia na economia de Angola, se o caminho de ferro chegar a Malange, com um encargo de construcção, que não poderá exceder 150:000\$000 réis, que em grande parte será coberto pelo aumento de receitas na linha de Ambaca e que aproveitará exclusivamente ao Thesouro.

A Companhia dos Caminhos de Ferro Através de Africa não tem podido cumprir o contrato pelo qual se obrigava a prolongar o caminho de ferro até Malange.

Reconhecida a conveniencia de, sem demora, se proceder á construcção, o Governo e a companhia accordaram na rescisão do contrato de 1897 na parte referente ao caminho de ferro do Lucalla a Malange e alterando a que se referia á elevação das tarifas na linha de Loanda a Ambaca.

Como já ficou dito, o aumento das tarifas tinha como applicação o pagamento integral dos compromissos da companhia para com o Governo, a satisfação dos encargos da construcção e da exploração da linha de Loanda a Ambaca, e ainda os provenientes do pagamento em ouro do juro e amortização das obrigações emitidas, sendo o excedente applicado aos encargos do emprestimo que a companhia teria de contrahir para a construcção do prolongamento do caminho de ferro até Malange.

A lei de 13 de setembro de 1897, que aprovou os contratos de 11 de março do mesmo anno, relativos ao aumento de tarifas e ao prolongamento do caminho de ferro, previa a hypothese de a companhia perder a concessão, e nos seguintes termos:

«No caso da companhia perder a posse da concessão por qualquer motivo, o producto da elevação das tarifas continuará obrigado ao reembolso integral das responsabilidades da companhia para com o Thesouro, podendo, todavia, a referida elevação ser substituida, se o julgar conveniente, por um imposto de transito.»

Mantem-se a elevação das tarifas nos termos dos contratos de 1897, como foram modificados pela lei de 13 de setembro do mesmo anno, ficando estabelecido que a disponibilidade, que seria applicada á satisfação dos encargos da construcção do prolongamento, passe a constituir receita do Thesouro, sem prejuizo de, quando o julgar conveniente, o Governo usar do direito consignado na parte final do artigo 1.º da lei de 13 de setembro de 1897, substituindo a elevação de tarifas por um imposto de transito.

É conveniente notar que a linha de Ambaca, cuja influencia na economia de Angola é pouco sensivel, custa ao Thesouro avultados sacrificios financeiros, que ficariam improdutivos se o caminho de ferro não transpusesse o Lucalla e não seguisse, pelo menos até Malange. E, todavia, o sacrificio a fazer não excederá a quinta parte dos encargos com a linha de Loanda a Ambaca.

Taes são, Senhora, os fundamentos do seguinte projecto de decreto que apresento á apreciação de Vossa Majestade.

Secretaria de Estado dos Negocios da Marinha e Ultramar, em 13 de novembro de 1902.—Antonio Teixeira de Sousa.

Attendendo ao que me representou o Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha e Ultramar, e tendo ouvido a Junta Consultiva do Ultramar e o Conselho de Ministros; e

Usando da facultade concedida pelo artigo 15.º do Acto Adicional à Carta Constitucional de 5 de julho de 1852:

Hei por bem, em nome de El-Rei, decretar o seguinte:
Artigo 1.º É autorizado o Governo a proceder, por

conta do Estado e por administração, á construcção do Caminho de Ferro de Ambaca a Malange, como prolongamento do de Loanda a Ambaca, devendo as condições technicas da construcção d'aquelle serem identicas ás d'este, por maneira que o material de um possa circular, nas mesmas condições de velocidade e segurança, no outro.

Art. 2.^º O prazo da construcção é de quatro annos, a contar da data do presente decreto.

Art. 3.^º Para fazer face ás despesas da construcção o Governo applicará:

a) O producto do emprestimo gratuito que pelo contrato de 30 de novembro de 1901 pode levantar no Banco Nacional Ultramarino;

b) A parte disponivel das verbas desceritas no orçamento geral do Estado para despesas geraes das províncias ultramarinas;

c) O excedente do producto da elevação das tarifas da linha ferrea de Loanda a Ambaca enquanto se mantiver o que, pela alinea c), artigo 1.^º da lei de 13 de setembro de 1897, era destinado ao prolongamento do caminho de ferro de Ambaca a Malange, segundo o contrato de 11 de março do mesmo anno, e que pelo artigo 2.^º do contrato de 7 de novembro corrente, celebrado entre o Governo e a Companhia dos Caminhos de Ferro Através de África, ficou constituindo receita do Thesouro;

d) Toda a economia que, em relação á media dos ultimos tres annos, o Thesouro fizer na garantia da exploração dada á Companhia dos Caminhos de Ferro Através de África no preambulo do contrato de 25 de setembro de 1885 e no contrato de 20 de outubro de 1894.

Art. 4.^º Quando as despesas da construcção excederem os recursos de que trata o artigo antecedente serão desceritas no orçamento da província de Angola as verbas necessarias para complemento da construcção dentro do prazo marcado no artigo 2.^º ou a annuidade destinada ao serviço de obrigações a emitir para o mesmo fim amortizaveis em setenta e cinco annos, cujo encargo de juro e amortização não excederá 5,5 por cento ao anno.

Art. 5.^º Fica revogada a legislação em contrario.

O Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha e Ultramar assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 13 de novembro de 1902.—RAINHA REGENTE.—Antonio Teixeira de Sousa.

Attendendo ao que me representou o Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha e Ultramar: hei por bem, em nome de El-Rei, decretar o seguinte:

Artigo 1.^º A construcção do caminho de ferro do Lobito á fronteira leste da província de Angola e a exploração dos troços construidos são confiados em África a uma comissão — denominada Comissão do Caminho de Ferro de Benguela — composta do governador do distrito de Benguela e de dois officiaes do exercito habilitados com o curso de engenharia.

§ unico. Será presidente da comissão o governador do distrito, que dirigirá superiormente os serviços de administração geral, de contabilidade e thesouraria, sendo um dos vogaes director da construcção e o outro director dos estudos.

Art. 2.^º A Comissão do Caminho de Ferro de Benguela terá as seguintes attribuições:

a) Organizar e dirigir todos os serviços technicos e administrativos necessarios á construcção do caminho de ferro e á exploração dos troços construidos;

b) Elaborar os regulamentos e instruções necessarias para a organização dos serviços;

c) Requisitar o pessoal technico, administrativo e auxiliar em relação com as necessidades dos serviços;

d) Estabelecer os vencimentos do pessoal de sua nomeação dentro dos limites fixados pelo Ministro da Marinha e Ultramar;

e) Propor ao Governo a nomeação e demissão do pessoal da metropole, e effectuar em África a nomeação e demissão do pessoal de que houver necessidade.

§ unico. Quando houver conveniencia em empregar funcionários da província, poderá a Comissão requisitá-los ao governador geral, o qual satisfará essa requisição, quando os mesmos possam ser dispensados dos serviços de que estavam encarregados.

f) Nomear e demittir todos os empregados que vençam por folha de jornaes;

g) Castigar disciplinarmente os empregados sob suas ordens.

§ unico. As penas disciplinares comprehendem por sua ordem a reprehensão, a multa até quinze dias de vencimentos em cada trinta e a suspensão até resolução superior dos funcionários cuja demissão tenha sido por ella proposta.

h) Effectuar, depois de devidamente autorizada pelo Governo, a compra de terrenos ou outros immoveis que forem necessarios;

i) Approvar os projectos de secções, lanços ou obras e proceder á sua construcção;

j) Regular o fornecimento e autorizar a compra de todos os materiaes que devam ser adquiridos em África, ou a venda de quaesquer materiaes que sejam inuteis;

k) Effectuar contratos de construcção por empreitadas parciaes ou por tarefas;

l) Requisitar á Direcção dos Caminhos de Ferro Ultramarinos os materiaes, ferramentas, utensilios, machinas, obras de arte metallicas, material fixo e circulante, e todos os objectos que devam ser adquiridos fora de África, enviando os elementos necessarios para a mesma direcção promover o seu fornecimento;

m) Dirigir e fiscalizar a execução das obras e fazer as liquidações das que forem executadas por empreitada;

n) Autorizar o pagamento das despesas, nos termos do presente decreto;

o) Fazer semestralmente, e com a necessaria antecedencia para ser approvado em devido tempo, o orçamento de previsão das despesas;

p) Remetter mensalmente á Direcção dos Caminhos de Ferro Ultramarinos uma nota dos fundos requisitados e saídos, a da despesa provavel a pagar no mês seguinte e a do estado de adeantamento dos trabalhos, e trimestralmente as contas das despesas efectuadas e a situação dos trabalhos;

q) Elaborar annualmente as contas e relatorio da gerencia;

r) Submeter á approvação do Governo os projectos de tarifas e horarios;

s) Informar sobre todos os assuntos da sua competencia;

t) Propor ao Governo quaesquer projectos que pareçam mais convenientes para o melhor aproveitamento e valorização dos terrenos marginaes da linha ferrea.

Art. 3.^º No exercicio das attribuições que lhe são conferidas, e em tudo o que não for contrariado por este decreto, a Comissão do Caminho de Ferro de Benguela deverá regular-se pelas disposições legaes applicaveis que estiverem adoptadas no serviço de obras publicas da província, nomeadamente pelas do decreto de 20 de agosto de 1892, pelas instruções para a adjudicação de obras e fornecimentos de materiaes, clausulas e condições geraes de empreitadas e de fornecimentos de materiaes approvadas por portaria de 20 de outubro de 1900, e pelas portarias de 18 de junho de 1901 e 7 de junho de 1902.

Art. 4.^º Com quanto os serviços technicos estejam a cargo dos respectivos directores, qualquer resolução que importe responsabilidade para a Comissão só poderá ser tomada em reunião da mesma.

Art. 5.^º A Comissão terá as sessões que as necessida-

des do serviço requererem, sob convocação do presidente ou a pedido dos dois vogaes.

Art. 6.^o As decisões da Comissão serão tomadas por maioria de votos, sendo contado o do membro eventualmente ausente e representado conforme o disposto no § 2.^o d'este artigo.

§ 1.^o Quando faltar um dos vogaes da Comissão por motivo de doença ou de força maior, poderá a Comissão funcionar com os outros dois membros, mas somente quando se tratar de assunto que não esteja especialmente incumbido ao vogal ausente e tendo neste caso o presidente voto de qualidade.

§ 2.^o Qualquer membro ausente da Comissão poderá, previamente consultado, emitir o seu voto por escrito.

§ 3.^o Das sessões da Comissão lavrar-se-hão actas, que serão assinadas pelo presidente e por um dos vogaes pelo menos.

§ 4.^o Das actas das sessões serão enviadas pela primeira mala copias ao Governo e ao governador geral da província.

Art. 7.^o O presidente representará a Comissão nas suas relações com o Governo e na correspondencia com quaequer repartições.

Art. 8.^o A Comissão corresponder-se-há directamente com a Direcção dos Caminhos de Ferro Ultramarinos.

Art. 9.^o Em tudo quanto respeite a administração, estará a Comissão sujeita á fiscalização do governador geral da província.

Art. 10.^o A Comissão do Caminho de Ferro de Benguela deverá regular-se quanto á requisição de fundos, pagamentos e prestação de contas pelas disposições do capitulo unico, titulo VII, parte I do regulamento geral da administração da fazenda, da sua fiscalização superior e da contabilidade publica nas províncias ultramarinas de 3 de outubro de 1901.

§ 1.^o Os documentos que disserem respeito á requisição de fundos, os de compra ou venda de propriedades, os contratos e outros documentos que podem obrigar a Comissão e bem assim os recibos devem ser assinados pelo presidente e por um dos membros da Comissão.

§ 2.^o O producto de quaequer vendas deve ser considerado como fazendo parte do fundo especial destinado á construção do Caminho de Ferro de Benguela.

§ 3.^o As contas devidamente documentadas serão feitas em triplicado, devendo um dos exemplares ser enviado á Direcção dos Caminhos de Ferro Ultramarinos, outro ter o destino designado no capitulo citado do regulamento de 3 de outubro de 1901 e o terceiro ser archivado.

§ 4.^o O inspector de fazenda de Angola ordenará, que, salvo aviso em contrario, as receitas arrecadadas nos diferentes cofres da província e pertencentes ao fundo especial para a construção do Caminho de Ferro de Benguela sejam transferidos para a agencia do Banco Nacional Ultramarino em Benguela.

§ 5.^o O governador geral de Angola delegará no governador do distrito de Benguela a faculdade de autorizar as requisições nos termos dos artigos 165.^o e 166.^o do regulamento de fazenda acima citado.

Art. 11.^o Os engenheiros empregados no Caminho de Ferro de Benguela, desempenharão os serviços da sua competencia que pela Comissão lhe sejam incumbidos, qualquer que seja a direcção a que pertençam.

Art. 12.^o Procurar-se-há fazer uma construção económica e rapida, podendo os raios das curvas ser reduzidos até 75 metros.

Art. 13.^o Proceder-se-há imediatamente á compra de ferramentas e material necessario á construção que deverá começar, com toda a brevidade possível, pela execução dos lanços que partem de Benguela e pela abertura dos concursos para a ponte-caes da bahia do Lobito e para a ponte do Catumbella.

O Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da

Marinha e Ultramar assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 13 de novembro de 1902.—RAINHA REGENTE.—*Antonio Teixeira de Sousa.*

Secretaria Geral

Sendo de reconhecida conveniencia regular as condições em que podem ser feitas pelo Governo concessões de obras publicas no ultramar:

Tendo ouvido a Junta Consultiva do Ultramar, e o Conselho de Ministros, e usando da faculdade concedida ao Governo pelo artigo 15.^o do Acto Adicional á Carta Constitucional da Monarchia, de 5 de julho de 1852;

Hei por bem, em nome de El-Rei, decretar o seguinte:

Artigo 1.^o A construcção e exploração de obras destinadas a estabelecer ou melhorar as vias de comunicação de qualquer especie, os serviços dos portos marítimos ou fluviaes, as obras de hydraulica agricola ou urbana, o aproveitamento e transporte das forças naturaes e as construções civis de reconhecida utilidade publica, nas possessões ultramarinas, poderão ser feitas pelo Governo ou concedidas a empresas ou particulares, nos termos do presente decreto.

Art. 2.^o O Governo poderá fazer concessões de caminhos de ferro, estradas, obras hydraulicas quando o Estado não fique obrigado a subvenção ou garantia de quaequer especie, podendo todavia, conjuntamente conceder explorações agricolas, florestaes ou mineiras, em terrenos do Estado, em extensão que seja julgada compensadora das referidas obras e fixar, quando se trate de caminhos de ferro, o imposto a applicar a certas mercadorias em transito e as tarifas de passageiros e mercadorias.

Art. 3.^o Em pontos afastados do litoral, onde não haja o emprego de automoveis para carreiras do serviço do publico, poderá o Governo conceder o exclusivo d'estas, quando isso seja reconhecido como necessário para se estabelecerem, com tarifas aprovadas pelo Governo ou pelo governador geral da província ou distrito autonomo, e com a obrigação de construção ou reparação dos caminhos.

§ unico. As disposições do presente artigo não prejudicarão, porém, o direito ao emprego de automoveis por quaequer particulares para transporte de mercadorias da sua produção ou commercio, e do pessoal ao seu serviço.

Art. 4.^o O Governo poderá contratar imediatamente ou remetter o pedido de concessão ao governador geral da província ou distrito autonomo para informação sobre a utilidade da concessão. Em qualquer dos casos será sempre ouvida a Junta Consultiva do Ultramar, e o contrato será precedido de aprovação em Conselho de Ministros.

Art. 5.^o Todas as concessões de obras publicas serão feitas por meio de contrato, e estes não poderão ser celebrados sem que o concessionario mostre ter efectuado na Caixa Geral de Depositos, á ordem do Ministerio da Marinha e Ultramar, o deposito, que nunca poderá ser inferior a 2 por cento do custo provavel da obra.

§ unico. Este deposito só poderá ser levantado quando na obra executada se tenha despendido quantia que represente o duplo, ficando neste caso a obra construída servindo de caução. O deposito será perdido a favor do Estado quando o concessionario faltar ao cumprimento do seu contrato, salvos os casos de força maior, devidamente comprovados e aceites pelo Governo.

Art. 6.^o Nos contratos de concessão serão fixados os prazos para apresentação dos estudos, projectos e para a construção das obras.

Art. 7.^o Quando o concessionario for estrangeiro fará no seu contrato a declaração de que, para os efeitos da concessão, se sujeita ás leis e aos tribunaes portugueses, de que renuncia ao seu foro nacional e se considera domiciliado em Lisboa.

Art. 8.^º Em qualquer concessão deverão impor-se, alem de outras especiaes, constantes dos respectivos contratos, as seguintes condições:

1.^a Direito por parte das autoridades competentes, de fiscalizar a execução das obras e a sua exploração;

2.^a Designação das penalidades a que o concessionario fica sujeito quando os projectos e planos approvados não forem devidamente executados, e faculdade para o Governo de annular a concessão, quando a exploração se desvie dos fins especiaes para que esta for feita, tornando-se prejudicial aos interesses publicos;

3.^a Constituição dos corpos administrativos das empresas que se formarem em virtude dos preceitos d'este decreto, regulada por forma que a maioria seja composta de cidadãos portugueses domiciliados em territorio nacional, devendo igualmente ser portugueses os principaes gerentes e representantes do continente do reino e no ultramar e tendo o Governo, quando a importancia e as condições da concessão o justifiquem, o direito de nomear parte dos membros dos corpos administrativos e um commissario do Governo com attribuições fiscaes, sem onus para o Estado;

a) As mesmas empresas serão sempre portuguesas para todos os effeitos, e ficarão sujeitas ás leis geraes do reino e especiaes do ultramar e ás condições da concessão, devendo subordinar-se ás mesmas leis e condições os regulamentos que forem organizados para os seus serviços;

b) As referidas empresas ficarão obrigadas a empregar nos seus serviços maioria de cidadãos portugueses, admitindo só excepcionalmente cidadãos estrangeiros, os quaes terão ainda assim de assinar a declaração expressa de que se sujeitarão, em todos os actos que praticarem no exercicio das suas funcções, ás leis, tribunaes e auctoridades portuguesas, renunciando ao seu foro nacional. As attribuições fiscaes e policiaes, se porventura existirem, nunca poderão recair em cidadãos estrangeiros;

c) O Governo receberá sempre um certo numero de acções liberadas das que forem emitidas pelas empresas ou companhias. Por estas acções será o Governo considerado como accionista, não só para a partilha nos dividendos, mas para entrar na constituição das assembleias geraes;

d) Os estatutos das mesmas empresas serão submettidos á approvação do Governo, ouvido o Procurador Geral da Coroa e Fazenda e a Junta Consultiva do Ultramar.

Art. 9.^º As concessões incluidas nas disposições d'este decreto caducarão em qualquer dos casos seguintes:

1.^º Se as obras não forem começadas ou terminadas nos prazos estipulados, salvo caso de força maior, provado perante o Governo, que ouvirá a tal respeito a Procuradoria Geral da Coroa e Fazenda, devendo nesta hypothese o Governo prorrogar os prazos pelo tempo absolutamente necessário;

2.^º Se nos trabalhos respectivos houver interrupção alem de determinados prazos, ou se esta exceder o maximo do tempo fixado no contrato, em conformidade com as condições especiaes da concessão, exceptuando-se os casos de força maior, admittidos nos termos do n.^º 1.^º do presente artigo;

3.^º Se os concessionarios ou empresa concessionaria falilrem ou ficarem insolventes, ou se a empresa concessionaria for dissolvida;

4.^º Se se verificarem outras condições que preventivamente o Governo haja fixado na concessão, segundo a natureza e circunstancias d'esta, como sujeitas á sancção penal da caducidade.

§ unico. A caducidade da concessão envolve, em favor do Estado, a perda do deposito, ou da obra em caução.

Art. 10.^º Nenhum individuo, empresa ou companhia, poderá fazer transmissão da concessão que lhe for feita nos termos d'este decreto, sem autorização do Governo.

Art. 11.^º Todas as questões suscitadas entre o Estado e os concessionarios a que se refere este decreto, sobre assun-

tos attinentes a concessões, quer aquelles sejam, quer não, os primitivos, serão resolvidas definitivamente por arbitros, dois dos quae serão nomeados pelo Governo, outros dois pelos concessionarios, e o quinto pela forma que se fixar no alvará da concessão, segundo a importancia e o caracter d'ella.

Art. 12.^º Todos os direitos reservados ao Estado e aos seus representantes, por este decreto ou pelas condições estipuladas nas concessões respectivas, ser-lhes-hão garantidos absolutamente, sem que ninguem possa interpor-se ao exercicio d'elles, invocando quaesquer direitos ou privilegios, e isto mesmo se indicará especificadamente nas concessões.

Art. 13.^º Sempre que os interesses do país o aconselhem, poderá o Governo, nos termos d'este decreto, abrir concurso para a concessão de alguma das obras a que se refere o artigo 1.^º, quer por iniciativa do Governo, quer a obra tenha sido pedida por alguma empresa ou particular.

§ unico. Pelo facto do concurso para a concessão, não tem o requerente direito algum a qualquer indemnização.

Art. 14.^º Fica revogada a legislação em contrario.

O Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha e Ultramar assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 27 de novembro de 1902.—RAINHA REGENTE.—Antonio Teixeira de Sousa.

Senhora.—A lei de 17 de agosto de 1899 autorizou o Governo a proceder á construcção de um caminho de ferro, que, partindo do litoral do distrito de Benguela, fosse até á fronteira leste da provincia, criando, para fazer face ás despesas da construcção, um fundo especial, constituído pelas seguintes receitas:

a) Sobretaxa de 6 por cento *ad valorem* na exportação da borracha pelas alfandegas dos districtos de Benguela e Mossamedes e pela delegação aduaneira de Novo Redondo, ficando sujeita a igual tributação a borracha despachada em transito nestas alfandegas para qualquer porto da província;

b) Sobretaxa de 3 por cento *ad valorem* na exportação da borracha pelo porto de Loanda, quer em transito para os portos da província, quer com destino a quaesquer outros portos;

c) Producto do imposto sobre o alcool e aguardente produzidos ou importados nos districtos de Loanda, Benguela, Mossamedes e Lunda, liquido de despesas de fiscalização e cobrança, e deduzida a parte d'esta receita que houvesse de ter applicação especial nos termos da correspondente legislação;

d) Producto liquido do imposto de 10 réis por kilogramma de algodão em rama ou caroço, consumido pelas fabricas do reino ou das ilhas adjacentes, deduzida a parte d'esta receita que houvesse de ter applicação especial nos termos da legislação respectiva;

e) Excesso do rendimento das alfandegas do distrito de Benguela, sobre a media calculada pelos rendimentos cobrados na alfandega da capital d'aquelle distrito nos annos civis de 1894 a 1898, excluidas, para este effeito, as receitas que fossem cobradas em virtude dos impostos a que se referem as alineas a) e c);

f) Rendimento liquido da parte do caminho de ferro que fosse explorada, enquanto durasse a construcção;

g) Producto da venda, arrendamento ou aforamento dos terrenos marginaes á linha ferrea, em uma zona de 2 kilometros para cada lado da mesma linha.

Em julho de 1900 começou a effectuar-se a cobrança das receitas a que se referem as alineas a), b), c) e d), já em uma época de difficuldades economicas em Angola, por maneira que as receitas arrecadadas não attingiram a importancia que era legitimo esperar.

A crise attingiu a sua maxima intensidade em meados de 1901, e ainda agora ella se apresenta com uma desoladora evidencia.

As receitas geraes da província cairam consideravelmente e, como é natural, com elles a receita especial do caminho de ferro de Benguela.

Em 30 de junho ultimo o imposto do alcool e as sobre-taxas na exportação da borracha haviam tido o seguinte rendimento;

Imposto do alcool..... 467:041\$601

A deduzir:

$\frac{1}{5}$ para as camaras municipaes...	57:416\$430
3 por cento para despesas de fiscalização...	1:464\$588
	<hr/>
Liquido	58:880\$968

Sobretaxas da borracha	186:826\$484
	<hr/>

Somma	594:987\$117
Despesas com estudos feitos em Angola ...	26:823\$329
	<hr/>

Liquido	568:163\$788
Imposto do algodão	263:536\$327
Dispendido	4:886\$089
	<hr/>
Total	258:650\$238

	826:814\$026
--	--------------

A receita cobrada daria, pois, e com dificuldade, para a construcção dos primeiros 60 kilometros do caminho de ferro, quando é certo que, até á fronteira, a linha ferrea deverá ter uma extensão aproximada de 1:400 kilometros.

A applicação directa das receitas, que de futuro se arrecadassem, não daria para o prosseguimento regular da construcção. Seria preciso o recurso ao credito, procurando naquellas receitas os meios de satisfazer os encargos.

E, todavia, o Governo reconhecia como da maxima importancia a construcção da linha ferrea até á fronteira, a qual, pela sua direcção e pelas vantagens de ser servida pela Bahia do Lobito, porto de primeira ordem no Oceano Atlantico, ficaria sendo a chave do trafego da Africa Central.

A simples inspecção de uma carta de Africa e a consideração de que a saida da Africa Central por um porto que consideravelmente encurta o caminho para a Europa, desde logo convencem de que o caminho de ferro em questão transformará economicamente a província de Angola e tornará o Lobito um grande emporio commercial, dando ao Estado um aumento grande de receitas, pela valorização da região servida pelo caminho de ferro, pela exploração do porto, sem falar no considerável valor que virão a ter os terrenos que circundam a bahia.

Para por mais tempo não demorar o começo de uma tão importante obra houve por bem Vossa Majestade decretar a construcção por administração.

Quando tudo se preparava para executar a resolução de Vossa Majestade adquiria o Governo a convicção de que todo o caminho de ferro podia ser construído, tão rapidamente quanto é possível, sem subvenção nem garantia de qualquer especie, contratando-o com Robert Williams nas condições que, com este projecto de decreto, tenho a honra de apresentar á aprovação de Vossa Majestade.

A leitura do contrato dispensar-me-ha de o apreciar em largas considerações. Bastará dizer que se trata da concessão do caminho de ferro a uma companhia portuguesa, sujeita ás leis e aos tribunaes portugueses, com todas as garantias e seguranças, com uma considerável participação do Estado nos seus lucros, com absoluta liberdade económica e aduaneira, excepto no que diz respeito a isenções, communs a concessões d'esta ordem.

Como compensação, o Governo concede o direito de, durante os dez primeiros annos do contrato, pesquisar e explorar todos os jazigos mineiros em uma area de 120

kilometros para cada lado da linha ferrea e as minas, que naquelle periodo a companhia tiver explorado com regularidade, mas ficando, contudo, sujeita ao decreto de 29 de dezembro de 1898, que regula a pesquisa e lavra de minas nas possessões ultramarinas.

A companhia pagará todos os impostos, de qualquer ordem que sejam, que o referido decreto exige para os manifestos, demarcações, explorações de *claims* e de exportação dos minérios.

Não ha, pois, nem concessão de terrenos nem dispensa de impostos: ha apenas o direito de, nos termos do referido decreto, com todos os encargos a que elle obriga, durante dez annos, fazer o que o decreto regulamentar permite a quem quer que seja, particular ou empresa, português ou estrangeiro.

Bem se comprehende, Senhora, que se esta concessão puder dar desenvolvimento ás explorações mineiras, grande e valioso serviço será prestado á economia da província, tão abandonada de iniciativas particulares no que diz respeito á exploração do solo.

As obrigações do contrato por parte do concessionario são desde já garantidas com um deposito de 560:000\$000 réis e os prazos da construcção relativamente curtos.

Em 30 de abril de 1894 foi contratada com o Governo a construcção do caminho de ferro entre a Bahia do Lobito e a Caonda (cerca de 220 kilometros). As concessões feitas pelo Governo nesse contrato, quer comprehendendo o exclusivo da exploração de pontes, caes e docas na bahia do Lobito, quer em relação a terrenos e a explorações agrícolas, florestais e mineiras, comparadas com as feitas no contrato de que se trata, mostram, não somente que em 1894 se comprehendia, como hoje, a conveniencia de se fazer a construcção do caminho de ferro sem subvenção nem garantia de juro, mas tambem as grandes vantagens adquiridas na concessão que agora se faz.

É conveniente ainda notar que a Companhia de Mossamedes tem, na vastíssima area da sua concessão, o exclusivo das explorações mineiras durante vinte e cinco annos, ficando, passados elles, na posse das minas que tiver explorado.

Uma nova vantagem resulta do presente contrato. Consiste ella em ficar disponivel o fundo do caminho de ferro de Benguela existente, assim como as receitas que o constituem, para tudo ser applicado a aumentar a dotação da construcção do caminho de ferro de Ambaca a Matlange e a facilitar sua continuaçao para leste d'este ponto, o que assegura e garante a rapida realização d'este emprehendimento. Os dois caminhos de ferro, assim garantidos, farão a transformação completa de Angola, o que é, neste momento, a nossa grande aspiração colonial.

Taes são, Senhora, as razões que me dão a convicção de que o presente contrato representa o maior beneficio que podia ser feito a uma província ultramarina, que, sendo promessa de um grande futuro, luta neste momento com gravíssimas dificuldades.

Paço, em 28 de novembro de 1902.—Antonio Teixeira de Sousa.

Attendendo ao que me representou o Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha e Ultramar;

Tendo ouvido a Junta Consultiva do Ultramar e o Conselho de Ministros, nos termos do decreto com força de lei de 27 do corrente mês:

Hei por bem, em nome de El-Rei, decretar o seguinte:

Artigo 1.^º É aprovado o contrato celebrado nesta data entre o Governo, representado pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha e Ultramar, e Robert Williams, para a construcção e exploração de um caminho de ferro entre a bahia do Lobito, no distrito de Benguela, e a fronteira leste da província de Angola, contrato que será publicado juntamente com o presente decreto.

Art. 2.^º Fica revogada a legislação em contrario.

O Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha e Ultramar assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 28 de novembro de 1902.—RAINHA REGENTE.—*Antonio Teixeira de Sousa.*

Aos 28 dias do mês de novembro de 1902 nesta Secretaria de Estado dos Negocios da Marinha e Ultramar, e gabinete do Ex.^{mo} Sr. Conselheiro Antonio Teixeira de Sousa, Ministro e Secretario de Estado dos Negocios da Marinha e Ultramar, compareci eu o Conselheiro Francisco Felisberto Dias Costa, Secretario Geral d'este Ministerio, e ahi estando presentes de uma parte, o mesmo Ex.^{mo} Ministro, como primeiro outorgante, em nome do Governo de Sua Majestade, e da outra parte, como segundo outorgante, Robert Williams, pelos mesmos outorgantes foi dito na minha presença e das testemunhas abaixo nomeadas, assistindo a este acto o Bacharel Antonio Osorio Sarmento de Figueiredo, ajudante do Procurador Geral da Coroa e Fazenda, que concordaram no seguinte contrato :

ARTIGO 1.^º

O Governo concede a Robert Williams e á companhia que elle formar, nos termos e segundo as clausulas do presente contrato, o direito de construir e explorar um caminho de ferro que, partindo da bahia do Lobito, no districto de Benguella, siga até á fronteira leste da provincia de Angola, aproximando-se no seu *terminus*, na fronteira, do paralelo 12º de latitude sul.

A concessão d'este caminho de ferro é feita pelo prazo de noventa e nove annos, que será contado da data do diploma que approvar o presente contrato. Na data em que expirar o prazo da concessão, o Estado ficará subrogado em todos os direitos do concessionario e entrará immediatamente na posse do caminho de ferro, com todo o seu material fixo e circulante, edificios e dependencias, de qualquer ordem que sejam.

ARTIGO 2.^º

Constituição da companhia

O concessionario organizará uma sociedade anonyma de responsabilidade limitada, com um capital não inferior a 2.000:000 de libras esterlinas, para a construcção e exploração do caminho de ferro concedido e demais objectos d'esta concessão.

A companhia será organizada segundo as leis portuguesas, sujeita ás leis e aos tribunaes portugueses; terá a sua sede em Lisboa, devendo ser portugueses o seu principal gerente em Lisboa e o seu representante em Africa.

Do seu conselho de administração farão sempre parte tres administradores livremente nomeados pelo Governo, pagos pela companhia, nos termos do decreto de 27 de julho de 1900.

Junto da companhia haverá um commissario do Governo, nos termos do referido decreto de 27 de julho de 1900, e por ella pagos os seus vencimentos, que serão os de um membro do conselho de administração.

A Companhia entregará ao Estado em acções liberadas 10 por cento da totalidade das acções que emitir, com o respectivo direito de representação nas assembleias geraes, pelo maior numero de votos permittido pelo Código Commercial. A companhia reger-se-ha pelas leis portuguesas e pelos seus estatutos organicos, que serão elaborados em conformidade com as leis de Portugal e indeclinavelmente sujeitos á approvação do Governo, sem a qual não será reconhecida para qualquer effeito a sua validade.

§ 1.^º A companhia concessionaria deverá estar organizada e deverá ter submetido os seus estatutos á approvação do Governo dentro do prazo de seis meses a contar da data do presente contrato.

§ 2.^º Se o concessionario não satisfizer ao disposto no paragrapho precedente dentro do prazo fixado, a concessão será considerada nulla para todos os effeitos e reverterá em favor do Estado o deposito de que trata o artigo 58.^º

ARTIGO 3.^º

Emissão de obrigações

A companhia concessionaria poderá emitir obrigações nos termos das leis portuguesas e d'este contrato.

Essas obrigações serão amortizaveis ao par e dentro de um prazo que nunca excederá o da duração da concessão.

O capital realizado pelas obrigações emitidas será exclusivamente destinado á exploração da concessão e ao pagamento dos juros por um espaço de tempo que não excederá a cinco annos depois da emissão das obrigações.

A emissão far-se-ha successivamente, mediante previa approvação do Governo, á medida que a realização do capital se for tornando necessaria, approvação que só poderá ser concedida depois de realizado todo o capital de acções, com excepção das que constituem a participação do Estado.

§ 1.^º Os contratos de emissão de obrigações e seus respectivos prospectos, e bem assim os contratos de curadoria, serão submettidos á approvação do Governo.

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

ARTIGO 4.^º

Concessões

O Governo concede mais á companhia:

1.^º O direito de, durante os primeiros dez annos da concessão, pesquisar e explorar todos os jazigos mineiros, que não estiverem manifestados ou demarcados á data do presente contrato, em uma area de terreno do Estado de 120 kilometros para cada lado da linha ferrea, e pelo tempo permittido no artigo 80.^º do decreto de 29 de dezembro de 1898, que regula a pesquisa e lavra de minas nas possessões ultramarinas, de todas as minas que na referida area tiver explorado com regularidade nos primeiros dez annos da concessão, salvo o disposto no artigo 57.^º do presente contrato;

2.^º O aproveitamento de madeiras que houver nas matas e florestas do Estado, existentes na area acima referida, para a construcção e exploração do caminho de ferro;

3.^º O direito de construir, junto ás estações do caminho de ferro, hoteis, restaurantes ou quaequer establecimentos commerciaes;

4.^º A isenção, enquanto durar a concessão, de qualquer contribuição, geral ou municipal, que diga respeito á exploração do caminho de ferro, com recepção de 5 por cento da receita liquida da exploração, que serão entregues ao Estado, independentemente do dividendo geral que lhe possa caber pelas acções que constituem a sua participação;

5.^º Isenção de direitos sobre os minérios transportados pelo caminho de ferro, ou que venham da exploração das minas ao longo da via ferrea ou dos países limitrofes; pagará, todavia, o direito de exportação marcado no artigo 132.^º do decreto de 29 de dezembro de 1898, que regula a pesquisa e lavra de minas nas possessões ultramarinas;

6.^º Entrada, livre de direitos, durante o periodo da construcção, de todos os materiaes e utensilios, machinas, combustiveis e mais objectos que forem necessarios para a construcção e exploração da linha ferrea; continuando ainda dois annos, depois de aberta toda a linha á explo-

ração, a mesma isenção de direitos, mas tão somente para as machinas e combustiveis, devendo a companhia conformar-se com os regulamentos fiscaes que o Governo julgar necessarios para prevenir o abuso d'esta concessão;

7.º Isenção, durante o tempo da concessão, de quaisquer direitos sobre o material de exploração, alem do imposto de 3 por cento *ad valorem*;

8.º Isenção, durante o tempo da concessão, de direitos de importação de carvão ou qualquer materia usada como combustivel no caminho de ferro concedido;

9.º Isenção de quaisquer direitos, com excepção do de transito, mas que não poderá exceder 3 por cento *ad valorem*, sobre os materiaes proprios para as explorações mineiras que pela companhia sejam enviados para minas em países limitrofes;

10.º A faculdade de desviar correntes e alterar a direcção dos caminhos, uma vez que a construcção assim o exija, devendo em todos os casos a companhia regular-se pelas leis sobre expropriação por utilidade publica na província de Angola, ou, na falta d'estas, pelas que vigorem na metropole, as quais lhe deverão ser applicadas, sujeitando-se a companhia á previa approvação do Governo;

11.º O uso de todos os terrenos do Estado que forem necessarios para a construcção e exploração da linha ferrea e a autorização para judicialmente, pelo modo previsto nas referidas leis, fazer a expropriação, por utilidade publica, dos terrenos de particulares que forem reconhecidos necessarios para o mesmo fim;

12.º O direito de construir na bahia de Lobito uma ponte-caes para desembarque dos materiaes, utensilios e machinas para a construcção e exploração, combustivel, e ainda para o embarque de minérios.

§ 1.º A ponte-caes na bahia de Lobito, respectivos mecanismos e demais installações marítimas, serão considerados para todos os effeitos como um prolongamento da linha ferrea e fazendo d'ella parte integrante.

§ 2.º Fica entendido que o Governo pode, em qualquer época da concessão, alterar, como mais conveniente julgue, os direitos aduaneiros de importação, exportação, reexportação e o de transito de e para países estrangeiros, das mercadorias que circulem no caminho de ferro concedido, salvas as disposições dos n.ºs 5.º, 6.º, 7.º, 8.º e 9.º d'este artigo.

§ 3.º O concessionario e a companhia que organizar ficam, no que diz respeito ás minas de que trata o n.º 1.º d'este artigo, sujeitos ao disposto no decreto com força de lei, de 29 de dezembro de 1898 e que regula a pesquisa e lavra de minas nas possessões ultramarinas, e por isso sujeitos ao pagamento de todos os impostos, de qualquer ordem que sejam, que o mesmo regulamento exige para os manifestos, demarcações e exploração de jazigos mineiros e exportação de minérios.

ARTIGO 5.º

Indemnizações e despesas a cargo da companhia concessionaria

Todas as indemnizações e todas as despesas a que derem lugar a construcção, exploração e conservação do caminho de ferro e suas dependencias e exploração das minas, serão exclusivamente a cargo da companhia.

§ unico. A companhia deverá segurar contra o risco de fogo os edificios e material circulante.

ARTIGO 6.º

Direitos do Estado

O caminho de ferro com todos os seus edificios, dependencias e accessorios, incluindo telegrapho, todo o material fixo e circulante de qualquer especie, fica, desde a sua construcção, ou collocação na linha, pertencendo ao domínio do Estado para todos os effeitos juridicos, nos

termos do direito commun e especial dos caminhos de ferro e das diversas condições d'este contrato.

ARTIGO 7.º

Levantamento do deposito

O deposito de que trata o artigo 58.º só poderá ser levantado quando a companhia tenha feito obras de valor equivalente ao duplo, passando essas obras a servir de caução.

ARTIGO 8.º

Estatutos, contratos e trespassse da concessão

A companhia não poderá, sob pena de annullação da sua concessão, e dos direitos e vantagens que d'ella resultam, nem modificar os seus estatutos, nem confundir-se com outra sociedade, nem trespassar no todo ou em parte a presente concessão, nem effectuar qualquer contrato relativo ao caminho de ferro de qualquer ordem que elle seja, incluindo a combinação de tarifas com outros caminhos de ferro que a elle se liguem na fronteira, sem previa autorização do Governo.

ARTIGO 9.º

Damnos e prejuizos

O Estado não é responsável, não lhe podendo por isso ser exigida indemnização alguma pelos danos no caminho de ferro e material ou nas minas, por prejuizos na exploração que possam resultar de incursões estranhas, de rebelião de indigenas, das necessidades da defesa nacional, ou da acção do Governo para a manutenção da ordem publica.

ARTIGO 10.º

Construcção eventual de novas linhas ferreas

O Governo não poderá, durante o prazo da concessão, construir ou conceder, em uma faxa de terreno de 50 kilometros de largura para cada lado da linha concedida, nenhum outro caminho de ferro em direcção parallela.

Poderá, porém, o Governo ordenar ou conceder a construcção de caminhos de ferro, ou outras vias de comunicação que atravessem a linha concedida, ou nella venham a entroncar, sem que a companhia possa, sob pretexto algum, impedir os trabalhos precisos, ou tenha direito a qualquer indemnização, devendo somente ser tomadas todas as medidas necessarias para que não resulte impedimento ou obstaculo á circulação da linha, nem o mínimo aumento de despesa para a companhia.

A companhia terá o direito de preferencia para a construcção d'estes caminhos de ferro, ou vias de comunicação.

ARTIGO 11.º

Obrigações geraes da companhia concessionaria

O concessionario e a companhia que formar obrigam-se a effectuar á sua custa, e por sua conta e risco, nos termos, pelo modo e nos prazos estipulados neste contrato:

1.º A construcção do caminho de ferro completo em todas as suas partes, com todas as expropriações, terraplanagens, obras de arte, obras accessorias, estações com todos os edificios, depositos, armazens, officinas, caes, casas de guarda, guaritas, vedações e em geral todas as obras de construcção, previstas e imprevistas, sem excepção ou distincção, que forem necessarias para o completo acabamento da linha ferrea.

2.º O fornecimento, assentamento, conservação e renovação da via corrente e todos os accessorios, vias de resguardo e de serviço, plataformas giratorias, reservatorios e installações para alimentação das machinas e utensilios para as officinas, mobilia, bem como de locomotivas, carruagens, fourgons, vagons e em geral de todo material fixo

e circulante, designado e não designado, que for necessário para pôr a linha em perfeito estado de exploração.

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

4.^º A collocação depois de terminada a linha, e com a assistencia do engenheiro delegado do Governo, de marcos kilometricos, e o levantamento da planta cadastral do caminho de ferro e suas dependencias, com a designação de todas as obras de arte executadas, da qual será entregue ao Governo uma copia devidamente authenticada.

ARTIGO 12.^º

Estudos

A companhia effectuará os estudos necessarios e organizará, nos termos usuais, os projectos definitivos que submeterá á aprovação do Governo, reservando-se este o direito de mandar fiscalizar a execução dos trabalhos de campo.

§ unico. O Governo facultará ao concessionario todos os estudos feitos pelo Governo, considerando-se aprovados os estudos até ao Monte Sahoá.

ARTIGO 13.^º

Approvação dos projectos

Nenhuma obra para a construcção do caminho de ferro poderá começar sem que os respectivos projectos tenham sido aprovados.

§ unico. Dos projectos aprovados fará a companhia tirar duas copias, que serão autenticadas pela Direcção dos Caminhos de Ferro Ultramarinos; uma das copias será entregue à companhia e outra à fiscalização.

ARTIGO 14.^º

Via e perfis transversaes typos

A largura da via será de 1^m,067 entre as faces interiores dos carris.

O caminho de ferro será construído com leito e obras de arte para uma só via, excepto nos pontos em que a dupla via for necessaria para o cruzamento dos comboios, ou por outros motivos, podendo haver duas vias quando a companhia julgue conveniente.

ARTIGO 15.^º

Curvas e declives

Os raios das curvas de concordancia não serão inferiores a 100 metros, na linha corrente; e os alinhamentos rectos entre duas curvas consecutivas, em sentido contrario, não serão inferiores a 100 metros.

O maximo dos declives será de 25 millimetros por metro, e o patamar entre dois declives consecutivos de sentido contrario, não serão inferiores a 50 metros.

Os declives correspondentes ás curvas de pequeno raio deverão ser reduzidos o mais possivel.

ARTIGO 16.^º

Terraplanagens

As terraplanagens serão executadas de modo a evitar a estagnação das aguas e a não prejudicar a estabilidade das obras.

Serão estabelecidas ao longo da via ferrea as valetas que forem necessarias, e com as dimensões precisas para o desecamento da via e esgoto das aguas.

ARTIGO 17.^º

Obras de arte e obras accessorias

As obras de arte e as obras accessorias serão em numero suficiente e com as dimensões que exigir a sua es-

tabilidade, segurança, volume das aguas, larguras do caminho de ferro, das estradas ou caminhos a que essas obras devem dar passagem.

Nos cálculos de estabilidade, provas, etc., das construções metalicas, será applicado o regulamento para projectos, provas e vigilancias, das pontes metalicas, do Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria, aprobado por decreto de 1^o de fevereiro de 1897.

ARTIGO 18.^º

Estações

O numero e classe das estações e suas dependencias serão determinados nos projectos definitivos.

Quando as distancias entre as estações forem consideraveis e as conveniencias da exploração o exigirem, poderá o Governo exigir, em qualquer época, durante o prazo da concessão, que se estabeleçam em pontos intermedios outras estações, apeadeiros, ou vias de resguardo, especialmente destinadas ao cruzamento de comboios.

ARTIGO 19.^º

Estação principal

A estação principal será no Lobito e terá todas as accommodações necessarias para passageiros, mercadorias e empregados, officinas, machinas e utensilios para reparação do material de exploração, armazens, telheiros e depositos para arrecadação e pintura do mesmo material, fossos para picar o fogo, apparelhos e reservatorios para alimentação das machinas, installações para facilidade das baldeações.

ARTIGO 20.^º

Conservação das comunicações

Nos pontos de encontro da via ferrea com estradas, caminhos, ou vias navegaveis, a companhia construirá as obras provisorias necessarias para que a circulação não seja interrompida durante a execução das obras.

A companhia tambem restabelecerá e assegurará á sua custa o curso das aguas que tenha suspendido ou modificado em consequencia das obras, e tomará todas as medidas necessarias para evitar a insalubridade resultante da sua estagnação.

ARTIGO 21.^º

Material fixo

Todo o material fixo deve ser de boa qualidade e dos melhores modelos proprios a preencher o seu fim.

Os carris a empregar serão de aço e o seu peso não poderá ser inferior a 25 kilogrammas.

As travessas serão metalicas ou de madeira, que sustentem bem a pregação, e da qualidade, forma e dimensões que forem aprobadas pelo Governo.

ARTIGO 22.^º

Execução das obras

Na execução das obras a companhia só empregará materiaes de boa qualidade, e será obrigada a conformar-se com todas as regras da arte, de modo a obter construções perfeitamente solidas, que permittam uma exploração regular, em condições de segurança satisfatórias, e a evitar, tanto quanto possivel, reparações ulteriores, podendo occasionar interrupções no serviço.

Todos os aqueductos, pontilhões, pontes, viaductos e passagens, serão de pedra ou tijollo e ferro.

ARTIGO 23.^º

Material circulante

As locomotivas serão construidas segundo os melhores modelos conhecidos, e satisfarão a todas as condições

actualmente prescritas, ou ás que de futuro o forem, para garantir uma boa exploração.

As carroagens dos passageiros deverão ser igualmente dos melhores modelos, suspensas sobre molas, cobertas, guarnecididas de assentos, apropriadas ao clima, e preenchendo todas as condições prescritas pelo Governo, no interesse da segurança publica.

Os vagons de mercadorias e gado, as plata-formas e restante material, serão de boa qualidade e solida construção.

ARTIGO 24.^o

Fiscalização do Governo

A execução de todas as obras do caminho de ferro concedido, o fornecimento, collocação e emprego do seu material fixo e circulante, ficam sujeitas á fiscalização dos engenheiros e mais pessoal que o Governo nomear para esse fim.

ARTIGO 25.^o

Pessoal da Companhia

Os agentes, empregados, empreiteiros e operarios da companhia, ficarão sujeitos, em tudo que disser respeito á materia d'este contrato, ás leis e tribunaes portugueses.

ARTIGO 26.^o

Autorização para a abertura á exploração

Nem o caminho de ferro na sua totalidade, nem qualquer das suas secções, poderão ser abertos ao transito publico enquanto a companhia não tiver obtido a aprovação do Governo, que para esse fim mandará examinar todas as obras feitas e o material fixo e circulante.

Os engenheiros que forem incumbidos d'este exame lavrarão um auto, em que dêem relação minuciosa de tudo quanto encontrarem com respeito a segurança da via ferrea, interpondo por fim o seu juizo sobre se sim ou não a linha ferrea deve ser aberta á exploração.

Este auto será submetido á sancção do Governo para o habilitar a resolver.

ARTIGO 27.^o

Numero, composição e velocidade dos comboios

O numero dos comboios por dia será fixado pela companhia, de acordo com o Governo, segundo as necessidades da circulação.

Todo o comboio ordinario de viajantes deverá conter, salvo casos imprevistos de extraordinaria concorrência, carroagens de todas as classes em quantidade suficiente para as pessoas que se apresentarem a tomar lugar.

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

§ 1.^o No caso de accumulação de serviço, a companhia é obrigada a effectuar os transportes para o serviço publico antes de quaequer outros.

§ 2.^o A companhia deverá, a requisição do governador ou do seu delegado, organizar comboios extraordinarios especiaes para effectuar os transportes, que deverão ser realizados com urgencia, no interesse do Estado.

ARTIGO 28.^o

Regulamentos de exploração e de ordem interna

A companhia deverá submeter á aprovação do Governo os regulamentos de serviços relativos á exploração e de ordem interna, sem a qual não poderão ser postos em vigor.

ARTIGO 29.^o

Tarifas

A companhia submeterá á aprovação do Governo as tarifas, que nunca poderão exceder os seguintes maximos:

Tarifa	Preços		
	De portagem — Réis	De transporte — Réis	Totais
Grande velocidade			
Passageiros			
1. ^a classe	26,70	13,30	40,00
2. ^a classe	20,00	10,00	30,00
3. ^a classe	6,70	3,30	10,00
Crianças			
As crianças menores de 3 annos nada pagarão, indo ao collo das pessoas que as conduzam; as de 3 a 7 annos pagarão meio preço; de sete annos em deante pagarão logar inteiro.			
Bagagens e recovagens ou mercadorias			
Por fracção de 10 kilogrammas e por kilometro			
Até 40 kilogrammas	1,334	0,666	2,00
De 40 kilogrammas em deante	1,000	0,500	1,50
Dinheiro e valores			
Por fracção de 50\$000 réis até 30:000\$000 réis			
Por percurso de 100 kilometros	100,00	50,00	150,00
Alem dos 100 kilometros, cada 50 kilometros mais	50,00	25,000	75,00
Alem de 30:000\$000 réis			
Por fracção de 50\$000 réis e cada 50 kilometros	25,00	12,50	37,50
Dinheiro em cobre			
Por cada 10 kilogrammas e por kilometro			
De 1 a 40 kilogrammas	2,00	1,00	3,00
De 40 kilogrammas em deante	1,333	0,666	2,00
Transportes funebres			
Por kilometro e vagon completo	129,60	100,80	230,40
Gado			
O dobro dos preços estipulados na tarifa de pequena velocidade.			
Vehiculos			
O dobro dos preços estipulados na tarifa de pequena velocidade.			
Material circulante transitando sobre suas proprias rodas			
O dobro dos preços estipulados na tarifa de pequena velocidade.			
Pequena velocidade			
Mercadorias			
Por tonelada e kilometro			
1. ^a classe			
Bebidas alcoolicas, azeite e gorduras, madeiras em obra, vinhos engarrafados, ovos, carnes e peixe fresco, aves			

Tarifa	Preços			Tarifa	Preços		
	De portagem	De transporte	Totaes		De portagem	De transporte	Totaes
	Réis	Réis			Réis	Réis	
e caça, assucar, café, marfim, cera, borracha, tartaruga, urzeila, azeite de amendoim, dentes de cavalo marinho, polvora, gomma copal, pontas de abada, jugo, drogas e productos chimicos (não designados), especiaria, tecidos de todas as classes, armamento, manufaturas de todas as classes, a saber: espehlos, cristais, objectos manufacturados de cobre, ferro e outros metaes, assim como de alabastro, barro, marmore, etc., conservas e comestiveis que tenham sido objecto de preparação, tabaco preparado, arvores e plantas vivas, frutas e legumes frescos, carruagens desarmadas, empacotadas, sedas debaixo de todas as formas, pelles finas e em obra, bagagem	40,00	20,00	60,00	Vehicles			
2. ^a classe				Cada um por kilometro			
Trigo, sementes, farinha, farinaceos, arroz, milho, amendoim, esteiras, gergelim, sebo vegetal, castanha e outros objectos alimenticios não designados, cal, gesso, carvão vegetal, lenha, barrotes, vigas grandes, vigas pequenas, tábua, madeiras de carpintaria, marmores em bruto, alabastro em bruto, betumes, madeira de tinturaria, madeiras exóticas, farinha de mandioca, tabaco, algodão e lã em rama, azeite de palma, dito de ginguba ou amendoim, vinhos não engarrafados, vinagre, cervejas e outras bebidas não engarrafadas, frutas sécas, coke, ferro em bruto, cobre em bruto, chumbo e outros metaes em bruto ou em obra ordinaria, fundições ordinarias, legumes sécos, pesando mais de 200 kilogrammas por metro cubico, coiros sécos e em bruto				Carruagens de duas ou quatro rodas, com um só assento no interior.....	54,00	36,00	90,00
	33,32	16,68	50,00	Carruagens de quatro rodas, com dois assentos no interior, carrões, omnibus e diligencias.....	64,80	50,40	115,20
3. ^a classe				Carros de carga, vazios, de duas ou quatro rodas.....	43,20	20,80	72,00
Sementes de algodão, fibra, casca de imbundeiro e semelhantes, peixe seco, carvão em pedra, esterco e adubos para terra, cinzas, pedra de cal, dita de gesso, pedra e material de construção, pedra para reparação de estradas e calçadas, pedra de alvenaria e cantaria, fundições em bruto, sal, mós de moinho, cascalho e pedra britada, areia, argilla, tijolos, ardósia, telhas, palha, feno e artigos analogos, não pesando 200 kilogrammas por metro cubico e os generos coloniaes não especificados na 1. ^a e 2. ^a classe			Pela carga que contiverem, os carros de carga pagarão por cada tonelada e por kilometro.....	28,80	21,60	50,40	
Por vagon completo				(Nas carruagens que tiverem um só assento no interior, poderão viajar gratuitamente duas pessoas. Nas que tiverem dois assentos e nos carrões, omnibus ou diligencias, tres pessoas. Os passageiros alem destes deverão munir-se de bilhetes de 2. ^a classe).			
Por vagon de 5:000 kilogrammas e kilometro, a tarifa de mercadorias terá uma redução de, pelo menos, 30 por cento.				Material circulante transitando sobre suas proprias rodas			
Gado				Por unidade e kilometro			
Por cabeça e kilometro				Locomotivas de 12 a 18 toneladas.....	648,00	432,00	1.080,00
Cavallos, bois, vacas, muares ou jumentos.....	10,00	5,00	15,00	Locomotivas de mais de 18 toneladas...	810,00	540,00	1.350,00
Vitellas, porcos, etc.....	6,67	3,33	10,00	Tenders de 7 a 10 toneladas	324,00	216,00	540,00
Carneiros, cabras, cabritos e leitões....	3,33	1,67	5,00	Tenders de mais de 10 toneladas	486,00	324,00	810,00
Por vagon completo				Vagons ou zorras de 3 a 6 toneladas...	32,40	21,60	54,00
Por vagon e kilometro.....	40,00	20,00	60,00	Vagons ou zorras de mais de 6 toneladas	43,20	28,80	72,00
(A carga maxima de um vagon completo de gado, será: 4 cavallos, 6 bois, vacas ou jumentos, 12 vitellas, 16 porcos, 30 carneiros ou cabras, 60 cordeiros, leitões ou cabritos).							
§ 1. ^º Os preços fixados na tarifa supra não comprehendem o imposto para o Estado.							
§ 2. ^º Fica expressamente entendido que a companhia só terá direito de cobrar os preços de transporte quando os effectuar á sua custa e empregar nelles o seu material e demais elementos de locomoção; no caso contrario só terá direito ao preço estabelecido para a portagem.							
§ 3. ^º As mercadorias, volumes, animaes e outros objectos não designados nas tarifas, serão qualificados, para o efecto de pagamento de direitos de transporte, nas classes com as quaes tiverem maior analogia.							
Esta classificação será feita pela companhia, de acordo com os fiscaes do Governo, com recurso para o Ministro da Marinha e Ultramar.							
§ 4. ^º A companhia poderá formar mais do que as tres classes de mercadorias, com preços inferiores ao da 3. ^a classe.							
§ 5. ^º O transporte de objectos perigosos, ou de maços indivisiveis de peso superior a 3:000 kilogrammas, não será obrigatorio para a companhia.							
As condições d'este transporte poderão regular-se amigavelmente entre ella e os expedidores.							
Feito, porem, acordo com um, não se poderá negar a fazê-lo, nos mesmos termos, com todos os que lhe fizerem igual pedido.							
§ 6. ^º Todo o transporte que necessitar, pelas suas dimensões, o emprego de um ou mais vagons, pagará pela carga inteira do vagon ou dos vagons que empregar, qualquer que seja o peso a transportar.							
§ 7. ^º Haverá uma tarifa especial reduzida para a devolução de taras vazias.							
§ 8. ^º Todos os objectos, excepto os preciosos especificados na tarifa, que pesarem menos do que 10 kilogrammas, serão considerados como objectos de recovagem.							
§ 9. ^º O passageiro, cuja bagagem não pesar mais de							

50 kilogrammas, não terá a pagar pelo transporte d'ella aumento algum de preço alem do que dever pagar pelo seu logar.

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

O peso da tonelada é de 1:000 kilogrammas.

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

§ 11.^o As empresas concessionarias de quaisquer caminhos de ferro, que venham a entroncar ou sigam em prolongamento da linha que faz objecto d'este contrato, terão a faculdade de fazer circular nella as suas carruagens, vagons e machinas, sujeitando-se aos respectivos regulamentos de polícia e serviço, e pagando pelas pessoas e mercadorias a portagem fixada na tarifa.

§ 12.^o As despesas accessorias de carga, descarga, manobras, evoluções, estão comprehendidas nos preços fixados na tarifa, não podendo a companhia cobrar quantia alguma por esse motivo.

§ 13.^o A companhia poderá cobrar pelo deposito e arazenagem das mercadorias o que for estabelecido na respectiva tarifa, aprovado pelo Governo.

§ 14.^o Nenhuma alteração de tarifas com aumento ou redução de preços poderá ser anunciada ao publico pela imprensa, nas estações ou por outra qualquer forma, antes de ter obtido a aprovação do Governo.

Os annuncios deverão ser feitos pelo menos com dois meses de antecedencia.

§ 15.^o Se o Governo julgar que, sem prejuizo dos interesses da companhia, podem reduzir-se as tarifas, e esta não concordar na redução, poderá ella ser levada a efecto por um decreto, garantindo á companhia o producto bruto total do ultimo anno e o aumento progressivo que em termo medio tenha tido no ultimo quinquennio.

§ 16.^o Enquanto as tarifas não descerem até um terço dos máximos fixados neste artigo, o Governo poderá exigir uma redução de 5 por cento, sempre que a receita líquida annual da linha ferrea tiver excedido réis 2:000\$000 por kilometro durante tres annos consecutivos.

§ 17.^o Realizada qualquer redução de tarifas, poderá o Governo autorizar o regresso ao seu valor anterior, se as reduções feitas, quer por proposta da companhia, quer em virtude do parágrapho anterior d'este artigo, tiverem como consequencia uma diminuição de 10 por cento sobre as receitas líquidas anteriores, e isto durante dois annos consecutivos.

ARTIGO 30.^o

Aplicação uniforme das tarifas

A não ser com autorização em contrario do Governo, e excepção feita do serviço do Estado e das concessões a indigentes, a companhia é obrigada a transportar pelo preço das tarifas publicadas, e nas condições fixadas pelos regulamentos, todos os passageiros e mercadorias, não excluidas do transporte por disposições legaes, sem poder conceder favores a particulares ou a quaisquer sociedades.

A companhia poderá, todavia, fazer contratos temporarios com expedidores, tendo por fim transportar certas mercadorias ou certos grupos de passageiros a preços reduzidos; taes contratos deverão, porém, ser aprovados pelo governador geral, e, enquanto vigorarem, poderá o Governo exigir que sejam applicados a quaisquer outros expedidores de mercadorias da mesma natureza e nas mesmas condições.

ARTIGO 31.^o

Transporte dos funcionários civis

Os funcionários civis, viajando em serviço, pagará por si e suas bagagens metade dos preços estipulados nas tarifas respectivas.

ARTIGO 32.^o

Transporte de militares

Os militares e marinheiros em serviço, viajando colectiva ou isoladamente, as praças com baixa de serviço, e os licenceados, serão transportados, assim como as bagagens, por um quarto dos preços estipulados nas respectivas tarifas.

ARTIGO 33.^o

Transporte de agentes de inspecção e fiscalização

Os empregados do Governo que forem incumbidos da fiscalização do caminho de ferro, dos correios e telegrafos e da cobrança de contribuição lançada sobre os preços de transporte, da fiscalização aduaneira ou sanitaria da linha, terão o direito de transitar nella gratuitamente e de serem admittidos em todas as suas dependencias.

ARTIGO 34.^o

Transportes militares

A companhia será obrigada a pôr á disposição do Governo, pela quarta parte dos preços das tarifas, todos os meios de transporte estabelecidos para a exploração do caminho de ferro, quando elle precisar dirigir tropas ou material de guerra sobre qualquer ponto servido pela linha ferrea.

§ unico. Quando os transportes, a que se refere o presente artigo, forem determinados por uma requisição da companhia e exigidos pela sua segurança, serão elles gratuitos, e a companhia indemnizará o Estado das despesas extraordinarias que a alludida requisição tiver determinado.

ARTIGO 35.^o

Disposição do caminho de ferro em casos extraordinarios

Em caso de guerra em territorio português ou estrangeiro, ou se se derem circunstancias extraordinarias compromettendo a ordem publica, terá o Governo o direito de empregar, de preferencia, sem indemnização alguma alem das tarifas modificadas conforme o artigo anterior, o caminho de ferro para transporte de tropas, material de guerra e viveres, e bem assim de designar as mercadorias que nello podem transitar.

ARTIGO 36.^o

Serviços combinados com outras linhas

As administrações de quaisquer caminhos de ferro que venham a entroncar com a linha concedida será permitido fazer circular nella as suas carruagens, vagons e locomotivas, sujeitando-se aos respectivos regulamentos de polícia e serviço e pagando pelas pessoas e mercadorias uma portagem que, na falta de acordo, será regulada segundo a relação entre a portagem e transporte estabelecidos nas tarifas dos mais recentes cadernos de condições nos caminhos de ferro da Africa Central.

Esta faculdade será reciproca para todas as linhas.

ARTIGO 37.^o

Serviço dos correios

A companhia, será obrigada a transportar gratuitamente, nos comboios que o governador geral designar, as malas do correio, contendo cartas, jornaes, maços, manuscritos, impressos, bilhetes e encomendas postaes e seus conducto

res em ambulancias postaes, ou em compartimentos reservados de carruagem de 2.^a classe.

ARTIGO 38.^o

Estações de correio e de polícia

A companhia fornecerá gratuitamente, nas estações que o Governo designar, local para o serviço dos correios, bem como outro para o serviço de polícia, cuja presença puder ser necessaria para a segurança da linha.

ARTIGO 39.^o

Telegraphos

O uso do telegrapho electrico da companhia será permitido aos particulares mediante os preços de uma tabella estabelecida pela companhia de acordo com o Governo, e ao Governo para os despachos officiaes, mediante um abatimento de 50 por cento, nos preços da dita tabella.

O Governo reserva-se o direito de estabelecer, logo, ou quando lhe convenha, nos postes ou apoios da linha telegraphica da companhia, fios para seu uso exclusivo e serviços por seus agentes.

ARTIGO 40.^o

Alteração no serviço da exploração

Nenhuma alteração de tarifas, de horários ou de condições de serviço poderá ser anunciada ao publico, pela imprensa, nas estações, ou de qualquer forma, antes de obtida a aprovação do Governo, quando se trate de tarifas; do governador geral da província, quando se trate de horários ou de alterações nas condições de serviço.

ARTIGO 41.^o

Sujeições da companhia

A companhia fica sujeita:

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

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

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

ARTIGO 42.^o

Fiscalização do Governo

O Governo terá o direito de fiscalizar por meio dos seus agentes a exploração da linha ferrea durante o tempo da concessão.

ARTIGO 43.^o

Pessoal da companhia

Será composta de portugueses a maioria de todo o pessoal europeu que vier a ser empregado na exploração. Os estrangeiros renunciarão ao seu foro nacional enquanto estiverem as serviço da companhia.

ARTIGO 44.^o

Conservação

A companhia deverá conservar, durante todo o prazo da concessão, a linha ferrea e dependencias, com todo o material fixo e circulante, em bom estado de serviço; e no mesmo estado deverá entregar tudo ao Governo, findo aquele prazo.

O Governo terá o direito, em qualquer época, de prohibir o uso de locomotivas e mais material que for julgado

não preencher as condições necessarias para assegurar uma boa exploração.

ARTIGO 45.^o

Prazo para os estudos

O concessionario aceita os estudos feitos por conta do Governo até ao Monte Sahoia.

Os estudos definitivos dos troços de caminho de ferro seguintes serão submetidos á approvação do Governo na extensão de 140 kilometros a seguir ao Monte Sahoia, no kilometro 60, no prazo de doze meses, a contar de 1 de janeiro de 1903.

Os estudos de cada um dos seguintes troços de 200 kilometros, no prazo de seis meses, para cada um, contando-se seguidamente de 1 de janeiro de 1904.

§ unico. Os estudos da parte comprehendida entre a bahia do Lobito e o Monte Sahoia ficam sendo desde esta data como approvedados pelo Governo.

Os restantes estudos considerar-se-hão approvedados se, no prazo de quatro meses, contados da sua entrada na Secretaria de Estado dos Negocios da Marinha e Ultramar, o Governo não houver tomado resolução alguma a respeito d'elles.

ARTIGO 46.^o

Prazos para a construção

A linha ferrea entre a bahia do Lobito e a fronteira leste da província, comprehendendo todas as construções e accessórios, estará construida e aberta á exploração no prazo maximo de oito annos, a contar de 1 de janeiro de 1903, e o concessionario e a companhia que formar obrigam-se:

a) A construir e abrir á exploração a parte do caminho de ferro comprehendida entre a bahia do Lobito e o Monte Sahoia, no prazo de dezoito meses, a contar de 1 de janeiro de 1903, devendo os trabalhos da construção começar em 1 de março de 1903;

b) A construir e a abrir á exploração, no prazo de tres annos, a contar de 1 de janeiro de 1903, 200 kilometros de caminho de ferro, a partir da bahia do Lobito;

c) A construir e a abrir á exploração, por cada anno que seguir a 31 de dezembro de 1905, 200 kilometros de linha ferrea até chegar á fronteira.

§ unico. Toda a economia de tempo que houver na construção e abertura á exploração de qualquer troço, a que se referem as alineas antecedentes, será levada em conta para a construção e abertura á exploração dos troços seguintes, quando nestes sejam excedidos os prazos neste artigo fixados.

ARTIGO 47.^o

Penalidades

Se o concessionario, ou a companhia não começar a construção na data fixada na alinea a) do artigo 46.^o do presente contrato, ou tendo-a começado não a continuar em escala proporcional á sua extensão, ou se não concluir a construção de todo o caminho de ferro, ou as secções de 200 kilometros, com todo o material fixo e circulante, edificios, accessórios e dependencias, nos termos e nos prazos estipulados no artigo anterior; ou se não cumprir as clausulas estipuladas neste contrato, ou se recusar a obedecer á decisão dos arbitros, nos casos da sua intervenção, terá o Governo, por sua autoridade direito de declarar rescindido o contrato, com perda a favor do Estado do deposito de que trata o artigo 58.^o ou das obras em caução, segundo o artigo 7.^o

No caso de haver obras já construidas, todas estas e o material fornecido, depois de competentemente avaliados, serão postos em hasta publica por espaço de seis meses, com as mesmas condições d'este contrato e adjudicadas a quem maior lance offerecer, podendo o Estado usar do direito de preferencia, tanto por tanto.

O preço da arrematação será entregue á companhia, depois de deduzidas as despesas que o Governo tiver feito e a importancia do deposito de que tratam os artigos 58.^º e 7.^º

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

§ unico. Exceptuam-se as demoras por motivo de força maior, devidamente comprovado perante o Governo e por elle aceito.

ARTIGO 48.^º

Prazo para a demarcação kilometrica e planta cadastral

A companhia deverá cumprir o preceituado no n.^º 4.^º do artigo 11.^º no prazo de um anno, depois de concluida a linha.

§ unico. Se o não fizer, o Governo mandará executar por conta da companhia e por pessoal nomeado pelo mesmo, os trabalhos de campo e de gabinete relativos á medição, marcação kilometrica e levantamento da planta cadastral do caminho de ferro e suas dependencias, com a descrição de todas as obras de arte executadas.

ARTIGO 49.^º

Serviço de conservação

Se a companhia não conservar a linha ferrea e suas dependencias, assim como todo o material fixo e circulante, em perfeito estado de serviço, fazendo sempre para este fim á sua custa todas as reparações e renovações que forem necessarias, assim ordinarias como extraordinarias, se não empregar um material de exploração sufficiente e conveniente, ou se for remissa em satisfazer as requisições que para esse fim lhe forem feitas pelo Governo, poderá este mandar proceder ás necessarias reparações por sua propria autoridade, e neste caso tem direito de apropriar-se de todas as receitas até completar a importancia das despesas feitas, aumentadas de $\frac{1}{5}$ (um quinto) a titulo de multa.

ARTIGO 50.^º

Interrupção da exploração

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

Se tres meses depois de intimada, na forma d'este artigo, a companhia não provar que está habilitada para continuar, nos termos do contrato, a exploração da linha ferrea, incorrerá por este mesmo facto, depois da declaração do Governo, devidamente comunicada á administração da companhia em Lisboa, na pena de rescisão, e proceder-se-ha como fica disposto no artigo 47.^º

§ unico. Exceptuam-se os casos de força maior devidamente comprovados e aceitos pelo Governo.

ARTIGO 51.^º

Direitos do Governo em certos casos

Se em qualquer epoca a companhia concessionaria, por acto espontaneo seu ou por virtude de sentença de tribunal, com transito em julgado, perder a posse á linha, poderá o Governo, se assim lhe convier, tomar conta da linha ferrea, dependencias, material fixo e circulante e de tudo que estiver na posse ou exploração da companhia, adquirindo pelo reembolso ao par todas as obrigações legalmente emitidas e que estejam em circulação, ou pagando annualmente o encargo d'essas obrigações.

A uma ou outra solução reserva-se o Governo pleno direito, a cujo exercicio não poderão ser admittidos, sob nenhum pretexto, qualquer forma de oposição, reclamações ou pedidos de indemnização, quer por parte dos obligatarios ou seus curadores, quer por parte dos accionistas ou de credores de qualquer especie.

ARTIGO 52.^º

Credores privilegiados

Nos casos previstos no artigo anterior, e em todos os casos de rescisão, o Governo mui expressamente declara que se não responsabiliza por quaesquer dívidas da companhia concessionaria, qualquer que seja o modo e o titulo por que elles forem contrahidas, nem garante nem caucionna contratos de empreitadas geraes ou parciaes ou outros que ella faça.

Fica tambem entendido e é expressamente estipulado que o Governo Português, não só em razão do dominio sobre a linha ferrea, mas como credor da conservação e exploração da mesma linha, tem preferencia sobre todos os credores da companhia concessionaria qualquer que seja a origem das suas dívidas, obrigando-se esta em todos os contratos que fizer, relativamente á linha ferrea, a ressalvar os direitos do Estado.

ARTIGO 53.^º

Prazo para a aprovação de propostas da companhia

Reputar-se-hão resolvidas em sentido favoravel pelo Governo as propostas da companhia, acérca de assuntos sobre que não tenha havido resolução alguma dentro de um prazo de quatro meses, a contar da data da sua apresentação na Secretaria de Estado dos Negocios da Marinha e Ultramar.

ARTIGO 54.^º

Casos de força maior

As disposições dos artigos 47.^º e 50.^º não serão applicaveis no caso em que a companhia não tiver podido cumprir as suas obrigações por motivos de força maior, devidamente comprovados e aceitos pelo Governo.

Nestes casos, poderá o Governo conceder uma prorrogação de prazo, por novo periodo, compensador da demora produzida pela causa admittida. Em caso algum poderá, porem, o prazo da concessão sofrer qualquer alongamento.

ARTIGO 55.^º

Termo da concessão

Logo que tenha expirado o prazo da concessão a companhia entregará ao Governo, em bom estado de serviço, o caminho de ferro, edificios e dependencias, de qualquer natureza que sejam, e todo o material fixo e circulante, sem que por isso tenha direito a receber d'elle indemnização alguma.

Tambem lhe entregará o carvão de pedra e outros abastecimentos, que serão, porem, pagos segundo a avaliação de louvados.

§ unico. O Governo não será obrigado a adquirir o carvão e demais abastecimentos que excedam o necessário para seis meses.

ARTIGO 56.^º

Resgate da concessão

Em qualquer epoca, depois de passados vinte annos contados da data d'este contrato, terá o Governo o direito de resgatar o caminho de ferro, com todo o material fixo e circulante e com todos os seus accessorios, prevenindo d'isso a companhia com seis meses de antecedencia, mediante o pagamento annual, durante o tempo que faltar para o termo da concessão, de uma quantia igual á media

do rendimento liquido do caminho de ferro, nos ultimos cinco annos, que nunca poderá ser inferior a 700\$000 réis (setecentos mil réis), moeda corrente no reino, por kilometro.

§ 1.^º No preço da remissão não se considera incluido o valor do combustivel e abastecimentos, que serão pagos á parte, nos termos do artigo anterior.

§ 2.^º Do preço do resgate será separada a parte necessaria para fazer face ao encargo das obrigações que a companhia tenha legalmente emitido e que não estejam amortizadas, e o excedente será entregue á companhia. Se o preço do resgate não chegar para o pagamento integral das obrigações, o Governo reserva-se a faculdade de proceder de qualquer dos dois modos designados no artigo 51.^º

ARTIGO 57.^º

Se a concessão do caminho de ferro deixar de subsistir, qualquer que seja o motivo, com exclusão do de resgate, o concessionario e a companhia perderão immediata e conjuntamente o direito á exploração das minas; se o caminho de ferro passar para o Estado por virtude do resgate de que trata o artigo 51.^º, as minas continuarão a ser exploradas pela companhia, nos termos do artigo 80.^º do decreto de 29 de dezembro de 1898, que regula as pesquisas e lavra de minas nas províncias ultramáritinas.

ARTIGO 58.^º

Para garantia das obrigações que o concessionario Robert Williams, por si e pela companhia que formar, contrae no presente contrato, depositou na Caixa Geral de Depositos, á ordem do Ministerio da Marinha e Ultramar, a quantia de 560 contos de réis, que poderá substituir, total ou parcialmente, por titulos de dívida portuguesa fundada externa, á cotação do dia em que for feita a substituição, ficando-lhe, neste caso, o direito de receber os respectivos juros.

O deposito em dinheiro vencerá o juro que a Caixa Geral de Depositos abona aos depositos de garantia.

ARTIGO 59.^º

O concessionario Robert Williams declara sujeitar-se em tudo quanto tenha relação com o presente contrato, em tudo quanto tenha relação com o caminho de ferro e com as minas, ás leis e aos tribunaes portugueses, e renunciar ao seu foro nacional, tomando Lisboa para seu domicilio.

ARTIGO 60.^º

Todas as questões relativas á execução do presente contrato, que se suscitarem entre o Governo e a companhia, serão decididas por arbitros: dois nomeados pelo Governo, dois pela companhia e o quinto, de desempate, pelo Supremo Tribunal de Justiça.

Depois de nomeados os arbitros e de ficar assente a materia que o Tribunal tem de julgar, *ex aequo et bono*, quando todos os membros tenham sido devidamente convocados e não tenha sido justificada a sua ausencia por motivo de força maior, devidamente comprovado, poderá o mesmo funcionar e resolver, desde que haja numero para fazer maioria e que nesse numero entre o presidente.

Os termos do processo seguirão como for resolvido pelos arbitros em sessão preparatoria.

§ 1.^º Das decisões dos arbitros, legitimamente tomadas, não haverá recurso.

§ 2.^º Serão exclusiva e definitivamente resolvidas pelo Governo todas as questões que se referem á approvação, modificação e execução dos projectos, segundo os quaes a companhia tem a obrigação de construir a linha ferrea concedida.

§ 3.^º Se qualquer dos arbitros se exonerar, falecer ou por qualquer forma impedir, deverá a parte que o tiver nomeado substitui-lo por outro, dentro do prazo improror-

gavel de trinta dias, findos os quaes o Tribunal prosseguirá nos seus trabalhos, embora a substituição não tenha sido feita.

E com estas condições e clausulas hão por feito e concluido o dito contrato, ao qual assistiu, como fica declarado, o ajudante do Procurador Geral da Coroa e Fazenda, bacharel Antonio Osorio Sarmento de Figueiredo, sendo testemunhas presentes João Thaumaturgo Junqueira, chefe da 6.^a Repartição da Direcção Geral do Ultramar, e Cassiano Augusto Pessoa de Amorim, chefe de Circunscrição da Fiscalização de Caminhos de Ferro.

E eu o Conselheiro Francisco Felisberto Dias Costa, Secretario Geral do Ministerio, em firmeza de tudo e para constar onde convier, fiz escrever, rubriquei e subscrevi o termo presente do contrato, que assinam commigo os mencionados outorgantes e mais pessoas já referidas, depois de lhes ser lido.

Declaro-se que Robert Williams, outorgante neste contrato, é casado, engenheiro de minas, residente no condado de Kent (Inglaterra) e com escritorio em Londres, Clemens Lane, 30.

Mais se declara que pelo mesmo Robert Williams foi apresentado neste acto o documento do teor seguinte:

Logar do sêlo a tinta de oleo da taxa de 100 réis e do anno corrente.

Vae Robert Williams depositar na Caixa Geral de Depositos á ordem do Ministerio da Marinha e Ultramar a quantia de 560:000\$000 réis, como garantia ao cumprimento de um contrato para a construcção de um caminho de ferro de Lobito á fronteira oriental da província de Angola, ficando o depositante com a faculdade de substituir a referida quantia, total ou parcialmente, por titulos da dívida publica portuguesa fundada externa á cotação do dia na Bolsa de Lisboa, e com direito a receber os juros correspondentes ás quantias ou titulos depositados.

Secretaria de Estado dos Negocios da Marinha e Ultramar, em 27 de novembro de 1902.—O Secretario General, *Francisco Felisberto Dias Costa*.

(Logar do sêlo em branco do Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar).

Logar de um carimbo a tinta de oleo com o seguinte: «Caixa Geral de Depositos e Instituições de Previdencia, 28 nov. 1902».

Apresentação n.^º 3.

Visto.—*Brederode*.

Recebi a importancia d'esta guia.

Caixa Geral de Depositos e Instituições de Previdencia, 28 novembro 1902.—Pelo Thesoureiro, *Luis da Cunha Menezes*.

Declaro-se igualmente que o mesmo outorgante apresentou uma guia, sob n.^º 117, pela qual prova ter pago nesta data na Recebedoria da Receita Eventual de Lisboa, pela verba n.^º 58, a quantia de 400\$000 de sêlo e outra guia, sob n.^º 2:127, pela qual prova ter tambem pago nesta data e na dita recebedoria, pela verba n.^º 1:103, a quantia de 58\$989 réis de emolumentos e adicionaes, impostos estes devidos pela concessão do caminho de ferro a que se refere este contrato.

Vae paga por estampilhas a quantia de 4\$400 réis de sêlo, sendo 1\$000 réis d'este contrato e 3\$400 réis, relativos a trinta e quatro meias folhas de papel de vinte e cinco linhas.

Logar de tres estampilhas fiscaes do anno de 1902, sendo uma da taxa de 3\$000 réis, outra de 1\$000 réis e outra de 400 réis devidamente inutilizadas.—*Antonio Teixeira de Sousa*—*Robert Williams*—*João Thaumaturgo Junqueira*—*Cassiano Augusto Pessoa de Amorim*—*Francisco Felisberto Dias Costa*.—Fui presente, *Antonio Osorio Sarmento de Figueiredo*.

Está conforme.—Secretaria de Estado dos Negocios da Marinha e Ultramar, em 28 de novembro de 1902.—O Secretario Geral, *Francisco Felisberto Dias Costa*.

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	DEZEMBRO														
	1	2	3	4	5	6	8	9	10	11	12	13	15		
Lisboa: Inscrições de assent.	39,40	39,45	39,35	39,50	39,50	38,60	-	39,60	39,50	38,60	38,60	38,60	38,65	-	
» coupon	39,40	38,35	38,40	39,45	38,50	38,45	-	39,40	39,45	38,45	38,50	38,45	38,45	-	
Obrig. 4% 1888.....	21.500	-	-	21.300	21.300	21.100	-	-	21.300	-	21.100	-	20.850	-	
» 4% 1890 assent....	49.000	-	-	-	-	-	-	-	48.700	48.700	48.700	-	-	-	
» 4% 1890 coupon....	-	-	-	-	-	-	-	48.700	48.700	48.700	-	-	-		
» 4 1/2 % assent....	56.300	56.300	-	-	-	56.000	-	-	-	56.000	56.000	-	-	-	
» 4 1/2 % coup. int....	-	-	-	55.800	56.100	-	-	56.000	56.000	55.700	-	55.400	55.400	-	
» 4 1/2 % externo....	-	-	-	-	-	-	-	-	55.700	-	-	-	-	-	
» Tabacos coupon....	-	114.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Acções B. de Portugal.....	155.600	156.000	156.000	156.500	-	-	-	-	160.150	160.000	-	-	-	-	
» » Commercial.....	140.000	140.000	-	-	-	-	-	-	-	140.000	-	-	-	-	
» » N. Ultramarino..	119.500	119.800	119.800	119.800	119.800	-	-	120.000	120.000	119.800	119.800	119.800	119.800	-	
» » Lisboa & Açores.	130.000	-	130.500	130.500	130.500	130.000	-	130.500	130.000	130.500	130.000	-	-	-	
» Tabacos coupon....	137.500	-	138.000	138.000	-	-	-	-	-	138.000	-	137.500	-	-	
» Comp. Phosphoros.	83.300	83.500	83.700	-	83.800	84.000	-	84.000	83.900	83.900	84.000	83.800	83.800	-	
» Real.....	-	-	23.200	-	23.450	23.500	-	-	23.300	-	23.500	-	23.300	-	-
Obrig. prediaes 6%	-	-	-	-	93.000	-	95.500	95.500	95.500	93.000	-	-	-	-	
» 5%	92.500	-	-	93.100	-	93.200	-	-	93.150	93.200	93.200	-	-	-	
» Comp. Phosphoros.	-	92.500	92.500	-	92.700	92.700	-	-	-	-	92.000	-	-	-	
» C. Real 3% 1º grau	81.300	-	-	81.300	-	-	-	-	-	-	-	81.400	81.200	-	
» » 3% 2º grau	-	35.600	35.900	-	-	36.000	-	36.200	36.200	36.000	36.000	35.950	-	-	
» C. Nacional	-	69.500	69.500	69.500	69.500	69.000	-	-	-	69.500	69.000	-	68.000	-	
» Atravez Africa.....	96.500	-	96.300	96.500	96.500	-	-	-	96.500	96.300	-	96.200	96.300	-	
Paris: 3% portuguez.....	30,77	31,40	31,40	31,50	31,40	31,15	31,10	31,35	31,40	31,25	31,15	31,17	-	-	
Acções Companhia Real...	100	104	105	-	-	105	-	103	-	107	102	105	-	-	
» Madrid Caceres.....	32	32	33	33	-	-	33	32,50	32,50	-	34	33,75	-	-	
» Norte de Hespanha..	203	202	203	202	204	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
» Madrid Zaragoza....	318	327	328	332	331	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
» Andaluzes.....	194,50	197	198	198	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Obrig. Comp. Real 1º grau	359	-	360	-	-	362	364	365	365	364	362	-	-	-	
» » 2º grau	156,50	159	162	161	161,50	160,25	159	159,50	160	159,50	158	158,25	-	-	
» C. Beira Alta.....	95	95	96	96	98	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
» Madrid Caceres....	-	104	105	105	105	105	-	105	-	106	105,25	106	-	-	
» N. Hesp. (1.ª hyp.)...	328	330	335	-	335	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Londres: 3% portuguez.....	61,50	62	62,25	63,37	62,25	62,25	62,25	62,25	62,25	62,25	62,25	62,25	62,25	-	
Obrig. Atravez Africa.....	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	-	
Amsterdam: Atravez Africa...	83	83	83,75	83,50	83,50	82,50	83,50	83,06	83,25	83,25	83,12	83,12	-	-	
Bruxellas: Atravez Africa....	83	83	83	83	83	83	83	83	83	83	83	83	-	-	

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

Linhos	Periodo de exploração	1902		1901		Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totais Réis	Kilom.	Kil.	Totais Réis	Kilom.	1902 Réis	1901 Réis
COMPAGNA REAL	de a								
	1925 Nov	693	83 794 000	120.914	693	82.978.634	119.738	4.038.847.000	3.928.454.039
Antiga rede e nova não garantida...	26 2 Dez	»	80.297.000	115.868	»	79.225.700	114.322	4.119.144.000	4.007.679.739
	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-
Nova rede garantida.....	1925 Nov	380	11.986.000	31.542	380	11.741.366	30.898	548.968.000	549.337.961
	26 2 Dez	»	11.705.000	30.802	»	11.575.300	30.461	560.673.000	560.913.261
Sul e Sueste.....	22 28 Out	494	27.647.715	55.967	488	25.647.160	52.555	1.021.195.819	910.728.076
	29 4 Nov	»	29.041.995	58.789	»	29.730.955	60.924	1.050.237.814	940.459.031
Minho e Douro.....	15 21 Out	358	25.105.150	70.126	358	22.639.515	63.238	1.099.147.595	1.048.971.205
	22 28 »	»	25.373.295	70.875	»	22.411.637	62.602	1.124.520.890	1.071.382.842
Beira Alta.....	29 4 Nov	253	11.451.454	45.262	253	13.256.469	52.397	317.310.575	343.642.307
	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-
Nacional—Mirandella	27 2 Set	105	2.559.340	24.374	105	2.275.021	21.666	58.632.787	54.866.476
	3 9 »	»	2.359.926	22.475	»	2.237.690	21.311	60.992.713	57.104.166
e Vizeu.....	10 16 »	»	2.580.063	24.572	»	2.330.776</td			

NOTAS DE VIAGEM

VII

A estação de Lucerna - A cidade - O lago - O Stanserhorn.

Logo ao chegar a Lucerna o viajante, já bem impressionado pelo percurso, admirável de beleza, da linha do Brünig, fica ainda mais bem disposto com a vastidão, o socego e boa ordem d'aquella estação, comum ás duas grandes companhias do Jura e do São Gotardo, tão monumental na sua architectura como na boa organização do seu serviço.

Natural é que um viajante que tem visto, á chegada ou á partida, centenares de grandes estações da Europa, todas mais ou menos parecidas umas com as outras, na sua imponencia, na vastidão das suas naves, na frequencia da chegada e partida de comboios, as confunda, não podendo precisar se tal serviço o presenciou numa gare da Suissa ou da Allemanha, da França ou da Belgica.

Pois a de Lucerna não se confunde nem esquece; aquella assibilidade do pessoal, aquella correcção de serviço em que tudo está previsto, em que ninguém se acotovela, nem se apressa, nem retardá, nem se afflige, nem solta uma palavra mais alta, são caracteristicos que se fixam na memoria como numa pellicula Kodak se fixou o cliché de uma photographia.

Lucerna é uma das cidades a que o viajante deve consagrar uns dias, já para apreciar a cidade que é bella e tem que ver, já para d'ali irradiar para as excursões dos arredores que são muitas e variadas.

Para moradia tem excellentes hoteis, dos melhores da Suissa e não dos mais caros.

Citarei, por lhe conhecer o serviço, o Monopol e Metropol, em frente da estação, que é tudo quanto ha de confortavel e completo no serviço, sendo, comtudo, os seus preços bastante razoaveis. O seu director mr. Zingg é um perfeito cavalheiro, ilustrado e pertencendo a uma das melhores familias, o que é, já se vê, garantia do bom acolhimento que os estrangeiros ali encontram.

Para passeios na cidade ha o carro electrico, serviço bom, como o dos nossos, mas mais reduzido em extensão e mais barato.

No primeiro passeio é natural ir-se ao Gütsch, ascensor funicular que se eleva a oeste da cidade e de onde se gosa o mais encantador panorama sobre este, o lago e as montanhas que fecham o horizonte.

Do Gütsch pôde-se ir, a pé, por um delicioso pinheiral com bellas, estradas de comunicação, ao Sonnenberg, d'onde se disfruta outro ainda mais lindo panorama, descendo se d'ahi noutro ascensor, moderno, movido por electricidade, a Kriens, onde se toma o electrico que, cada 6 minutos, parte para Lucerna.

Outra excursão deliciosa é a do lago. Ha para isso vapores que fazem a volta completa, tocando em todos os pequenos logares das margens que se expõem em diferentes direcções.

E' uma delicia um passeio d'estes por um dia de sol, até Flüelen, e volta, com visita á capella de Guillherme Tell, podendo-se parar em transito para subir ao Righi, ao Bürgenstock, ao Stanserhorn e ao Pilatus. Já se vê que isto não se faz num dia, mas o bilhete de assignatura quinzenal ou mensal dá passagem franca no vapor, e quem não tiver d'estes bilhetes pôde tomar os de ida e volta que são válidos por 2 dias, que é o bastante, indo só ao lago e ao Righi.

Para ir para outros lados, ás montanhas do Unterwalden, ao Pilatus, ha que dispôr de outros dois dias.

Sem falar do Righi nem do Pilatus, já aqui descriptos, nem do Bürgenstock que é um elevador a menor altura, a que por isso preferi o que mais se eleva; sem ter ido tambem ao Engelberg que é um tremvia electrico de grande extensão sobre a montanha, que se estende ao sul, tratarrei do Stanserhorn que é um dos mais altos ascensores suíssos.

Se o Righi, o mano mais velho da familia dos ascensores de grande extensão, e o Pilatus, o mais atrevido, oferecem aos seus visitantes maravilhosos pontos de vista, o Stanserhorn não lhes fica inferior, porque sóbe mais alto e tem mais fortes rampas. (O Pilatus tem a maxima de 48 % e este 60 %).

De Lucerna vae-se, no vapor, a Stanstad, onde se toma o carro electrico que em $\frac{1}{4}$ d'hora nos deixa em Stans, estação inferior da grande linha de montanha.

Ahi começa o funicular, movido por electromotores accionados por turbinas a grande distancia, subindo em 45 minutos ao cimo do monte, num percurso de 3 e meio kilometros.

A linha divide-se em tres secções quasi eguaes, todas servidas por dois carros vindo coincidir a chegada do que sóbe com a do que desce, em cada uma das estações intermédias onde os passageiros mudam de carro para continuar o percurso.

No final um tunnel que passa sob o hotel tem a sua saída junto á explanada d'este, d'onde a vista é suprehendente.

As montanhas lateraes que nos parecem gigantes, vistas do lago, vemol-as d'ali inferiores á altura em que estamos. A sensação de estar em balão, é a que nos toma.

Em poucos minutos e por um caminho facil pôde-se ir (e deve-se ir) a Adlerfluh, de onde se tem a impressão commoventemente medonha que resulta de se estar sobre uma rocha a pique sobre o lago, na altura de cerca de 2.000 metros.

São raros os pontos de vista imponentes como este.

Não esquecerei de notar que ha um meio muito commodo e economico de ir passar um dia ao Stanserhorn. Por 16 francos toma-se um bilhete que dá direito á viagem desde Stanstad, comida e cama no hotel do cume. Numerosos viajantes ali passam a noite para ver o nascer do sol, mas raros são os que conseguem a realização d'esse desejo.

Não no norte, mas no sul da Suissa fui eu, d'esta vez, d'uma felicidade excepcional, neste caso, como espero referir aos leitores se a sua bondade apreciar estas notas durante o anno que vae entrar e que lhes desejo prospero e feliz.

PIAS A MOURA

Vae ser inspecionado este troço de linha que provavelmente será aberto á exploração em 27 do corrente.

O projecto primitivo, elaborado pelo conductor principal, Effigenio Antonio, media 16.280 metros, sendo 13.655 em alinhamento recto e 2.625 em curvas, dos quaes 915 metros com raios de 300 metros e o resto com raios superiores.

Em perfil encontram-se 6.040 metros em patamar, 4.137 em rampa e 6.103 em declive, sendo 3.455 em pendentes de $16^{\text{m}}/\text{m}$, 939 metros entre 15 e 16 e 3.563 entre 10 e 15.

As obras de arte eram 16 aquedutos de 0^{m} , 66 de

1^m, 1 pontão de 2^m, 2 pontões de 9^m com taboleiro metálico.

Ao k 88 projectou-se o apeadeiro das Malhadas ainda não construído.

Em Moura ha a estação terminus de 2.^a classe com caes coberto e descoberto, cocheira de carruagens e de madeiras e habitação do pessoal, ponte de inversão de machinas.

Ha 5 casas de guarda e 1 de partido.

As terraplenagens foram calculadas em 5^m³, 960 por metro corrente.

O orçamento attinjia 146:520.000 ou 9:000\$000 réis por kilometro, não contando com as expropriações a cargo da camara de Moura.

Aquella quantia ha ainda que deduzir 10:000.000, donativo da mesma camara para auxilio da construcção da estação.

O sr. engenheiro E. Magalhães Braga que dirigiu a construcção melhorou o traçado com uma variante, que approximou um pouco mais a estação de Moura da povoação e alongou o alinhamento em que se encontrava projectada.

Alongou-se o traçado de mais 363 metros e houve mais 2 aqueductos de 0^m, 60 a construir. O aumento de custo foi de 2:861\$060.

Outra variante entre os perfis 32 e 59 substituiu uma ponte de 9 metros por um pontão de alvenaria de 3 metros, realizando-se uma economia de 2:948\$773.

Terceira variante entre os perfis 70-200 melhorou ainda o traçado sem aumento da despesa.

Outra variante ainda pretendeu fazer o mesmo engenheiro para reduzir consideravelmente a abertura da ponte ao k 4,255 e o respectivo aterro. Pena foi que circumstancias extranhas á sua vontade o impedissem de realizar o seu intento com o que se teria feito apreciavel economia de tempo e dinheiros. Ficou uma ponte com 10 metros de vão e taboleiro metalico fornecido pela Empresa Industrial Portugueza.

Os edificios da estação de Moura não estão ainda concluidas, mas em vista da sua proximidade da povoação pode já ser aberta a linha á exploração sem aguardar a conclusão d'aquella dependencia.

O projecto teve a data de 11 de novembro de 1899; foi aprovado por portaria de 23 de abril de 1900. A sua execução foi auctorizada por portaria de 15 de junho de 1900.

Em 5 de março de 1901 a camara municipal offereceu as expropriações e o subsidio de 10 contos, resolvendo contrahir para isso um emprestimo.

Em 31 de maio de 1901, o conselho de administração, informou favoravelmente o pedido da Camara.

Por portaria de 1 de junho o sr. Conselheiro Vargas auctorizou a acceptação do subsidio e mandou construir a linha.

Em 29 de julho abria-se o concurso para as terraplenagens, adjudicadas em 5 empreitadas por 39:910\$000.

LINHAS PORTUGUEZAS

Estação central do Porto. — Os srs. Francisco Azevedo, Thomaz Dias e Isidoro Campos, directores da Sociedade Constructora, apresentaram ao Conselho de Administração dos caminhos de ferro do Estado uma proposta para a construcção da estação central do Porto.

Anteriormente, como dissemos, fôra apresentado um plano do sr. Marques da Silva, a qual abrange-

ría a installação dos correios e telegraphos, mas parece que o projecto não offerecia bastante amplitude ás necessidades futuras.

Pela nova proposta, a que acima nos referimos, a construcção será feita em dois annos, e o pagamento poderá ser realizado em annuidades, num prazo não superior a 15 annos.

Caminho de ferro da Beira, África. — Apresenta-se muito crescente o trafego pelo caminho de ferro da Beira, que começa a accentuar e a afirmar vantajosamente a sua grande importancia commercial. A média do rendimento mensal excede 23.000 libras sterlinas, tendo sido arrecadadas até fins de julho receitas no valor de 164.000 libras sterlinas, calculando se, pelas médias verificadas, que no anno corrente as receitas excedam 280.000 libras sterlinas. A linha da Beira já rende, pois, em média, ao cambio do dia, 2:552\$550 réis por kilometro.

Vendas Novas. — Já partiram das officinas da sociedade Fives-Lille para Lisboa os materiaes para o primeiro tramo da ponte do Tejo.

— Estão promptos os pilares de encontro da ponte do Muge.

— Na proxima semana devem ir para Vendas Novas uma machina e alguns vagons para os trabalhos da construcção no troço sul. Por esta forma ficarão já em serviço da construcção da nova linha tres locomotivas.

Silves a Portimão — Vae tambem ser inspeccionado e aberto á exploração este troço de linha. No primeiro numero daremos a sua descripção resumida.

LINHAS ESTRANGEIRAS

Hespanha

Até hoje não tem sido iniciadas queasquer negociações ou estudos relativos ao projecto de fusão dos caminhos de ferro de Oeste e de Orense a Vigo com os do Norte de Hespanha e dos de Caceres a Portugal com os de Madrid a Zaragoza e Alicante.

Foram apresentadas varias emendas ao projecto de caminhos de ferro secundarios, que está pendente da discussão parlamentar. Segundo essas emendas, a extensão total da rede seria de 5.000 kilometros, devendo as deputações provincias construir á sua custa uma parte, e garantindo o Estado 3 por cento, durante vinte annos, aos capitais empregados no material de construção, de procedencia nacional.

Proseguem rapidamente os trabalhos do caminho de ferro Vasco-Asturiano, que muito em breve estará prompto á exploração. O tunnel de Malaseria a Fuente del Prado, Oviedo, terá 500 metros, estando já perfurados 195 pela parte sul e 25 pelo norte.

Vae ser construido um ramal da linha de Pontevedra-Carril á estação de embarque na bahia de Villagarcia.

Devem estar concluidos em maio de 1903 os estudos para o caminho de ferro de Avilés a Ferrol.

Suisse

M. Thormann, de Zurich, publicou agora um estudo muito interessante sobre as possibilidades de substituir pela tracção electrica a tracção a vapor nos caminhos de ferro suíssos. É sua opinião que seria muito possivel tirar das forças hidráulicas naturaes do paiz a energia necessaria, mas não crê que de uma tal utilização das quedas d'agua pudesse resultar economia importante. O custo da transformação e das reconstrucções indispensaveis seria tão elevado, que a amortização dos capitais empregados tornar-se-hia impossivel.

As cinco principaes linhas ferreas da Suíssa exigem 30.000 cavallos-vapor por dia. Para garantir esta potencia seriam necessarios 60.000 cavallos de corrente electrica alternativa em alta tensão, independentemente de uma forte reserva.

A despesa a realizar para esta transformação seria de 150 mi-

lhões de francos, a saber: material rolante, 38 milhões; conductores e accessórios, 67 milhões; estações commutadoras, 50 milhões.

Ha porém a seguinte observação judicosa sobre estes calculos: é que se a economia directa não fosse importante, o paiz teria sempre a realizar o beneficio proveniente de não precisar comprar ao estrangeiro o combustivel de que hoje se serve.

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO ATRAVEZ D'AFRICA

Relatorio do Conselho de Administração apresentado á assembléa geral de 11 de novembro de 1902

(Continuado do n.º 359)

Desenvolvimento da conta de Lucros e Perdas:

Debito

Pago por despesas em Londres.	—	11:074\$305
Coupon de 1 de julho de 1901 e 1 de janeiro de 1902.....	543:960\$778	
Menos: diferença de cambio levado á % de Reclamações...	122:513\$278	421:448\$500
Pago por comissões e transfe- rencias	—	1:793\$500
Idem por juros e descontos.....	—	57\$276
Idem por gastos d'administração.	—	19:500\$000
Idem por gastos geraes.....	—	15:425\$189
Idem por gastos d'exploração...	—	303:791\$544
Saldo passado para a % de Lu- cros Suspensos.....	—	264:088\$422
		1.037:177\$909

Credito

Recebido d'alugueis de parte do predio no Porto.....	—	950\$000
Idem de juros do deposito em poder dos Trustees.....	—	582\$676
Coupon em obrigações perten- cente á Companhia e lucro na venda de obrigações.....	—	43:869\$965
Subvenção segundo o contracto.	873:578\$158	
Menos: rendimento da linha pelas tarifas antigas.....	190:797\$480	682:780\$678
Rendimento geral da linha.....		308:994\$590
		1.037:177\$909

Desenvolvimento da conta de Reclamações:

Saldo do anno anterior.....	—	4.348:526\$988
Diferença de cambio durante o anno:		
Em coupon.....	122:513\$278	

Em material e diversos...	26:718\$307	149:231\$585
Juros pagos durante o anno:		

Ao thesouro pelo contra- cto de 20 d'outubro de 1894.....	76:171\$052	
Ao Banco de Portugal (garantido pelo governo)	30:682\$100	
Ao ministerio da fazenda por adeantamentos.....	117:726\$643	

Juros das contas de sup- rimentos por contracto de 17 de janeiro de 1896	16:556\$710	254:642\$465
A diversos.....	13:505\$970	7:087\$016

Redução no rendimento do café	20:675\$311	
Diferença em subvenções ante- riores.....	4.780:163\$365	

Desenvolvimento da conta de exploração:

Debito		
<i>Material circulante :</i>		
Valor do existente a mais do ca- derno d'encargos.....	—	92:472\$578
<i>Móveis e utensílios :</i>		
Idem Idem.....	—	43:168\$134

<i>Machinas e accessorios :</i>		
Idem.....	—	36:470\$407
<i>Armações geraes :</i>		
Material existente.....	—	137:465\$574
<i>Gastos geraes d'exploração</i> a saber :		
<i>Lubrificação e illuminação :</i>		
Oleos, azeite, petroleo, cebo, etc.	5:719\$229	
<i>Combustivel :</i>		
Carvão.....	36:810\$700	
<i>Serviço medico e do hospital:</i>		
Vencimento do medico, pessoal e despesas.....	5:892\$458	
<i>Armações geraes :</i>		
Vencimento do pessoal e despesas.....	6:567\$093	
<i>Passagens de regresso:</i>		
Do pessoal para a Europa.....	300\$000	
<i>Trafego :</i>		
Annuncios, cartazes e indemnizações	21\$000	
<i>Direcção e serviços centrais:</i>		
Vencimento do director, pessoal e despesas.....	34:171\$862	
<i>Via e obras:</i>		
Ferias, despesas e material empregado na linha.....	129:704\$677	
<i>Passagens :</i>		
Do pessoal para Loanda.....	846\$810	
<i>Movimento :</i>		
Vencimento do pessoal e despesas.....	40:392\$626	
<i>Tracção e officinas:</i>		
Material miúdo, vencimento do pessoal e despesas.....	60:768\$029	
		321:194\$584
Menos: lucro em venda de gêneros, concertos, etc.....	17:103\$040	303:791\$544
Importância passada para Lu- cros e Perdas (rendimento da linha)	—	
		308:994\$590
		922:362\$827

Credito

<i>Contas a liquidar :</i>		
Importância d'estas.....	—	24:846\$531
<i>Rendimento da linha :</i>		
Desde 1 de abril de 1901 até 31 de março de 1902.....	—	308:994\$590
Diferença nas tarifas do café..	—	7:087\$016
Importância transferida para a conta de Lucros e Perdas (Gastos geraes d'exploração)	—	
Saldo.....	—	
		303:791\$544
		277:643\$146
		922:362\$827

(Continua)

Arrematações

Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

Fornecimento de massaroquinha

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 17 de dezembro, pelas onze horas da manhã, perante a Direcção dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, e na sua séde, Largo de S. Roque, n.º 22, se ha de proceder a concurso publico para a adjudicação do fornecimento de 10 000 kilogrammas de massaroquinha.

Para ser admittido á licitação tem o concorrente de mostrar que effectuou em qualquer das thesourarias dos caminhos de ferro do Estado o deposito provisório da quantia de 45\$000 réis.

O reforço indicado deverá effectuar-se na mesma thesouraria em que tiver sido realizado o deposito provisório.

O programma do concurso e o respectivo caderno de encargos acham-se patentes na secretaria da direcção (Largo de S. Roque, n.º 22), e na dos armazens geraes (Barreiro), onde podem ser examinados, em todos os dias úteis, desde as onze horas da manhã até as quatro da tarde. Barreiro, 28 de novembro de 1902.

Fornecimento de 120.000 kilogrammas de oleo mineral escuro e de 15.000 kilogrammas de oleo para lubrificação de cylindros

Pelo presente annuncio se faz publico que no dia 29 do corrente, pela uma hora da tarde, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, e na sua séde, Largo de S. Roque, se ha de proceder a concurso publico para a adjudicação do fornecimento de 120 000 kilogrammas de oleo mineral escuro e 15.000 kilogrammas de oleo para lubrificação de cylindros.

Para ser admittido á licitação tem o concorrente de mostrar que effectuou em qualquer das thesourarias dos Caminhos de Ferro do Estado o deposito provisório da quantia de 192 000 réis.

O concorrente a quem for feita a adjudicação terá de reforçar

o seu deposito provisório com a quantia necessaria para perfazer 5 por cento da importancia total da adjudicação, constituindo assim um deposito definitivo que ficará á ordem da mesma direcção, por intermedio da qual será posteriormente transferido para a Caixa Geral de Depositos.

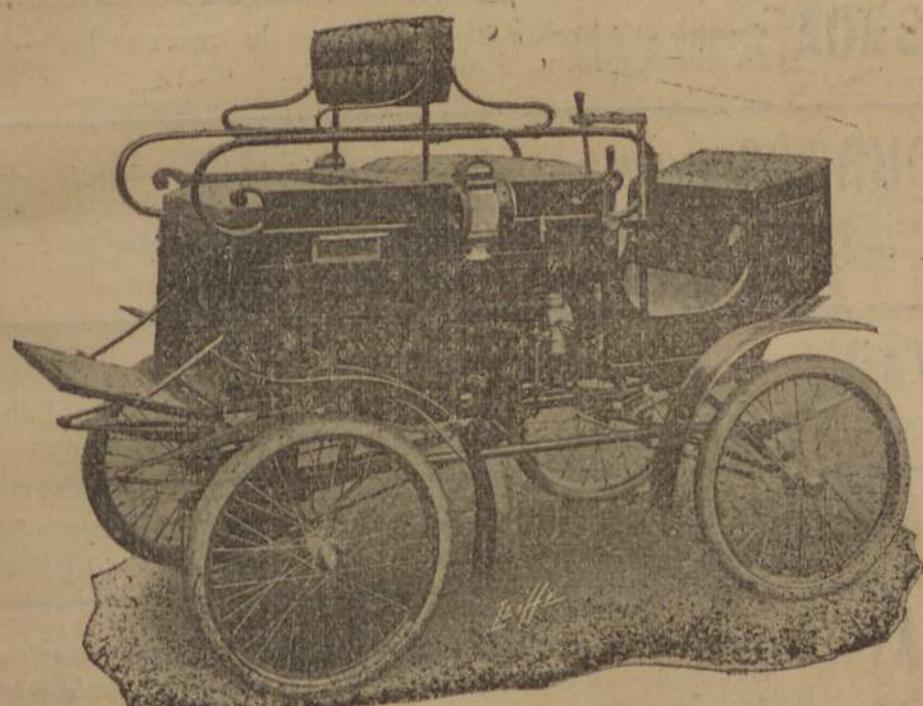
O reforço indicado deverá effectuar-se na mesma thesouraria em que tiver sido realizado o deposito provisório.

O programma do concurso e o respectivo caderno de encargos acham-se patentes na secretaria da direcção (Largo de S. Roque, n.º 22), na dos armazens geraes (Barreiro) e na secretaria da direcção do Minho e Douro (Campanhã), onde podem ser examinados, em todos os dias uteis, das onze horas da manhã até as quatro da tarde. Barreiro, 12 de dezembro de 1902.

Locomobile

*Agentes geraes em Portugal,
F. STREET & COMP.*

Palacio da Flôr da Murta,— LISBOA



Estes carros são muito faceis de manipular, não deitam cheiro, não teem trepidação, não teem engrenagem de qualidade alguma, sendo por isso possivel obter-se qualquer andamento desde 0 até 60 kilometros por hora, não fazem barulho e sobem todas as rampas, mesmo as mais ingremes.

Os automoveis "LOCOMOBILE" são movidos por meio de vapor ; sendo esta a força motriz mais antiga do mundo e tambem a mais aperfeiçoada e a mais conhecida.

Para se trabalhar com os "LOCOMOBILES" não é preciso educação technica alguma, pois o machinismo é muito simples.

Os automoveis menores comportam agua para 30 kilometros e os maiores para 90 kilometros

Preço desde 850\$000 réis

FREIOS WESTINGHOUSE

♦ PARA ♦

CAMINHOS DE FERRO E TRAMWAYS

FREIO de manobra directa

FREIO automatico ordinario

FREIO automatico de accão rapida

FREIO "duplo" (automatico e directo combinados)

FREIO de alta pressão para trens de grande velocidade

SIGNALS DE CAMINHOS DE FERRO, SYSTEMA ELECTRO-PNEUMATICO

SOCIÉTÉ ANONYME *Westinghouse*

Fabricas no HAVRE e em SEVRAN

DIRECÇÃO EM HESPAÑA

Calle Atocha, 32, Madrid

REPRESENTAÇÃO GERAL EM PORTUGAL

Rua de Cedofeita, 575, Porto

CASAS NO ESTRANGEIRO

Westinghouse Electric & M'fg. Co., Pittsburgh

Westinghouse Air Brake Co., Pittsburgh.

Westinghouse Machine Co., Pittsburgh.

Westinghouse Brake Co., L'td., London.

The British Westinghouse Electric & M'fg. Co., L'td.,

London,

Westinghouse Electricitäts Actiengesellschaft, Berlin.

Société Anonyme Westinghouse, St. Petersburgh.

CAPITAL TOTAL: 500.000.000 FRANCOS

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

Nos ne saurons recommander à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celles indiquées ci-bas, car nous les connaissons PAR EXPÉRIENCE PERSONNELLE.

ALCOBAÇA Hotel **Gallinha**. — Aposentos commodos e extremamente aceados. Cozinha excelente. Carrinho para Vallado e mais pontos. — Proprietario, Antonio Sousa Gallinha.

BARCELONA Grand Hotel Ambos Mundos. — Edificio construido expressamente. O unico hotel portuguez que ha na capital, proximo das estações. Tremvias á porta. Omnibus nas gares. Electricidade, ascensor.

BAYONNA Hotel du Panier Fleuri. — O mais antigo da cidade com todo o conforto moderno. Restaurante a toda a hora. Omnibus na estação.

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

CINTRA Hotel Nunes. — Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria, 1\$500 réis a 2\$000 réis. — Proprietario, João Nunes.

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

GUIMARÃES Grande Hotel do Touro. — 15, Campo do Touro, 18. — Este hotel é sem duvida uns dos melhores da província, de inexcusaveis commodidades e aceio, tratamento recommendavel. — Proprietario, Domingos José Pires.

HAMBURGO Augusto Blumenthal. — Comissões, transportes marítmos pelas mais importantes carreiras de vapores. — Serviço directo entre Hamburgo e Espanha.

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

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

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

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

LISBOA Restaurante Tavares. — Cozinha de primeira ordem, almoços à la carte; jantares de mesa redonda ou à la carte. Vinhos e todas as bebidas das melhores qualidades, Prop. Vicente Goldeira & Filho — Rua de S. Roque, 35 e 37. Número telephonico, 450.

LISBOA Rodolfo Reck. — Comissões e consignações. — Atigos de ferro, etc. — Rua dos Douradores, 21.

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

LOURDES Grand Hotel Royal. — De 1.^a ordem e o unico em face e a um minuto da Gruta e da Basílica, gozando-se o panorama incomparável das procissões. Omnibus na estação. Electricidade, ascensor. — Proprietario, L. Ross.

LYÃO Grand Hotel d'Angleterre. — Proximo da gare de Perrache. Quartos no rez do chão desde 2,50 francos. Telephone, electricidade, guarda de automoveis. Preços moderados.

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

MAFRA Hotel Moreira. — No largo, em frente do convento. Bellas accommodações desde 1\$000 réis por dia até 1\$500. — Redução de preços para caixeiros viajantes.

MONT'ESTORIL Grand Hotel d'Itália. — De 1.^a ordem; construído especialmente, proximo da estação e do Casino. Grandes salas — Accomodações para famílias. Cozinha e serviço à francesa. Mesa redonda e por lista. Aberto todo o anno. Propri. — Petracchi Felice.

NAZARETH Grande Hotel Club. — As melhores comodidades e economia. — Preços : em agosto e outubro, de 1\$000 a 1\$200 réis ; em setembro, desde 1\$200 réis ; na succursal, desde 800 réis. — Carreiras de Riperts para as estações de Cella e Vallado. — Endereço telegraphico, Romão — Nazareth. — Propri. Antonio de Sousa Romão.

PARIS Ad. Seghers. — Representante de grandes fabricas da Belgica, Inglaterra, etc. — Rue Joubert, 18.

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

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

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

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

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

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



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 22 de dezembro sahirá o paquete **Magdalena** para

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

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

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

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 16 de dezembro de 1902

COMPANHIA REAL				LISBOA		QUELUZ		LISBOA		Lisboa		Guarda		Lisboa		PAMP.		MANGUALDE		PAMP.	
C. Sodré	Algés	C. Sodré		Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-30 m.	5-45 m.	5-30 m.	5-45 m.	9-40 m.	10-11 m.	10-30 m.	11-0 m.	b 8-50 m.	2-39 n.	12-0 n.	{ 3-35 t.	5-15 m.	8-40 m.	4-15 m.	7-15 m.						
5-50 m.	6-5 m.	6-22 m.	6-38 m.	11-40 m.	12-11 t.	12-30 t.	12-59 t.	11-0 m.	{ b 5-39 t.	10-46 m.	2-34 t.	8-15 m.	10-46 m.	2-34 t.	5-35 t.						
6-15 m.	6-33 m.	6-47 m.	7-3 m.	1-40 t.	2-11 t.	2-30 t.	3-0 t.	7-30 t.	3-50 t.	5-8 m.	7-0 t.	10-35 n.	10-35 n.	7-20 t.	10-25 n.						
6-35 m.	6-50 m.	7-5 m.	7-24 m.	3-35 t.	4-5 t.	4-30 t.	5-3 t.	9-30 t.	—	—	—	k 1-20 t.	3-37 t.	h 5-39 t.	7-40 t.						
7-0 m.	7-15 m.	7-32 m.	7-48 m.	7-40 t.	8-11 n.	8-30 n.	9-0 n.	9-37 n.	1-8 n.	10-30 n.	11-10 n.										
7-20 m.	7-35 m.	7-52 m.	8-8 m.	7-25 m.	8-17 m.	8-33 m.	6-10 m.	Lisboa	Cintra	Lisboa	Lisboa										
7-45 m.	8-3 m.	8-17 m.	8-33 m.	7-20 m.	8-27 m.	8-45 m.	6-52 m.	6-20 m.	7-45 m.	8-44 m.	9-5 m.	10-40 m.	11-46 m.	9-2 m.	9-55 m.	T. VEDRAS	FIGUEIRA	Mangualde	Guarda	Mangualde	
8-5 m.	8-20 m.	8-35 m.	8-45 m.	9-5 m.	9-2 m.	9-18 m.	9-38 m.	10-40 m.	11-46 m.	9-2 m.	12-40 t.	1-46 t.	11-0 m.	11-59 m.	1-20 t.	4-45 t.	10-0 m.	6-45 t.	n 8 55 m.	11-50 m.	
8-30 m.	8-45 m.	9-5 m.	9-22 m.	9-15 m.	9-33 m.	9-47 m.	10-3 m.	10-40 m.	11-46 m.	9-55 m.	2-40 t.	3-46 t.	1-0 t.	1-59 t.	6-45 t.	u 8 30 n.	u 8 10 m.	6-0 m.	u 11 30 n.	u 4-15 t.	7-5 t.
8-50 m.	9-5 m.	9-22 m.	9-38 m.	9-15 m.	9-33 m.	9-47 m.	10-3 m.	10-40 m.	11-46 m.	9-55 m.	12-20 t.	1-46 t.	11-0 m.	11-59 m.	1-20 t.	4-45 t.	10-0 m.	6-45 t.	n 8 55 m.	11-50 m.	
9-35 m.	9-50 m.	10-5 m.	10-24 m.	10-0 m.	10-15 m.	10-32 m.	10-48 m.	10-40 m.	11-46 m.	9-55 m.	12-20 t.	1-46 t.	11-0 m.	11-59 m.	1-20 t.	4-45 t.	10-0 m.	6-45 t.	n 8 55 m.	11-50 m.	
10-0 m.	10-15 m.	10-32 m.	10-48 m.	10-20 m.	10-35 m.	10-52 m.	11-8 m.	10-40 m.	11-46 m.	9-55 m.	12-20 t.	1-46 t.	11-0 m.	11-59 m.	1-20 t.	4-45 t.	10-0 m.	6-45 t.	n 8 55 m.	11-50 m.	
10-45 m.	11-3 m.	11-17 m.	11-33 m.	11-5 m.	11-20 m.	11-35 m.	11-54 m.	11-35 n.	11-40 n.	10-0 n.	12-20 t.	1-46 t.	11-0 m.	11-59 m.	1-20 t.	4-45 t.	10-0 m.	6-45 t.	n 8 55 m.	11-50 m.	
11-5 m.	11-45 m.	12-2 t.	12-18 t.	11-30 m.	11-45 m.	12-2 t.	12-18 t.	12-20 n.	12-22 n.	12-39 s.	12-15 t.	12-47 t.	1-3 t.	12-0 n.	12-0 n.	12-0 n.	12-0 n.	12-0 n.	12-0 n.	12-0 n.	
11-30 m.	12-5 m.	12-22 t.	12-39 s.	12-15 t.	12-33 t.	12-47 t.	1-3 t.	Lisboa	Sacavém	Lisboa	Lisboa										
12-50 m.	12-50 t.	1-5 t.	1-24 t.	12-35 t.	12-50 t.	1-5 t.	1-24 t.	7-10 m.	7-54 m.	6-4 m.	6-48 m.	Espinho	Port	Espinho	Ovar	Porto	Braga	Porto			
1-0 t.	1-15 t.	1-32 t.	1-48 t.	1-20 t.	1-35 t.	1-52 t.	2-8 t.	9-0 m.	9-44 m.	7-44 m.	8-29 m.	7-4 m.	8-10 m.	5-40 m.	6-44 m.	5-55 m.	9-35 m.	5-25 m.	8-28 m.		
1-20 t.	1-35 t.	1-52 t.	2-8 t.	1-45 t.	2-3 t.	2-17 t.	2-33 t.	10-20 m.	11-4 m.	8-30 m.	9-14 m.	9-50 m.	10-56 m.	8-30 m.	9-35 m.	7-30 m.	9-18 m.	5-25 m.	8-28 m.		
2-5 t.	2-20 t.	2-35 t.	2-54 t.	2-30 t.	2-20 t.	2-35 t.	2-54 t.	11-20 m.	12-4 t.	10-10 m.	10-54 m.	1-40 t.	2-53 t.	12-14 t.	1-19 t.	2-5 t.	3-51 t.	3-0 t.	4-4 t.		
2-30 t.	2-45 t.	3-2 t.	3-18 t.	2-30 t.	2-45 t.	3-2 t.	3-18 t.	12-20 t.	1-4 t.	11-25 m.	12-9 t.	4-50 t.	5-32 t.	3-0 t.	3-57 m.	4-20 t.	6-12 t.	4-28 t.	7-5 t.		
2-50 t.	3-5 t.	3-22 t.	3-38 t.	2-50 t.	3-38 t.	3-5 t.	3-22 t.	g 2-0 t.	2-44 t.	1-49 t.	2-34 t.	g 2-0 t.	3-10 t.	a 3-10 t.	7-30 t.	9-22 n.	12-30 n.	2-16 n.	5-45 t.	8-35 n.	10-40 n.
3-15 t.	3-33 t.	3-47 t.	4-3 t.	3-15 t.	3-33 t.	3-47 t.	4-3 t.	3-10 t.	3-54 t.	g 2-40 t.	a 3-10 t.	3-10 t.	3-54 t.	3-10 t.	7-30 t.	9-18 m.	4 10 t.	5-57 m.	5-55 m.	11-30 m.	5-45 t.
3-35 t.	3-50 t.	4-5 t.	4-24 t.	3-35 t.	3-42 t.	4-5 t.	4-24 t.	g 3-42 t.	4-26 t.	3-10 t.	3-56 t.	4-50 t.	4-26 t.	3-10 t.	7-30 t.	6-0 m.	7-46 m.	7-46 m.	6-0 m.	6-0 m.	6-26 m.
4-0 t.	4-15 t.	4-32 t.	4-48 t.	4-0 t.	4-15 t.	4-32 t.	4-48 t.	4-50 t.	5-34 t.	4-44 t.	5-29 t.	5-50 t.	5-32 t.	3-0 t.	4-40 t.	4-20 t.	6-12 t.	4-28 t.	7-5 t.	5-18 t.	3-23 t.
4-20 t.	4-35 t.	4-52 t.	5-8 t.	4-20 t.	4-35 t.	4-52 t.	5-8 t.	5-50 t.	6-34 t.	6-0 t.	6-44 t.	5-50 t.	6-34 t.	6-0 t.	6-44 t.	4-20 t.	6-12 t.	4-28 t.	7-5 t.	5-18 t.	3-23 t.
4-45 t.	5-3 t.	5-17 t.	5-33 t.	4-45 t.	5-3 t.	5-17 t.	5-33 t.	7-0 t.	7-44 t.	6-45 t.	7-29 t.	7-0 t.	7-44 t.	6-45 t.	7-0 t.	7-44 t.	5-55 m.	9-35 m.	5-55 m.	11-30 m.	5-45 t.
5-5 t.	5-20 t.	5-35 t.	5-51 t.	5-5 t.	5-20 t.	5-35 t.	5-51 t.	8-0 n.	8-14 n.	g 7-55 t.	8-39 n.	9-45 n.	10-29 n.	8-21 n.	9-8 n.	9-30 n.	9-40 n.	9-40 n.	9-40 n.	9-40 n.	9-40 n.
5-30 t.	5-45 t.	6-2 t.	6-18 t.	5-30 t.	5-45 t.	6-2 t.	6-18 t.	9-45 n.	10-29 n.	8-21 n.	9-8 n.	10-55 n.	11-39 n.	9-25 n.	10-10 n.	12-0 t.	12-35 t.	9 5 m.	9-40 m.	12 41 t.	12 41 t.
5-50 .	6-5 t.	6-22 t.	6-38 t.	5-50 .	6-5 t.	6-22 t.	6-38 t.	10-55 n.	11-39 n.	9-25 n.	10-10 n.	12-17 n.	1-1 n.	11-5 n.	11-49 n.	12-0 t.	2-25 t.	12-0 t.	12-35 t.	12 41 t.	12 41 t.
6-15 t.	6-33 t.	6-47 t.	7-3 t.	6-15 t.	6-33 t.	6-47 t.	7-3 t.	7-30 t.	7-44 t.	6-45 t.	7-29 t.	7-0 t.	7-44 t.	6-45 t.	7-0 t.	7-44 t.	7-45 m.	8 20 m.	5-55 m.	6-30 m.	12 41 t.
6-35 t.	6-50 t.	7-5 t.	7-24 t.	6-35 t.	6-50 t.	7-5 t.	7-24 t.														

Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana

CARREIRA OFICIAL — O vapor Gomes IV — Commandante, Rocha Junior



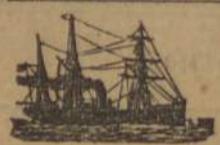
SAHIRÁ no dia 1 de janeiro ás 9 horas da manhã para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira Villa Real de Santo Antonio.—Para carga, encommendas e passageiros trata-se no Largo dos Torneiros, 5.

Alberto Centeno & C.^a

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa Oriental (via Napoles), vapor alemão **Herzog**. Sahirá a 26 de dezembro. Agentes E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Bahia, Pernambuco. Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão **Pernambuco**. Sahirá a 19 de dezembro. Agentes, E. George Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



Bordeus, vapor francez Atlantique. Sahirá a 31 de dezembro. Messageries Maritimes, Sociedade Tornades, Rua do Ouro, 32.



Corunha, La Pallice e Liverpool, vapor inglez California. Sahirá a 10 de dezembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Aires, vapor francez Brésil. Sahirá a 29 de dezembro. Messageries Maritimes, Sociedade Tornades, Rua do Ouro, 32.



Genóva, vapor italiano Colombo. Sahirá a 22 de dezembro. Agentes, Orey, Antunes & C.^a, Praça dos Remolares, 4.



Havre e Liverpool, vapor inglez Cyril. Sahirá a 16 de dezembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Havre, e Hamburgo, vapor alemão Amazonas. Sahirá a 25 de dezembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Havre e Hamburgo, vapor alemão Patagonia. Sahirá a 25 de dezembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Londres, vapor inglez Lisbon. Sahirá a 16 de dezembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré 64, 1.^o



Lourenço Marques e Beira, vapor francez Colombia. Sahirá a 28 de dezembro. Agente, Augusto Freire, Praça do Município, 19, 1.^o



Madeira, Santa Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia), S. Jorge (Villas das Vellas), Caes do Pico e Fayal, vapor portuguez Funchal. Sahirá a 20 de dezembro. Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.^o



Maranhão, Paranáhyba e Ceará, vapor inglez Sobralense. Sahirá a 23 de dezembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Maranhão, Ceará, Paranaguá e Rio Grande do Sul, vapor alemão Corrientes. Sahirá a 8 de janeiro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10 1.^o



New-York Patria. (via Açores), vapor portuguez **Patria**. Sahirá a 17 de dezembro. Agente, João Patrício Alvares Ferreira, Rua dos Bacalhoeiros, 135, 1.^o



Palma, Las Palmas e Teneriffe, vapor inglez Asger Rig. Sahirá a 15 de dezembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



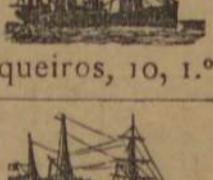
Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez Clement. Sahirá a 10 de dezembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Pará e Manaus, vapor alemão Paranguiá. Sahirá a 25 de dezembro. Agentes Henry Burnay & C.^a, Rua dos Capelistas, 10, 1.^o



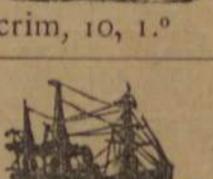
Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez Grangense. Sahirá a 26 de dezembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



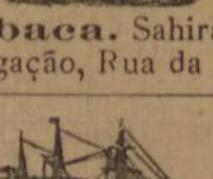
Paranaguá e Rio Grande do Sul, vapor alemão Karthago. Sahirá a 23 de dezembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



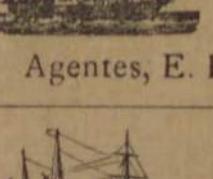
Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor francez Santa Fé. Esperado a 17 de dezembro. Agente, Augusto Freire, Praça do Município, 19, 1.^o



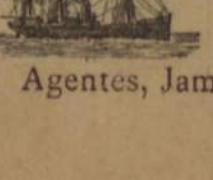
Pernambuco e Parahyba do Norte, vapor inglez Orion. Sahirá a 24 de dezembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a Rua do Alecrim, 10, 1.^o



S. Thiago, Príncipe, S. Thomé, Cabinda, Santo Antonio do Zaire, Ambriette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela e Mossamedes, vapor portuguez Ambarca. Sahirá a 21 de dezembro. Empresa Nacional de Navegação, Rua da Prata, 8, 1.^o



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Aires, Valparaíso e mais portos do Pacífico, vapor inglez Panamá. Sahirá a 17 de dezembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Aires, vapor inglez Magdalena. Sahirá a 22 de dezembro. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua dos Capelistas, 31, 1.^o