

MINISTERIO DOS NEGOCIOS DA MARINHA E ULTRAMAR

DIRECÇÃO GERAL DO ULTRAMAR

CAMINHO DE FERRO

DE

LOANDA a AMBACA

RELATORIO DA COMISSÃO

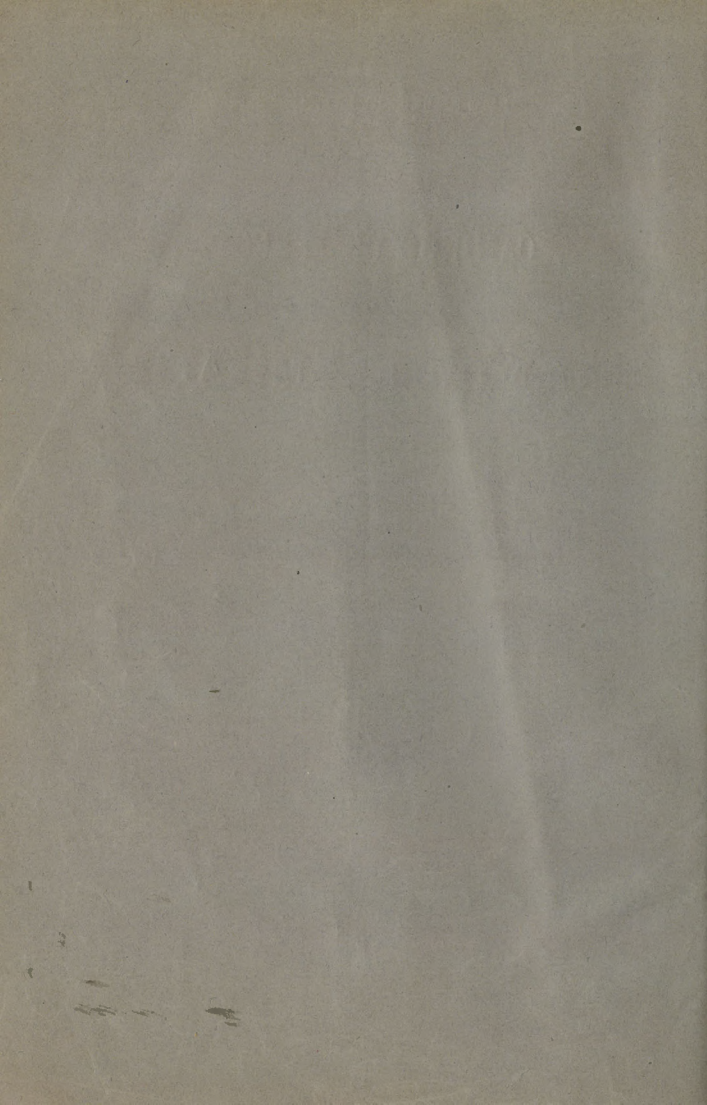
NOMEADA POR PORTARIA DE 15 DE JUNHO DE 1898 PARA ESTUDAR A SITUAÇÃO
DA COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO ATRAVEZ DE AFRICA



LISBOA

IMPRESA NACIONAL

1898



A QUESTÃO D'AMBACA

O parecer da commissão mixta A escriptura arbitral é nulla Divida ao Estado de 5987 contos!

Está publicado o relatório da commissão mixta (parlamentar e burocrática) que foi encarregada oficialmente do estudo da questão d'Ambaca.

Assignam esse relatório official os srs.:
Anselmo José Navier, senador;
Alexandre J. B. de Vasconcelos e Sá, deputado;

Alfredo Rodrigues Gaspar, deputado;
Antonio Maria da Silva, actual ministro do fomento;

Alberio da S. Costa Santos, juiz e ajudante do procurador da Republica;

Miguel Goulart de Medeiros, senador;
Manuel M. da Silva Bruschy, director geral da fazenda publica;

Antonio Joaquim de Sousa Junior, senador;

Jose d'Almada, funcionario do ministerio das colonias;

De todos estes só o sr. Alfredo Gaspar assignou com restricções e o sr. Sousa Junior vencido em parte. Todos os outros, entre os quaes o sr. Antonio Maria da Silva, actual ministro do fomento, subscrevem inteira e unanimemente estas conclusões do respectivo relatório, depois das quaes só occorre perguntar o que lhes diz o sr. Freitas Ribeiro, então ministro das colonias e hoje ministro da marinha e o que faz o governo:

Conclusões

I

Só pôde haver arbitragem precedendo auctorisação especial do Congresso, especificando-se os objectos do litigio e estabelecendo-se a forma do processo.

II

A escriptura de 18 de Dezembro de 1914 não tem os requisitos d'uma sentença arbitral e não pôde como tal ser considerada.

III

A ESCRITURA DE 18 DE DEZEMBRO DE 1914 É NULLA E PREJUDICIAL AOS INTERESSES DO ESTADO.

IV

Não é devida a differença de cambio nem subvenção ou garantia alguma em ouro.

V

A differença na subvenção reclamada pela Companhia não tem fundamento legal e portanto não lhe pôde ser reconhecida pelo Governo.

VI

Os «trustees» da Companhia nunca foram reconhecidos pelo Governo. O contracto de 12 de Junho de 1886 é nullo, em tudo o que contradiz a letra da concessão e a lei portugueza.

VII

O Governo deve entender-se com os «trustees» da Companhia, para que acceteem a substituição do devedor, ficando o Estado com a responsabilidade do pagamento do juro e amortisação das obrigações.

VIII

O arrendamento da linha proposta ao Congresso não é, como a seguir se verá, aceitavel porque nem é economico, nem resolve as difficuldades, evitando perigos para o futuro.

IX

O Governo deve apposar-se de 2500 acções da Companhia emquanto não forem liquidados os empréstimos feitos sobre titulos publicos.

X

O ESTADO É CREDOR DE 5.987:241.5084 REIS Á DATA DE 30 DE JUNHO DE 1912 SENDO INFUNDADAS AS PRETENSAS RECLAMAÇÕES DA COMPANHIA.

Foi isto mesmo e ainda ficando a quem na cifra total deduzida o que concluiu no seu magistral discurso de 14 de fevereiro ultimo o grande parlamentar sr. dr. Egas Moniz, demonstrando com todo o brilho e com o maior vigor que a arbitragem fóra nulla. Disse s. ex.º:

«Deduzindo estas verbas, o prejuizo total, para o Estado, derivado da sentença arbitral que os delegados do governo, unisonos com os delegados da Companhia, pronunciaram, é da somma colossal de

5.134.869\$565 réis!

Ahi está a razão por que desejou tratar d'este assumpto, ahi está o motivo por que desejou, desassombradamente, expor ao povo a situação tristissima a que nos levou, n'uma hora de desorientação politica colonial, o concerto unisono de delegados do governo e da Companhia de Ambaca na decisão de uma sentença arbitral. Ahi ficam os factos, ahi ficam os numeros, que tem a eloquencia fria, mas temerosa, da verdade cruel e insofismavel!»

O que lhe responden o sr. Freitas Ribeiro? Consta dos annos parlamentares. Nos o reproduziremos.

Por hoje basta dar a publico a conclusão da commissão e perguntar a esses austeros censors do passado, a esses impertinentes e aggressivos donos d'isto, o que dizem agora, como continuam apoiando um governo que não faça executar o que a commissão concluiu no seu relatório, com assignaturas como as que acabamos de publicar, uma das quaes é a d'um dos ministros d'este governo... collega do sr. Freitas Ribeiro!

O que faz agora o parlamento portuguez? Quando retoma a fala a opposição evolucionista, esse partido que levantou a questão d'Ambaca e d'ella fez, com justos titulos, aquella ardente campanha de que todos temos memoria e de que lhe resultou a perda do melhor e mais notavel de todos os seus combatentes parlamentares?

Agora, publicado este relatório, de que podem dar-se, sendo preciso, mais largos extractos, continus ainda o silencio?

Gerem de 6:000 contos, diz a commissão, se devem ao Estado.

A sentença arbitral é nulla.
A escriptura de 18 de dezembro é nulla. Dizem-no senadores, deputados, altos funcionarios do Estado, que constituem esta commissão mixta.

E preciso não esquecer que foi o sr. Freitas Ribeiro quem sendo ministro da colonias fez a portaria, que não viu no Diario, de 9 de dezembro de 1911, em nome do governo da Republica nomeando arbitros por parte do Estado os srs. Eusebio da Fonseca e Norton de Matos, sendo por portaria de 15 de dezembro nomeado o governador civil do Porto para assignar o compromisso d'arbitragem realisado por escriptura de 18 do mesmo mez no Porto.

A sentença foi pronunciada no mesmo dia, horas depois.

As contas do Estado com a Companhia assistem se liquidaram, como é do dominio publico.

Agora apparece este relatório official com as conclusões que hoje inserimos.

O que succederia nos tempos ominosos, se occorresse um caso semelhante? O que se encontrariam os republicanos nas suas gazetas, nos seus comicios, nos seus centros, e nos seus pamphletos? E agora... e que dizem? O que fazem?

Em que situação ficam depois d'isto o ministro sr. Freitas Ribeiro e os que o acompanham?

Como se resolve agora a questão d'Ambaca?

SA 8908 A

"A D. de 28 de
Junho 1913

ALMA BEE

BEVA BEE

31 Dec - 94 - 15,924,518
 30 June - 95 - 14,037,61535
 31 Dec - 95 - 40,981,230
 30 June 96 - 40,426,503
 31 Dec 96 - 40,761,671
 30 June 97 - 39,985,894
 31 Dec 97 - 40,531,583
 30 June 98 - 39,750,779
 31 Dec 98 - 40,427,1479
 30 June 99 - 39,658,308
 31 Dec 99 - 40,185,342
 30 June 900 - 39,177,836
 31 Dec 900 - 39,449,780
 30 June 901 - 38,49,808
 31 Dec 901 - 38,660,083
 30 June 902 - 37,626,145
 31 Dec 902 - 37,830,475
 30 June 903 - 36,786,755
 31 Dec 903 - 36,958,880
 30 June 904 - 35,907,681
 31 Dec 904 - 36,039,207
 30 June 905 - 34,984,008
 31 Dec 905 - 35,080,734
 30 June 906 - 34,013,668
 31 Dec 906 - 34,069,853
 30 June 907 - 32,994,204
 31 Dec 907 - 33,007,797
 30 June 908 - 31,923,121

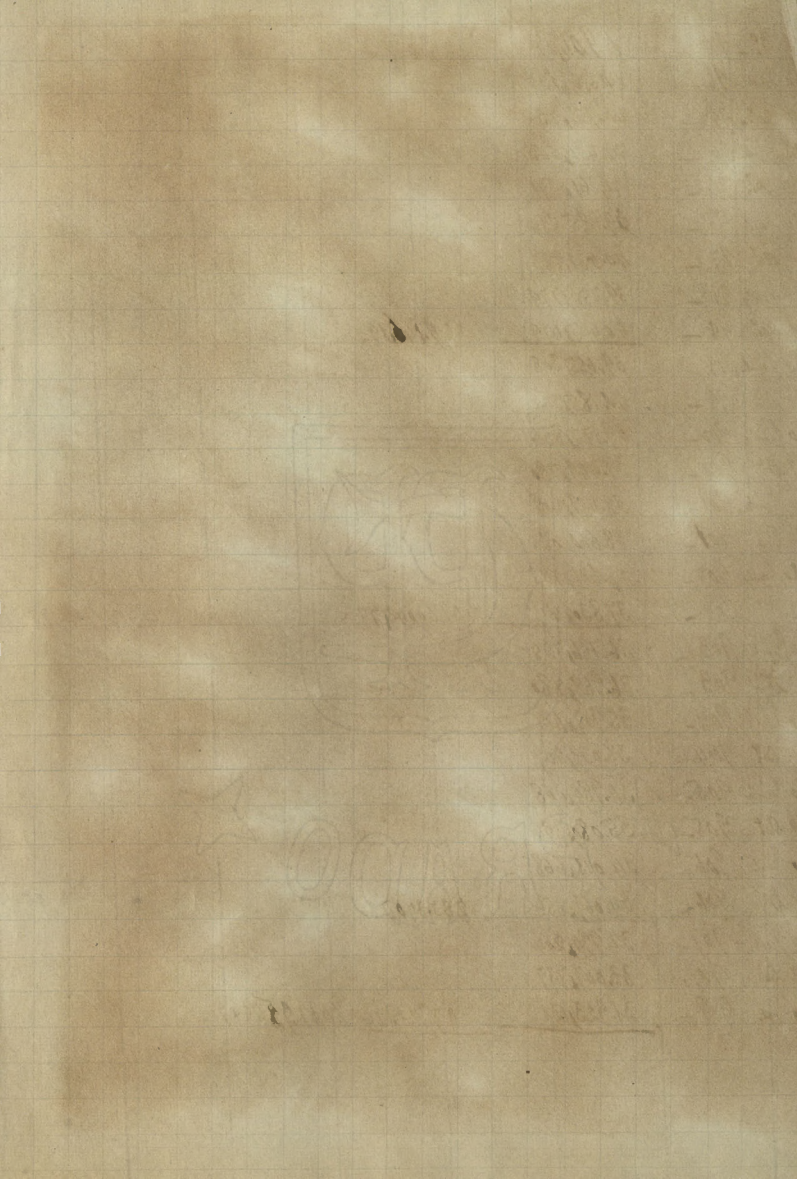
33,914,619 ⁶/₂

31,004,777 ³/₃

283,840,786

97,925,132 / 031,956,887

971



MINISTERIO DOS NEGOCIOS DA MARINHA E ULTRAMAR

DIRECÇÃO GERAL DO ULTRAMAR

CAMINHO DE FERRO DE LOANDA a AMBACA

RELATORIO DA COMISSÃO ^{af}

NOMEADA POR PORTARIA DE 15 DE JUNHO DE 1898 PARA ESTUDAR A SITUAÇÃO
DA COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO ATRAVÉS DE AFRICA



LISBOA

IMPRENSA NACIONAL

1898

af Esta Commissão foi re-
lato e em 15 de Junho de 1898
que recebeu e apresentou o
seu relatório e foi altera-
do pela Commissão.



S.A.
8908

INCORPORAÇÃO



Contrato de concessão e suas modificações

Para facilitar o exame dos diversos assumptos relativos á situação da companhia real dos caminhos de ferro através de Africa, a que se refere este relatorio, pareceu conveniente principiar pela transcripção das clausulas mais essenciaes do contrato de 25 de setembro de 1885, em que se fez a concessão do caminho de ferro de Loanda a Ambaca, e das disposições dos contratos de 20 de outubro de 1894 e de 11 de março de 1897 que modificaram essas clausulas.

1.—Contrato de 25 de setembro de 1885

Por contrato celebrado em 25 de setembro de 1885 entre o governo portuguez e Alexandre Peres, unico concorrente ao concurso aberto na conformidade da earta de lei de 16 de julho do mesmo anno, foi adjudicada a construcção e exploração do caminho de ferro de Loanda a Ambaca com as condições que constam do mesmo contrato, entre as quaes se encontram as seguintes:

Artigo 1.º A empresa, entendendo-se por esta palavra os concessionarios e a companhia que elles são obrigados a organizar no praso de seis mezes, a datar da assignatura d'este contrato, effectuará á sua custa e por sua conta e risco, nos termos, pelo modo e nos prazos n'estas condições estipulados:

1.º A construcção de um caminho de ferro na provincia de Angola, o qual, partindo de Loanda e seguindo pelo valle do Bengo, se dirija por Osiras ao valle do Luce para terminar a leste de Pamba, na margem direita do Lucalla, no concelho de Ambaca, sendo o dito caminho completo em todas as suas partes, com todas as expropriações, aterros, desaterros, obras de arte, assentamentos de vias, estações e officinas de pequena e grande reparação e todos os edificios, accessorios, casas de guarda, barreiras, passagens de nivel, muros de sustentação, muros de vedação ou sebes para separar a via ferrea das propriedades contiguas, e em geral as obras de construcção previstas ou imprevistas, sem excepção ou distincção, que forem necessarias para o completo acabamento da linha ferrea;

2.º O fornecimento, conservação e renovação das locomotivas, carruagens para viajantes, wagons para mercadorias, machinas e utensilios para as officinas, plataformas giratorias, reservatorios e appparelhos hydraulicos, guindastes, signaes e em geral de todo o material fixo e circulante designado ou não designado, que for necessario para manter a linha em perfeito estado de exploração;

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

Os concessionarios organizaram a Companhia Real dos Caminhos de ferro através de Africa, cujo estatuto foram approvado por alvará do Ministerio do marinho de 10 de fevereiro de 1886 e publicado no "Diario do Governo" n.º 35 de 15 de fev. de 1886.

4.º A colocação dos marcos kilometricos depois de terminada a linha, e o levantamento do cadastro do caminho de ferro, com a descripção de todas as obras de arte e mais dependencias.

Art. 21.º Em compensação das obrigações que a empresa toma sobre si, concede o governo á mesma empresa, pelo espaço de noventa e nove annos, a contar da data d'este contrato, a exploração do caminho de ferro de Loanda a Ambaca, nos termos e com as condições estipuladas no dito contrato; bem como a auctorisação necessaria para cobrar, durante o referido praso, os direitos de portagem e os preços de transporte ao diante estabelecidos.

Art. 22.º O governo concede tambem á empresa o complemento do rendimento liquido annual até 6 por cento, em relação ao custo de 19:999\$000 réis por cada kilometro de caminho de ferro que se construir, comprehendendo juro e amortisação do capital ¹.

§ 1.º Para o fim da garantia de juro considerar-se-ha o caminho de ferro dividido em secções, seudo a primeira de 60 kilometros e as seguintes de 40².

§ 2.º A garantia de juro só será devida com relação a cada secção que for concluida e aberta á exploração.

§ 3.º Esta garantia durará por todo o praso da concessão.

§ 4.º A garantia de juro será liquidada e as garantias devidas serão pagas no fim de cada semestre.

Art. 23.º Quando o rendimento bruto da linha ferrea, excluido o imposto de transitio, não exceder a 2:000\$000 réis por anno e por kilometro, as despesas de exploração para os effeitos do computo da garantia serão sempre calculadas em 1:200\$000 réis, tambem por anno e por kilometro.

Quando o rendimento bruto da linha ferrea, excluido o imposto de transitio, for superior a 2:000\$000 réis por anno e por kilometro, mas inferior a 2:500\$000 réis, as despesas de exploração para o mesmo effeito serão calculadas em 60 por cento, não excedendo porém a 1:375\$000 réis.

Finalmente, quando, nas mesmas condições, o rendimento bruto for superior a 2:500\$000 réis, as despesas de exploração serão calculadas em 55 por cento³.

Art. 24.º Quando o rendimento liquido do caminho de ferro exceder 8 por cento ⁴,

¹ No preambulo d'este contrato declarou-se ficar bem entendido para todos os effeitos que a garantia do governo era extensiva ás despesas de exploração, calculadas em 1:300\$000 réis por kilometro.

Pelo artigo 5.º do contrato de 20 de outubro de 1894 cedeu a companhia ao thesouro, para os fins indicados no mesmo contrato, a quantia de 300\$000 réis por anno e por kilometro, a descontar nas importancias que se liquidarem em conta de garantia de juro desde 1 de janeiro de 1895 até ao fim do praso da concessão.

² Pelo artigo 2.º do contrato de 20 de outubro de 1894 ficou estabelecido que as secções a abrir á exploração deverão ter, pelo menos, a extensão de 20 kilometros, conforme fôra já declarado em portaria do ministerio da marinha e ultramar datada de 23 de abril de 1892.

³ No artigo 10.º do contrato de 20 de outubro de 1894 estabeleceram-se que, sem embargo de continuar subsistindo para os effeitos dos artigos antecedentes do mesmo contrato, a garantia subsidiaria, pela qual, segundo o preambulo do contrato de concessão de 25 de setembro de 1885, ficára entendido que o estado completaria a differença entre o rendimento bruto kilometrico de cada anno e a quantia de 1:200\$000 réis a titulo de despesas de exploração — o calculo d'estas, para o effeito de se computar o rendimento liquido da linha ferrea, será feito nos termos seguintes quanto a cada anno e a cada kilometro: por 900\$000 réis emquanto o rendimento bruto não exceder 2:000\$000 réis; na razão de 45 por cento do rendimento bruto, quando este for superior a 2:000\$000 réis, mas inferior a 2:500\$000 réis, limitado contudo o calculo das despesas de exploração ao maximo de 1:075\$000 réis; na razão de 43 por cento do rendimento bruto, sempre que este seja superior a 2:500\$000 réis.

⁴ Pelo artigo 9.º do contrato de 20 de outubro de 1894 ficou estabelecido que seria de 6 por cento a taxa limite, alem da qual o excesso de rendimento liquido deve ser dividido com o governo.

metade do excesso pertencerá ao governo, durando esta divisão de lucros por tanto tempo quanto baste para o reembolso completo das quantias pagas de subvenção, adicionadas com o juro de 4 por cento.

Art. 25.º Concede mais o governo á empresa:

1.º Todos os terrenos do estado que deverem ser occupados pela linha que faz objecto d'este contrato, e pelos edificios respectivos, bem como todas as madeiras do estado que estiverem sobre os mesmos terrenos;

2.º Metade dos terrenos pertencentes ao estado, n'uma zona de 500 metros para cada lado do eixo do caminho, fazendo-se a divisão alternadamente entre o governo e a empresa, de modo que não fique pertencendo a esta nenhuma parcella com um comprimento superior a 10 kilometros;

3.º O direito, durante o praso da construcção, de extrahir das florestas e terrenos do estado todas as madeiras e materias que forem necessarios para a construcção da linha, com previa auctorisação do governador geral da provincia, e de accordo com os regulamentos e instrucções que o governo entender decretar para este effeito.

§ 1.º A empresa terá a plena posse das faixas de terreno que lhe pertencerem, em virtude das disposições d'este artigo, assistindo-lhe o direito de cortar madeiras, extrahir materias e explorar minas, sujeitando-se, em cada um d'estes casos, a todos os regulamentos actualmente existentes ou que vierem a estabelecer-se; devendo, porém, o praso para o aproveitamento dos terrenos começar a contar se desde a data do começo da exploração da parte da linha ferrea a que forem marginaes.

§ 2.º Quando o governo, em virtude dos direitos que se reserva n'este contrato, quizer construir ou conceder a construcção de qualquer via ferrea, estrada, canal de irrigação, abastecimento de aguas ou esgoto, ou outras obras analogas, nos terrenos concedidos á empresa, e nos quaes não haja edificios, não terá a empresa direito a indemnisação alguma.

§ 3.º Não são comprehendidos nas disposições do n.º 2.º d'este artigo os terrenos do estado circumjacentes ás estações; devendo, para o effeito d'esta excepção, delimitar-se uma area quadrada de 1 kilometro de lado, tomando-se para linhas medias o eixo do caminho de ferro e uma linha perpendicular a este, passando pelo meio do edificio de passageiros.

§ 4.º A posse dos terrenos, a que se refere o n.º 2.º d'este artigo, será dada á porção que se forem concluindo os differentes lanços de cada secção da linha ferrea; precedendo sempre a demarcação, que será feita por termo administrativo, e com assistencia dos funcionarios que para tal fim forem superiormente designados.

§ 5.º A concessão, tanto dos terrenos como da exploração das minas, não ficará dependente da duração do contrato do caminho de ferro, devendo subordinar-se ás respectivas leis e regulamentos; entendendo-se, porém, que tal concessão ficará nulla, *ipso facto*, quando este contrato seja rescindido por falta de cumprimento das suas condições por parte da empresa.

Art. 30.º Em qualquer epocha, depois do terminados os vinte e cinco primeiros annos, a datar do praso estabelecido para conclusão da linha ¹, terá o governo a faculdade de resgatar a concessão inteira.

¹ Não obstante ter sido prorogado pelo artigo 1.º do contrato de 20 de outubro de 1894 o praso para a conclusão da linha, ficou expressamente consignado no mesmo artigo que esse novo praso substitua para todos os effeitos o que fôra fixado no artigo 52.º do contrato de 25 de setembro de 1885, menos quanto á faculdade de remissão que o estado se reservou pelo artigo 80.º do mesmo contrato. Resulta d'isto que os vinte e cinco annos para o resgate da concessão devem continuar a ser contados do praso primitivamente fixado no contrato de 1885.

Para determinar o preço da remissão, toma-se o producto liquido obtido pela empreza durante os sete annos que tiverem precedido aquelle em que a remissão deva effectuar-se, deduz-se d'esta somma o producto liquido que corresponde aos dois annos menos productivos, e tira-se a media dos outros annos, a qual constitue a importancia de uma annuidade, que o governo pagará á empreza durante cada um dos annos que faltarem para terminar o prazo da concessão, não podendo esta annuidade ser inferior ao producto liquido do ultimo dos sete annos tomados para base d'este calculo, nem a 6 por cento do capital desembolsado na razão do preço por que se effectuar a adjudicação.

N'este preço da remissão não é incluído o valor do carvão, coque ou outros abastecimentos, que serão avaliados em separado e pagos pelo governo, na occasião de serem entregues, pelo preço da avaliação.

Art. 31.º Para regular a concessão, a que se refere o artigo 21.º d'este contrato, é a empreza autorisada a cobrar, durante o prazo indicado no mesmo artigo, os direitos de portagem e os preços de transporte constantes da seguinte tarifa ¹. (*Segue a tarifa.*)

§ 1.º Os preços fixados na tarifa supra não comprehendem o imposto para o estado.

§ 2.º Fica expressamente entendido que a empreza só terá direito a cobrar os preços de transporte, quando os effectuar á sua custa e empregar n'elles o seu material e demais elementos de locomoção; no caso contrario só terá direito ao preço estabelecido para a portagem.

§ 3.º Reduzidos uma vez os preços para qualquer classe de passageiros ou de mercadorias, não poderão augmentar-se senão passados seis mezes.

§ 4.º Qualquer modificação que em qualquer tempo se faça nas tarifas será annunciada com dois mezes de antecedencia.

§ 5.º Se o governo julgar que, sem prejuizo dos interesses da empreza, podem diminuir-se as tarifas e esta não concordar na redução, poderá ella ser levada a effecto por um decreto, garantindo á empreza o producto bruto total do ultimo anno e o augmento progressivo que em termo medio tenha tido no ultimo quinquennio.

Art. 52.º A empreza deverá apresentar successivamente os projectos definitivos das secções de toda a linha, de maneira que a construcção do caminho de ferro de Loanda a Ambaca esteja concluida com todo o seu material fixo e circulante, edificios, accessorios e dependencias, para se poder entregar ao transitto publico em toda a sua extensão, dentro do prazo de quatro annos, a contar da data em que a empreza é obrigada a começar a mesma construcção ².

Art. 53.º A empreza poderá abrir á exploração a linha ferrea por secções.

Art. 54.º Se a empreza, tendo começado as obras, não as continuar em escala proporcional á sua extensão, ou se não concluir a construcção do caminho com todo o seu material fixo e circulante, edificios, accessorios e dependencias, nos termos e no prazo estipulado no artigo 52.º, ou se não cumprir as clausulas estipuladas n'este contrato ou

¹ Pelo artigo 1.º do contrato de 11 de março de 1897 foram estas tarifas substituidas pelas tarifas approvadas por portaria da mesma data, do ministerio da marinha e ultramar, que ficaram fazendo parte do mesmo contrato; devendo, quando quaesquer alterações n'ellas se introduziam com approvação do governo, manter-se, quanto ás tarifas de transporte de mercadorias, no seu conjunto, a media da elevação de 75 por cento que foi adoptada. Para o transporte de passageiros e material de guerra do estado foram mantidas, sem elevação, as tarifas do contrato de 25 de setembro de 1885 em conformidade com os artigos 40.º e 42.º do mesmo contrato.

O producto que annualmente se apurar pela elevação das tarifas assim realisada, será applicado pelo modo estabelecido no § 2.º do artigo 1.º do contrato de 11 de março de 1897.

² Este prazo foi prorogado por tres annos, a contar de 20 de outubro de 1894, nos termos do artigo 1.º do contrato d'aquella data, e foi prorogado por mais um anno, que termina em 20 de outubro de 1898, em virtude da portaria do ministerio da marinha e ultramar de 30 de novembro de 1897.

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

§ unico. N'este caso a construção do caminho, com todas as obras feitas e material fornecido, depois de competentemente avaliada, será posta em hasta publica por espaço de seis mezes, com as mesmas condições, e arrematada á empresa que maior lance offercer. O preço da arrematação será entregue á empresa depois de deduzidas as despezas que o governo tiver feito com o pagamento do subsidio e fiscalisação.

Se dentro d'estes seis mezes não houver quem arremate, serão as obras e material fornecido adjudicados ao estado, sem indemnisação alguma, e o contrato rescindido para todos os effeitos juridicos.

2.— Contrato de 20 de outubro de 1894

Para occorrer ás difficuldades financeiras da companhia foi celebrado entre ella e o governo, em 20 de outubro de 1894, um contrato que, alem de outras disposições, contém as seguintes :

Artigo 1.º A companhia fica obrigada a ter concluida, e em exploração, toda a linha ferrea da sua concessão dentro do prazo de tres annos, a contar da assignatura do presente contrato ¹. Este prazo fica substituindo o fixado no artigo 52.º do contrato de 25 de setembro de 1885 para todos os effeitos «menos quanto á faculdade de remissão que o estado reservou pelo artigo 30.º do mesmo contrato».

Art. 2.º As secções que forem sendo abertas á exploração deverão ter, pelo menos, a extensão de 20 kilometros, conforme foi declarado na portaria de 23 de abril de 1892 pelo ministerio da marinha e ultramar ².

Art. 3.º O credito do estado sobre a companhia, resultante das operações que se têm realisado e seus respectivos juros até á presente data, fica liquidado, reconhecido e conferido pela quantia total de 1.612:541\$407 réis (mil seiscentos e doze contos, quinhentos quarenta e um mil quatrocentos e sete reis) conforme a conta corrente que foi presente, datada de hoje e assignada por todos os outorgantes, a qual fica fazendo parte d'este contrato, e será incluída nos traslados que do mesmo se extrahirem.

Art. 5.º A companhia cede ao thesouro a quantia de 300\$000 réis por anno e por kilometro, a descontar nas importancias que se liquidarem em conta da garantia de juro, desde o 1.º de janeiro de 1895 em diante, até ao fim do prazo da concessão, e isto na proporção dos kilometros que se comprehenderem em cada liquidação ³.

Art. 9.º Fica pactuado que a taxa limite, alem da qual o excesso de rendimento liquido é dividido em partes iguaes entre a companhia e o estado, será igual á taxa garantida de 6 por cento, como compensação dos casos em que a cessão estipulada no artigo 3.º não possa, no todo ou em parte, ser aproveitada pelo estado ⁴.

¹ Devia, portanto, estar concluída em 20 de outubro de 1897, mas por portaria de 30 de novembro de 1897 foi prorrogado para 20 de outubro de 1898 o prazo para conclusão da linha.

² O § 1.º do artigo 22.º do contrato de 25 de setembro de 1885 estabeleceu que, para os effeitos da garantia de juro, teria a primeira secção 60 kilometros e as seguintes 40.

³ Pelo artigo 22.º do contrato de 25 de setembro de 1885 concedeu o governo á companhia o complemento do rendimento liquido annual até 6 por cento, em relação ao custo de 19:999\$000 réis por kilometro.— Sobre esta primitiva verba de garantia de juro parece ter sido baseado o contrato de cadoraria para a emissão das obrigações, celebrado em Londres em 12 de junho de 1886. (Veja-se a nota 1 nas paginas 17 e 18).

⁴ Pelo artigo 24.º do contrato de 25 de setembro de 1885 era de 8 por cento a taxa limite alem da qual metade do excesso de rendimento liquido pertencerá ao governo por tanto tempo quanto baste para o reembolso completo das quantias pagas de subvenção, adicionada com o juro de 4 por cento.

Art. 10.º Sem embargo de continuar subsistindo, para os effeitos dos artigos antecedentes, a garantia subsidiaria pela qual, segundo o preambulo do contrato de concessão, ficou entendido que o estado completaria a differença entre o rendimento bruto kilometrico de cada anno e a quantia de 1:200\$000 réis a titulo de despezas de exploração, o calculo d'estas, para o effeito de se computar o rendimento liquido da linha ferrea, será feito nos termos seguintes, quanto a cada anno e a cada kilometro, a saber¹:

1.º Por 900\$000 réis, emquanto o rendimento bruto não exceder a 2:000\$000 réis;

2.º Na razão de 45 por cento do rendimento bruto, quando este for superior a réis 2:000\$000, mas inferior a 2:500\$000 réis, limitado comtudo o calculo das despezas de exploração ao maximo de 1.075\$000 réis;

3.º Na razão de 43 por cento do rendimento bruto, sempre que este seja superior a 2:500\$000 réis.

Art. 11.º A garantia do juro continuará a ser liquidada nos termos do contrato de 25 de setembro de 1885, observados os artigos antecedentes. Das importancias, que assim forem sendo liquidadas semestralmente, descontar-se-ha a importancia correspondente á cessão estipulada no artigo 3.º para ter a applicação fixada nos artigos 6.º e 7.º, conforme for o caso.

O resto será pago nas condições dos paragraphos seguintes²:

§ 1.º Por adiantamento, em prestações mensaes, desde o principio do proprio semestre, a que se referir a garantia, calculada a importancia d'essas prestações por approximação do que dever ser, tendo-se em vista os resultados da liquidação immediatamente anterior, e descontando-se o encargo presumivel do coupon relativo ao proprio semestre de que se tratar.

§ 2.º No principio do ultimo mez de cada semestre, a importancia que corresponder ao coupon do mesmo semestre, incluindo o agio provavel do oiro, mediante comprovação feita pela companhia de que fica garantido o serviço integral das obrigações, quanto a esse semestre, e de que serão feitos os competentes annuncios para os pagamentos respectivos nas praças estrangeiras.

§ 3.º Se a liquidação effectiva da garantia não condisser com as quantias por este modo applicadas, e pagas, quanto a cada semestre, a differença, sendo a favor da companhia, ser-lhe-ha paga em seguida á liquidação, e, sendo contra a companhia, será encontrada nos primeiros pagamentos a fazer-lhe no semestre immediatamente seguinte.

3. — Contrato de 11 de março de 1897

Relativo á alteração de tarifas, com as modificações resultantes da carta de lei de 13 de setembro do mesmo anno

Tendo continuado as difficuldades financeiras da companhia depois do contrato de 20 de outubro de 1894, celebrou-se em 11 de março de 1897 um novo contrato para elevação das tarifas, o qual, com as modificações feitas pela lei de 13 de setembro do mesmo anno, ficou sendo do teor seguinte:

¹ Segundo o disposto no artigo 23.º do contrato de 25 de setembro de 1885, as despezas de exploração, para os effeitos do computo da garantia, deviam ser calculadas, quanto a cada anno e cada kilometro, sobre: 1:200\$000 réis quando o rendimento bruto não excedesse 2:000\$000 réis; em 60 por cento do rendimento bruto (não excedentes a 1:375\$000 réis) quando este fosse superior a 2:000\$000 réis mas inferior a 2:500\$000 réis; em 55 por cento do rendimento bruto quando este fosse superior a 2:500\$000 réis.

² No § 4.º do artigo 22.º do contrato de 25 de setembro de 1884 tinha sido estabelecido que a garantia de juro seria liquidada e paga no fim de cada semestre.

Artigo 1.º As tarifas designadas no artigo 31.º do contrato de 25 de setembro de 1885 são substituídas pelas tarifas aprovadas por portaria d'esta data, que ficam fazendo parte d'este contrato; devendo, quando quaesquer alterações n'ellas se introduzam, com aprovação do governo, manter-se, quanto ás tarifas de transporte de mercadorias, no seu conjunto, a media da elevação de 75 por cento que foi adoptada.

§ 1.º Para o transporte dos passageiros e material de guerra do estado são mantidas, sem elevação, as tarifas que actualmente se cobram, em conformidade com os artigos 40.º e 42.º do contrato de 25 de setembro de 1885.

§ 2.º O producto que annualmente se apurar pela elevação das tarifas assim realisada será applicado:

a) A garantir, antes de tudo, o pagamento integral das responsabilidades da companhia para com o thesouro por encontro nas deducções que para esse fim têm de ser feitas nas subvenções a liquidar a favor da mesma companhia;

b) A completar, sob a fiscaliação do governo, a satisfação dos encargos da construção e exploração da linha ferrea de Loanda a Ambaca, de qualquer natureza que sejam, e os provenientes do pagamento em oiro do juro e amortisação das obrigações da companhia, em virtude da execução dos contratos de 25 de setembro de 1885 e 20 de outubro de 1894;

c) A occorrer em tudo o que exceder a applicação da alinea antecedente aos encargos da construção e exploração do prolongamento da linha de Ambaca até Malange, conforme o contrato que, para esse effeito e na presente data, se celebra entre o governo e a companhia.

Art. 2.º A companhia fica obrigada a abrir as seguintes contas especiaes:

a) Da receita da exploração do caminho de ferro de Loanda a Ambaca pelas tarifas actuaes, a fim de por ella ser regulada a garantia de juro estipulada, nos termos dos contratos de 25 de setembro de 1885 e 20 de outubro de 1894 e se observarem os demais proceitos d'esses contratos;

b) Da receita da exploração da mesma linha pelas tarifas approvadas por portaria d'esta data, a fim de que a differença entre esta receita e a da precedente alinea a) tenha a applicação estipulada no § 2.º do artigo 1.º do presente contrato.

Art. 3.º No caso da companhia perder a posse da concessão por qualquer motivo, o producto da elevação de tarifas continuará obrigado ao reembolso integral das responsabilidades da companhia para com o thesouro, podendo, todavia, a referida elevação ser substituída, se se julgar conveniente, por um imposto especial de transitio.

4. — Contrato de 11 de março de 1897

Para o prolongamento do caminho de ferro de Ambaca a Malange

Por contrato de 11 de março de 1897 foi ajustado o prolongamento do caminho de ferro desde Ambaca até Malange, com as seguintes clausulas:

Artigo 1.º A companhia real dos caminhos de ferro através de Africa obriga-se a construir e explorar um caminho de ferro que, partindo do terminus da linha ferrea de Loanda a Ambaca que a dita companhia tem em construção e exploração, nos termos dos contratos de 25 de setembro de 1885 e 20 de outubro de 1894, se dirija a Malange.

Art. 2.º As condições technicas relativas á construção da linha de Loanda a Ambaca, e as da exploração da mesma linha, fixadas no contrato de 25 de setembro de 1885, são mantidas para o prolongamento que faz objecto do presente contrato, devendo, porém, observar-se o seguinte:

1.º Que a companhia apresentará ao governo os projectos necesarios para o prolongamento dentro do prazo de doze mezes, contados da data da lei que approvar o presente contrato, e dará começo aos trabalhos de construcção dentro de seis mezes, a contar da data em que esses projectos forem approvados pelo governo;

2.º Que a companhia deverá ter em exploração toda a linha de Ambaca a Malange no prazo de quatro annos, contados da approvação dos respectivos projectos, sendo as despesas de exploração fixadas em 1:200\$000 réis por kilometro, como no contrato de 25 de setembro de 1885;

3.º Que o preço kilometrico da construcção será fixado pelo governo sobre o parecer que o conselho superior de obras publicas e minas der ácerca dos projectos apresentados pela companhia, não podendo, todavia, ser superior a 22:500\$000 réis por kilometro;

4.º Que a exploração da nova linha findará quando acabar a da linha de Loanda a Ambaca, revertendo todas para o estado.

Art. 3.º A continuação do caminho de ferro de que trata o presente contrato é feita sem subsidio algum do estado, ficando a companhia, porém, auctorisada a estabelecer e a cobrar tarifas até ao triplo das actuaes na exploração dos troços que construir de Ambaca a Malange e que, com auctorisação do governo for successivamente abrindo á exploração qualquer que seja a sua extensão.

§ unico. O producto liquido da elevação de tarifas na linha de Loanda a Ambaca, a que se refere a clausula 1.ª, § 2.º, alinea b) do contrato d'esta data, celebrado entre o governo e a companhia, e todo o producto das tarifas que se estabelecerem no prolongamento d'essa linha, de Ambaca a Malange, na conformidade do presente contrato, terão a applicação especificada na clausula 5.ª § 2.º do presente contrato.

Art. 4.º Para a execução do disposto no § unico da clausula antecedente e na clausula 5.ª, § 2.º, a companhia, além das contas especiaes que se obrigou a abrir pelo artigo 2.º do referido contrato d'esta data, abrirá tambem uma conta especial de receita e despeza da exploração dos troços que for construindo do prolongamento da linha de Ambaca a Malange.

Art. 5.º A companhia fica auctorisada a levantar por emprestimo, sem responsabilidade do thesouro, mas sob sua immediata e rigorosa fiscalisação, as sommas de que carecer para a construcção do prolongamento da linha ferrea de Ambaca até Malange.

§ 1.º Todos os contratos ou escripturas que a companhia celebrar para o indicado fim serão submettidos á previa approvação do governo.

§ 2.º Ao juro e amortisação das sommas assim levantadas e das despesas de exploração dos troços que n'aquelle prolongamento se forem abrindo á circulação se applicarão as receitas constantes da clausula 3.ª § unico do presente contrato.

Art. 6.º Quando em qualquer anno as receitas especificadas no § unico da clausula 3.ª d'este contrato excederem os encargos mencionados no § 2.º da clausula 5.ª antecedente a esta, será todo o excedente assim applicado:

a) O excesso relativo ao producto da elevação das tarifas na linha de Loanda a Ambaca juntar-se-ha ao rendimento da mesma linha pelas tarifas actuaes, tendo o total a applicação determinada nos contratos de 25 de setembro de 1885 e 20 de outubro de 1894.

b) Todo o excedente relativo ao prolongamento de Ambaca a Malange será partilhado por igual entre o governo e a companhia.

Art. 7.º Os terrenos do estado adjacentes á nova linha serão divididos com a companhia, nos termos do artigo 25.º do contrato de 25 de setembro de 1885, sendo, porém, a facha, de cada lado da linha, de 1 kilometro, e podendo essa facha ser, de accordo com o governo, substituida por um terreno de area equivalente no local que se combi-

nar, ficando a companhia tambem com o direito de explorar minas e matas, segundo os preceitos do mesmo contrato.

Art. 8.º O prolongamento da linha de Ambaca a Malange regular-se-ha pelas disposições do contrato de 25 de setembro de 1885 e respectivos estatutos da companhia, em tudo o que não estiver especialmente preceituado no presente contrato.

§ 1.º A companhia poderá construir nas mesmas condições geraes d'este diploma, mediante previa approvação do governo, que será reduzida a contrato, os prolongamentos e bifurcação através de Africa, da linha que primitivamente lhe foi concedida e suas derivadas, especialmente os ramaes de Cassualala ao Dondo, e de Canhoca ao Gollungo Alto, cobrando tambem, na exploração d'esses ramaes, tarifas triplas das actuaes.

§ 2.º Esta faculdade não restringe em nada o direito, que o governo se reserva em absoluto de fazer outras concessões de caminhos de ferro a partir de qualquer terminus fluvial ou maritimo se assim o julgar conveniente.

Este contrato foi approved pela oarta de lei de 13 de setembro de 1897.

II

Acções

O capital social da «Companhia real dos caminhos de ferro através de Africa» foi fixado pelo artigo 6.º dos estatutos approveds por decreto de 10 de fevereiro de 1886 em 3.600.000\$000 réis, representado por 40.000 acções de 90\$000 réis ou £ 20 ou 500 francos cada uma.

D'estas 40.000 acções 21.600 estão liberadas a 90\$000 réis.....	1.944.000\$000
e 18.400 tem só 50 por cento cobrados.....	828.000\$000
é portanto o capital realiado.....	2.772.000\$000
sendo a importancia devida pelos accionistas.....	828.000\$000
	<u>3.600.000\$000</u>

Não se passaram titulos definitivos das acções, as quaes se acham provisoriamente representadas por *certificados* nominativos correspondentes ao numero de acções que pertencem a cada interessado. Todas as acções estão *syndicadas*, isto é, por accordo dos interessados os *certificados* foram depositados nas caixas da companhia para garantir o contrato de construcção e só poderão ser levantados depois de concluida a linha até Ambaca.

A «sociedade constructora» tomou, pelo seu valor nominal, 36.000 acções (20.000 liberadas e 16.000 que têm actualmente desembolso de 50 por cento) em pagamento de parte do preço da construcção do caminho de ferro de Loanda a Ambaca; a sociedade tomou tambem, pelo seu valor nominal, as restantes 4.000 acções (1.600 liberadas e 2.400 que têm actualmente o desembolso de 50 por cento) ¹.

A «sociedade constructora» collocou as acções e terá de responder pelos 50 por cento correspondentes ás 18.400 obrigações não liberadas, pagando a respectiva importancia a dinheiro ou por encontro nos creditos que possa ter sobre a companhia.

¹ O valor nominal de 36.000 acções corresponde a 9.062,4937 réis por cada um dos 367,5 kilometros em que primitivamente se calculára a extensão da linha

Das 21:600 acções liberadas, foram entregues pela «sociedade constructora» à companhia como caução ao aval concedido por esta aos accites da mesma sociedade descontados em diversos bancos, 20:690 acções, sendo as sobras do penhor applicadas á caução do que a sociedade deva á companhia ¹.

D'essas 20:690 acções, acham-se 20:000 (representadas por uma delegação) depositadas á ordem do governo na caixa filial do Banco de Portugal no Porto como caução nos termos do artigo 12.º do contrato celebrado entre a companhia e o governo em 20 de outubro de 1894².

III

Obrigações

Os estatutos da «Companhia real dos caminhos de ferro através de Africa» auctorisaram a emissão de obrigações amortisaveis, com juro fixo e com ou sem premio; a amortisação deve ser limitada ao praso das concessões, com privilegio sobre ellas e sem prejuizo dos direitos do estado (artigo 15.º). O conselho de administração ficou auctorisado a emitir, por uma ou mais vezes, o numero de obrigações que julgar necessario e do typo que convier, uma vez que a annuidade representando juro e amortisação d'essas obrigações, não exceda 1:199,940 réis por kilometro de linha nos termos da concessão (artigo 16.º).

A amortisação far-se-ha por sorteios semestraes, ao par, (artigo 17.º) e qualquer que seja o praso fixado para ella, que em caso algum excederá a duração das concessões, poderá a companhia abreviar essa amortisação, applicando para esse effeito até 10 por cento dos lucros, depois de feita a deducção do fundo de reserva ou applicando para o mesmo fim o producto liquido da venda dos terrenos e exploração de minas e mattas (§ 1.º do artigo 57.º)³.

A companhia creou 94:500 obrigações do valor nominal de £ 20 ou 90,000 réis cada uma, de juro de 5 por cento ao anno pago semestralmente em 1 de janeiro e 1 de julho de cada anno, com amortisação ao par por meio de sorteios semestraes desde de 1

¹ Da escriptura de penhor passada pela sociedade constructora á companhia, em 30 de junho de 1892, consta: que-aquella deu a esta 20:690 acções liberadas como caução ao aval concedido pela companhia aos seus accites descontados em diversos bancos, sendo as sobras do penhor applicadas á caução do que a sociedade deva á companhia; que d'estas 20:690 acções já a «sociedade constructora» tinha entregado como emprestimo á companhia, para caucionar os contratos feitos com o governo em 9 de maio e 31 de outubro de 1891, 20:000 acções; que a companhia poderá mobilisar no todo ou em parte este penhor a favor de terceiros, considerando-se ao abrigo d'esta clausula as citadas 20:000 acções; que, finalmente, se a companhia ou a entidade a quem for transferido o penhor quizer liquidal-o, as 20:690 acções acima indicadas serão vendidas em hasta publica, fazendo-se os annuncios com anticipação de seis meses nos jornaes do paiz e nos principaes das praças de Londres, Paris, Amsterdam e Bruxellas, podendo pela sua parte a «sociedade constructora» publicar os mesmos annuncios em quaesquer outras praças que lhe convenha.

² Nos termos do § unico do artigo 13.º do contrato celebrado entre o governo e a companhia em 20 de outubro de 1894, quando esteja terminada e aberta a linha toda á exploração, o governo entregará á companhia as acções e obrigações ainda existentes em caução, ficando a propria linha, com todo o seu material circulante, constituindo a garantia do estado.

³ No contrato de curadoria (*deed of trust*) de que adiante se trata, em harmonia com o qual se fez a emissão das obrigações, não se conseguiu a facultade de abreviar a amortisação a que se refere o § 1.º do artigo 57.º dos estatutos. Nas condições exaradas nas proprias obrigações declarou-se que a amortisação deve ser feita conforme a tábua annexa ás mesmas obrigações. D'aqui parece resultar que a Companhia não pôde applicar ás actuaes 94:500 obrigações a citada disposição dos seus estatutos.

O encargo effectivo do juro e amortisação das 94:500 obrigações creadas pela «Companhia real do caminho de ferro através de Africa» representa, segundo o calculo da mesma companhia, uma annuidade de £ 95:195-4^s-8^d ou sejam ao cambio do par 428.378\$550 réis. Esta annuidade representa um encargo de 1:176\$864 réis por cada um dos 364 kilometros ¹.

Por um contrato celebrado em 23 de abril de 1886 entre a companhia e o Conde de Oksza obrigou-se este, de accordo com a sociedade *Capital and Counties Bank*, a fazer em Inglaterra, e por intermedio da mesma sociedade, a emissão de 18:900 obrigações de £ 100 cada uma (equivalentes a 94:500 obrigações de £ 20 cada uma) e do typo de 5 por cento.

O Conde de Oksza tomou firme metade das obrigações ao preço fixo de 73 por cento do seu valor nominal, e a outra metade em opção ao mesmo preço, ficando de conta d'elle todas as despesas de emissão, com exclusão das do fabrico dos titulos e do pagamento do respectivo sello. A companhia devia receber £ 70:000 logo em seguida á distribuição entre os subscriptores, obrigando-se o Conde de Oksza a abrir á companhia no *Capital and Counties Bank* um credito de £ 100:000 em conta corrente. A emissão só devia ser feita depois de approvado pelo conselho de administração da «Companhia real dos caminhos de ferro através de Africa» o contrato de curadoria a celebrar.

Em 12 de junho de 1886 foi celebrado em Londres o contrato de curadoria acima indicado e de que adiante se trata, em cuja clausula 5.^a (n.º 7.º) se estabeleceu que se até ao dia 15 de julho de 1886 fossem subscriptas obrigações no valor de £ 600:000 ou mais, apenas estivesse feito o rateio entre os subscriptores e os curadores (*trustees*) tivessem recebido uma quantia sufficiente, deveriam os mesmos curadores pagar á companhia £ 70:000 e ao Conde de Oksza o excesso sobre o preço de 73 por cento realiado em cada uma das obrigações subscriptas, sendo de conta do mesmo Conde de Oksza as despesas de emissão (annuncios, commissões, corretagens, etc.).

Das 94:500 obrigações creadas foram subscriptas unicamente 30:140, representadas por 6:028 titulos de 5 obrigações (6:028 obrigações de £ 100).

Por contrato celebrado em Paris em 7 de outubro de 1886, entre o Conde de Oksza e a «Sociedade constructora do caminho de ferro de Ambaca», foram transferidos para a referida «sociedade de construcção» os encargos, direitos, vantagens e privilegios fixados no contrato acima indicado, de 23 de abril de 1886, com as seguintes condições ²:

a) Alem da commissão de £ 8 e 5 shillings por cada uma das 6:028 obrigações (de £ 100) subscriptas na occasião da emissão, o Conde de Oksza receberia da «Sociedade constructora do caminho de ferro de Ambaca» :

1.º — A quantia de £ 26:000, sendo £ 13:000 em dinheiro e as outras £ 13:000 em obrigações liberadas da «Companhia real dos caminhos de ferro através da Africa», ao preço de 77 por cento;

¹ O comprimento exacto da linha é de 363,740 kilometros.

² Por este contrato de 7 de outubro de 1886 foram tambem transferidos para a sociedade de construcção os terrenos e concessões commerciaes consignados no outro contrato de 23 de abril de 1886, em virtude do qual o Conde de Oksza obteve da companhia : 1.º a superficie necessaria para construcção de armazens para mercadorias e casas para habitação do pessoal, nos terrenos que deviam pertencer á mesma companhia, junto das estações; 2.º uma redução de 20 por cento no preço de transporte das mercadorias do referido conde, quando esse transporte representasse um rendimento bruto de 5:000 francos por anno e por kilometro. Este contrato ficou dependente da approvação do governo; essa approvação não chegou a ser pedida, parecendo, por isso, ser de nenhum effecto tanto o contrato primitivo de 23 de abril de 1886 como o de 7 de outubro do mesmo anno.

2.º — £ 12:000 em dinheiro ou em 600 acções completamente liberadas da « Companhia real dos caminhos de ferro através de Africa », pelo seu valor nominal, à escolha da « sociedade constructora ».

b) O Conde de Okaza obrigava-se a proseguir as negociações com varios estabelecimentos bancarios, deixando a conclusão e approvação d'essas negociações ao representante da « sociedade constructora », à qual pertenceria a differença do preço obtido acima de 73 por cento sobre as 12:872 obrigações (de £ 100) não subscriptas no momento da emissão.

Das obrigações de que se trata foram amortisadas até julho de 1898.....	630
sendo as obrigações creadas.....	94:500
existiam em 31 de julho de 1898.....	<u>93:870</u>

Segundo as informações prestadas pela companhia, as obrigações existentes achavam-se em 31 de julho de 1898:

Em circulação:	
no publico.....	78:196
pertencentes á « sociedade constructora » e caucionando empréstimos da companhia na mesma data.....	8:552
depositadas nos cofres do estado e a receber d'elle.....	10
Em ser:	
em poder dos curadores (<i>trustees</i>).....	7:112
total.....	<u>93:870</u>

As 8:552 obrigações dadas em caução de empréstimos da companhia achavam-se: caucionando o contrato feito em 17 de janeiro de 1896:

com Henry Burnay & C. ^a	1:576
com o Banco nacional ultramarino.....	1:576
caucionando o empréstimo, em conta corrente, feito por Henry Burnay & C. ^a	5:400
	<u>8:552</u>

Tendo-se verificado que o comprimento real do caminho de ferro de Loanda a Ambaca é de cerca de 363,740 kilometros e não de 357,5 kilometros como primitivamente se calculára, pediu a companhia ao governo, em novembro de 1897, que lhe fosse permitido crear mais 1:580 obrigações, na importancia nominal de £ 31:600, destinadas a pagar a construcção d'esses 6 kilometros a mais.

Allegava a companhia, para justificar este pedido, que ficando a estação de Ambaca (Pamba) junto da margem do rio Pamba, no kilometro 353; tendo a emissão de obrigações feita em 1886 sido calculada para 357,5 kilometros; e sendo de 363,740 kilometros a extensão de toda a linha desde Loanda até á margem direita do rio Lucala: faltavam obrigações para fazer face aos encargos da construcção dos 6 kilometros de que se trata¹.

Segundo a 1.^a das condições exaradas no modelo annexo ao contrato de curadoria de 12 de junho de 1886, e transcriptas nas obrigações emitidas, o capital obrigações não pôde exceder em tempo algum a cifra de £ 1.890:000.

¹ Ainda não foi dada pelo governo auctorisação para emissão das indicadas 1:580 obrigações.

Consultados os curadores (*trustees*) sobre a nova emissão de obrigações responderam nos seguintes termos á pergunta feita pelo conselho de administração da companhia:

«Os *trustees* supõem que os 6 kilometros, a respeito dos quaes V. escreve, representam um augmento de medição da linha entre a testa de linha e Ambaca e não um prolongamento da linha alem do ultimo local citado. Se o caso é o ultimo, isso constituiria inquestionavelmente uma differença e os 6 kilometros poderiam ser considerados como um meio de garantir uma emissão adicional. Essa emissão adicional, todavia, não poderia ser incluída na garantia dada desde Loanda até Ambaca, prejudicando a seja por que maneira for os actuaes portadores de obrigações.¹»

IV

Contrato de curadoria para emissão de obrigações

O conselho de administração da «Companhia real dos caminhos de ferro através de Africa» foi auctorizado pelo § 1.º do artigo 32.º dos respectivos estatutos, a crear uma delegação em qualquer das principaes praças da Europa, nomeando para esse fim tres administradores com attribuições restrictas a assumptos financeiros, taes como emissão de obrigações ou pagamento de coupons e outros semelhantes.

Em 12 de junho de 1886 foi assignado em Londres um contrato (*deed of trust*) entre a «Companhia real dos caminhos de ferro através de Africa», (representada por Carlos Lopes e Alexandre Peres), Barão da Costa Ricci, director *ex-officio* da companhia em Londres, Gabriel Goldney e Thomaz Steel, como curadores (*trustees*) e o Conde de Oksza, para emissão gradual de obrigações da referida companhia, no valor nominal de £ 1.890.000, com juro de 5 por cento ao anno, pago semestralmente em 1 de janeiro e 1 de julho de cada anno, e amortisação ao par até 25 de setembro de 1984.

As principaes clausulas d'esto contrato, extenso e muito diffuso, em que foram estabelecidos os curadores (*trustees*) e em que se determinaram as attribuições d'estes, podem ser resumidas no seguinte:

1.º A companhia consigna aos curadores (*trustees*), para o caso de faltar ao estipulado no contrato²:

a) O privilegio sobre as concessões conferido ás obrigações pelo artigo 15.º dos estatutos, ficando, porém, declarado que esta consignação não comprehende concessão alguma futura que a companhia venha a obter (clausula 1.ª)³;

b) O privilegio, que se diz creado pelo mesmo artigo 15.º, sobre o caminho de ferro, respectivas construcções e suas dependencias e todo o material fixo e circulante da companhia (clausula 2.ª);

¹ Tradução fornecida pela companhia.

² Na clausula 1.ª consignou-se tambem que este contrato (pelo que toca á hypotheca sobre os terrenos) teria prioridade sobre o accordo feito com o Conde Oksza por contrato de 23 de abril de 1886, em virtude do qual a «Companhia dos caminhos de ferro através de Africa» concedeu gratuitamente ao mesmo conde, na proximidade das estações ou em qualquer ponto onde sejam dados terrenos á mesma companhia, a superficie necessaria para a construcção de armazens para mercadorias e casas para habitação e installação do pessoal. Os direitos resultantes do referido contrato de 23 de abril de 1886 foram cedidos pelo Conde d'Oksza á sociedade constructora em 7 de outubro de 1886.

³ A clausula 1.ª estabelece que este privilegio é consignado como garantia a favor dos curadores com os direitos que para os mesmos derivam do artigo 62.º do contrato de concessão. O artigo 62.º estabelece que a empresa, seus contratadores e agentes, ficam sujeitos em tudo o que diz respeito ao contrato de concessão ás leis e nos tribunaes de Portugal, não se entendendo comtudo que os interessados renunciam aos fóros da sua nacionalidade.

c) Todas as quantias a receber do governo portuguez ou de quaesquer outros (clausula 3.^a).

2.^o A companhia porá periodicamente á disposição dos curadores (*trustees*) as quantias necessarias para pagamento dos juros e da amortisação das obrigações e para executar os actos de curadoria (clausula 4.^a).

3.^o Aos curadores (*trustees*) pertence, entre outras attribuições, nos termos da clausula 5.^a:

a) Receber o producto das obrigações emitidas pela companhia (n.^o 4);

b) Entregar á companhia 4.000 libras sterlingas por kilometro de cada uma das secções da linha completa e approvada para ser aberta á exploração e, quando estiver ultimada a construcção de toda a linha, entregar á companhia o saldo de quaesquer quantias em seu poder e os juros e outros lucros provenientes das mesmas quantias (n.^o 8.^o);

c) Empregar, a requisição da companhia, em fundos do governo, bonds, letras ou escriptos do thesouro de Portugal, ou em quaesquer outros valores, as importancias em poder dos curadores (*trustees*), que não seja necessario applicar em prazo breve (n.^o 10.^o);

d) No caso de falta de pagamento da amortisação ou juros das obrigações, no de falta de pagamento de alguma importancia assegurada pelo contrato, e nos outros casos previstos no mesmo contrato, por arbitrio dos curadores, sem requerimento ou a requerimento de possuidores de um terço do valor das obrigações (mas sem necessidade de consentimento da companhia), tomar posse das materias hypothecadas, com faculdade para as vender, retirar da circulação, cobrar e reduzir a dinheiro, podendo a venda ser feita no todo ou em lotes, por arrematação publica ou contrato particular, e tendo os curadores plenos poderes para combinar e effectuar qualquer composição e em geral proceder sobre venda, retirada da circulação, cobrança e conversão como qualquer proprietario no uso do seu direito o pôde fazer para os fins indicados no contrato (n.^o 12.^o);

e) No caso de venda, cobrança ou conversão, acima indicado, applicar a quantia recebida (depois de deduzidas as despesas respectivas) a pagar a importancia em divida aos possuidores de obrigações, sendo o remanescente, se o houver, entregue á companhia ou a quem a representar.

N'este contrato, feito de accordo com a legislação ingleza, consideram-se as obrigações como *titulos hypothecarios*, dando-se-lhes direitos que não se harmonisam com as prescripções da legislação portugueza.

Em Inglaterra as concessões de caminhos de ferro são perpetuas e dão pleno dominio d'elles ao concessionario; em Portugal o dominio pertence ao estado e o concessionario tem apenas o direito de exploração do caminho de ferro e o usufructo d'elle durante determinado numero de annos.

Em Portugal só podem ser consideradas *hypothecarias* as obrigações garantidas por hypotheca e esta não pôde existir senão sobre bens de raiz de que haja pleno dominio.

O governo portuguez não interveiu no contrato de 12 de junho de 1886, não podendo, portanto, considerar-se obrigado por elle; a companhia não podia outorgar nem conceder mais do que aquillo que lhe era facultado pela concessão e pelos seus estatutos. Por isso as estipulações d'esse contrato de curadoria se devem sempre entender subordinadas ao disposto no contrato da concessão e nos estatutos da companhia, diplomas a que o mesmo contrato de 12 de junho se refere e conforme a interpretação dada officialmente ás clausulas do mesmo contrato de concessão¹.

¹ Antes de feita a emissão das obrigações e de realiado o contrato de 12 de junho de 1886 procuraram os futuros curadores saber como o governo portuguez entendia os artigos 22.^o e 23.^o do con-

Convem, porém, notar que, comquanto o governo não intervisse n'esse contrato, o consul de Portugal em Londres certificou, em um documento appenso ao mesmo contrato, que segundo a legislação de Portugal as obrigações *hypothecarias* a que se referem os artigos 15.º e 16.º dos estatutos da *Companhia real dos caminhos de ferro através da Africa*, constituem um «primeiro encargo privilegiado sobre a garantia do governo, o caminho de ferro, seus rendimentos e terrenos comprehendidos na concessão». O consul certificou mais que «o contrato se acha celebrado pela companhia nos termos legais e com as autorisações precisas para tornarem a companhia responsavel por elle»¹.

Exposto isto, pôde-se bem avaliar o alcance das estipulações consignadas nos 11.º, 12.º e 18.º da clausula 5.ª do contrato de 12 de junho de 1886, que são do teor seguinte:

«12.º A companhia, seus successores ou delegados conservarão e usufruirão todas as propriedades, direitos, privilegios e outros comprehendidos ou assim considerados (d'aqui em diante chamados *materias hypothecarias*) e dirigirá tambem o negocio ou qualquer dos negocios autorisados pelos estatutos da companhia até que se dê alguma falta de pagamento de algum capital ou juros assegurados pelas obrigações, ou qualquer d'elles ou parte relativa a elles, ou no pagamento de alguns ou de uns ou de outros dinheiros, por este contrato considerados como assegurados ou respectivamente parte d'elles ou até que uma sentença de algum tribunal de jurisdicção competente seja passada ou que

trato da concessão, quanto á garantia de juro, e bem assim qual a intervenção que devia ter o mesmo governo na emissão das obrigações.

As perguntas formuladas pelos *solicitors* da companhia em carta dirigida de Londres ao ministro da marinha e ultramar em 4 de fevereiro de 1886 eram as seguintes:

«1.º Do portuguese government under article 22 guaranter, i. e. agree to pay, 6 per cent per annum upon 19,999,000 réis per kilometer of line constructed, if the railway does not yield sufficient net revenue to pay it or so much as shall be necessary to make up 6 per cent, or

«2.º Supposing the gross receipts of the railway should be less than the lowest sum allowed for working expenses under article 23 viz: 1,200,000 réis will the government pay the deficiency as well as the 6 per cent, so as to allow such 6 per cent to be paid to the subscribers of the debentures without any deduction for loss on working.

«3.º We are also desired to ask whether, and if so, in what form the portuguese government will officially endorse each of the obligations to be issued by the company with their guarantee.»

O ministro da marinha e ultramar respondeu em 15 do dito mez ás tres perguntas, na seguinte carta que ficou appensa ao contrato de curadoria celebrado em Londres.

«Ill.ª e ex.ª srs.— Em resposta á carta que v. ex.ª me escroveram pedindo me explicações acerca da interpretação de alguns artigos do contrato do caminho de ferro de Ambaca, não tenho duvida em declarar a v. ex.ª:

1.º Que a phrase «concede o complemento do rendimento liquido annual» não pôde ter outra interpretação senão a de que o governo *garante esse complemento*, quer dizer, dará em dinheiro á companhia a somma necessaria para completar o rendimento liquido annual de 6 por cento;

2.º Que effectivamente o governo pagará tambem a differença entre as despesas de exploração, calculadas em 1,200,000 réis por kilometro e o rendimento bruto kilometrico, se este não for sufficiente para occorrer ás indicadas despesas. Foi essa a pergunta feita pelo concorrente a quem foi adjudicada a concessão, pergunta a que o governo respondeu affirmativamente, como consta do texto do proprio contrato;

3.º Que o governo não tem de intervir na emissão, feita pela companhia, das obrigações, nas quaes poderá a companhia sem duvida transcrever quaesquer artigos do contrato que definam para os obrigatarios as garantias que o governo concede ao capital empenhado n'esta empresa e os termos em que as concede.

Respondendo assim na minha qualidade de ministro da marinha e ultramar, creio ter satisfeito plenamente o desejo que v. ex.ª me manifestaram.— Sou, de v. ex.ª, creodo obrigadissimo e venerador — *M. Pinheiro Chagas*.— Secretaria d'Estado dos negocios da marinha e ultramar, 15 de fevereiro de 1886.

¹ Em cada um dos titulos postos em circulação achá-se declarado que elle representa *obrigação hypothecaria* (*mortgage debenture*).

se tome legalmente a resolução de liquidar a companhia ou até que algum arresto ou outro processo seja imposto ou obtido sobre ou contra alguns dos bens ou propriedades da companhia ou até que tenha tido lugar alguma infracção por parte da companhia de uma ou algumas convenções, estipulações e condições aqui contidas. E desde e depois de tal falta ou da execução de uma tal sentença, ou da aprovação de uma tal resolução ou da imposição ou decisão de um tal processo de arresto, ou da realisação de alguma infracção de convenção, estipulação ou condições, como acima fica dito e no ultimo caso mencionado não obstante a desistencia de alguma infracção anterior. Em execução de curadoria, os curadores, por seu arbitrio sem requerimento ou em virtude de requerimento por escripto dos possuidores ou possuidor, n'essa occasião, de um terço do valor das obrigações (mas em qualquer caso sem ser necessario consentimento algum da parte da companhia, de seus successores ou delegados), podem tomar posse das materias hypothecadas e podem á sua vontade ou por meio de tal pedido vender, retirar da circulação, cobrar e reduzir á dinheiro as mesmas ou parte d'ellas com todos os poderes para vender alguns dos mesmos bens ou juntos ou em lotes e ou por arrematação publica ou contrato particular e com plenos poderes sobre taes vendas para fazer algumas estipulações especiaes ou outras como titulo ou evidencia ou principio de titulo ou de outra qualquer fórma que os curadores julgarem conveniente e com plenos poderes para comprar, rescindir ou alterar qualquer contrato de venda dos bens hypothecados ou parte d'elles, e para revender os mesmos sem serem responsaveis por qualquer prejuizo que d'ahi possa advir, e com plenos poderes para combinar e effectuar qualquer composição e em geral para proceder sobre a questão da venda, retirada da circulação, cobrança e conversão como qualquer proprietario no uso do seu direito o pôde fazer e para os fins ou alguns dos fins acima mencionados executar e tomar todas as seguranças que elles julgarem convenientes. A entrada, venda, retirada da circulação, cobrança e conversão comprehendidas n'esta clausula, passarão d'aqui em diante a ser denominadas *curadoria especial de conversão*.

«18.º Depois que os curadores tiverem tomado conta, como fica dito, e até que estejam vendidos, cobrados e convertidos todos os bens hypothecados em virtude da «curadoria especial de conversão», os curadores poderão, se o julgarem conveniente, administrar os negocios da companhia com os bens hypothecados ou alguns d'elles e podem administrar e dirigir os mesmos, como elles o julgarem conveniente, á sua vontade absoluta e livre, e podem empregar para o fim de taes negocios, os agentes, gerentes, cobradores, empregados de contabilidade, creados e trabalhadores nos termos de remuneração ou em outros que julgarem proprios, e podem renovar do referido material, machinismo e utensilios, o que se tenha gastado, perdido ou tornado de qualquer modo incapaz do serviço e em geral podem fazer e mandar fazer todos os actos e cousas e podem realizar quaesquer arranjos respeitantes aos referidos bens ou á exploração dos mesmos ou de parte d'elles, como se fossem os unicos com direito aos mesmos e sem serem responsaveis por qualquer prejuizo ou damno que possa motivar-se ou dar-se, e podem tambem á sua vontade trespassar ou dar de arrendamento os bens hypothecados ou alguma parte d'elles, nos termos que os curadores julgarem convenientes.

«Comtante, porém, que os curadores, pelas forças dos rendimentos, lucros e juros dos mesmos bens e dinheiros adquiridos na administração dos negocios, paguem e façam face ás despesas, em que tiverem incorrido ou sejam produzidas pela sua administração, quer no exercicio de alguns dos poderes especificados quer com relação aos bens e todos os supprimentos que elles julgarem conveniente fazer, pagando e applicando o remanescente de taes vendas, lucros e dinheiros pela maneira estabelecida antecedentemente com relação aos dinheiros provenientes de quaesquer vendas, de retiradas ou conversões em virtude da *curadoria especial de conversão*».

As disposições acima citadas só podem levantar complicações no caso de não serem pagos os juros e a amortisação das obrigações; podem, porém, dar lugar a contestações e ser origem de difficuldades internacionaes e de embaraços para o governo portuguez se a companhia deixar de satisfazer pontualmente áquelles encargos¹.

Como ponderava a procuradoria geral da corôa e fazenda na sua consulta de 17 de abril de 1893, são sempre delicadas estas questões em que, sob pretexto de protecção dispensada a capitaes, pôde surgir a intervenção de governos estrangeiros, embora seja certo que o contrato de 12 de junho de 1886 não envolve responsabilidade para o governo nem prejudica de modo algum os direitos que elle se reservou pela concessão, sem restricção de especie alguma, e que toda a clausula que pelos dizeres literaes signifique ou possa importar violação do que se estipulára na concessão, deve ser entendida pelo seu espirito, que é o de tornar effectivo e real, sem prejuizo do disposto no contrato da mesma concessão, o privilegio que os estatutos concederam para segurança das obrigações.

V

Operações financeiras

1 — Operações com o thesouro publico

a) Contrato de 22 de março de 1888 para o supprimento de £ 400.000

A fim de habilitar o thesouro publico com as sommas necessarias para operações destinadas á administração regular das finanças do estado, nos termos das leis em vigor, foi ajustado em 22 de março de 1888 entre a «Companhia real dos caminhos de ferro através da Africa» e o ministerio da fazenda, pôr aquella companhia á disposição do governo portuguez na agencia financial, em Londres, no dia 30 do mesmo mez de março, a titulo de supprimento, pelo praso de tres mezes, a quantia de 1.800.000,000 réis, correspondentes a £ 400.000, ao juro de 4 1/2 por cento ao anno.

Antes de março de 1888 tivera já a companhia empregada em letras do thesouro a quantia de £ 800.000 que foram oportunamente pagas.

Para garantia d'este supprimento de £ 400.000 recebeu a companhia quarenta letras sacadas e endossadas pelo governo e accites pela agencia financial em Londres, com vencimento em 30 de junho de 1888 e titulos de divida publica interna na importancia necessaria para representar a quantia do supprimento calculando o valor dos titulos em dez pontos abaixo da cotação no mercado.

Este emprego provisorio do capital disponivel da companhia em poder dos curadores (*trustees*) havia sido previsto e auctorizado no n.º 10 da clausula 5.ª do contrato de

¹ Convem ter tambem em attenção que a primitiva garantia de juro de 6 por cento sobre réis 19.999,000 por kilometro (artigo 22.º do contrato de 25 de setembro de 1885) foi reduzida pela cedencia que a companhia fez ao thesouro (artigo 2.º do contrato de 20 de outubro de 1891) de 300,000 réis por anno e por kilometro; que o contrato de curadoria acima indicado (celebrado em 12 de junho de 1886) se baseou sobre a primitiva garantia de juro; e que não tendo os curadores (*trustees*) dado a sua approvação á referida cedencia, pôde ser assumpto de controversia por parte dos mesmos curadores a legitimidade de semelhante cedencia, nos termos em que foi feita, no caso de suspensão do pagamento dos juros ou da amortisação das obrigações. (Veja-se a nota a paginas 17 e 18.)

curadoria de 12 de junho de 1886. Na occasião da operação, a importancia de que se trata estava, no todo ou na sua maior parte, representada por consolidados inglezes.

Das £ 400:000 do supprimento feito em 1888 tinham sido successivamente reformadas letras na importancia de £ 370:000 que se venciam em 9 de maio de 1891; por accordo entre a companhia e o ministerio da fazenda combinou-se reformar de novo essas letras nos termos auctorisados por despacho ministerial de 9 de maio de 1891.

b) Accordo de 9 de maio de 1891

Por correspondencia trocada entre o ministerio da fazenda e a companhia ficou combinado em 9 de maio de 1891:

1.º Que as letras de que acima se trata, na importancia de £ 370:000, em poder dos curadores, seriam reformadas;

2.º Que o governo adiantaria á companhia até 15 do referido mez de maio réis 450:000\$000 e mensalmente no dia 1 de cada mez, a principiar em 1 de julho e a findar em 1 de novembro, a quantia de 150:000\$000 réis, vencendo estas importancias juro em conta corrente á mesma taxa das letras do thesouro;

3.º Que as referidas letras, contra cuja importancia se fariam os supprimentos indicados no n.º 2.º, seriam entregues pela companhia ao governo á medida que ella os recebesse dos curadores (*trustees*) em pagamento da construcção. Se no vencimento d'essas letras não estivesse concluida a quinta secção do caminho de ferro de Loanda a Ambaca e a companhia tivessse de aguardar o seu acabamento para receber dos curadores (*trustees*) a importancia da mesma, o governo e a companhia comprometiam-se a reformar as letras á taxa então em vigor, devendo o saldo pró ou contra a companhia ser liquidado no dia em que o pagamento da quinta secção lhe fosse feito pelos curadores;

4.º Como reforço de caução, a companhia tinha a entregar 20:000 das suas acções liberadas no valor nominal de 90\$000 réis cada uma.

As letras do thesouro foram reformadas para 9 de novembro; a companhia depositou uma delegação representativa de 20:000 acções e o governo adiantou successivamente á companhia, nas epochas ajustadas, a quantia de 1.200:000\$000 réis. Fizeram-se, portanto, duas operações parallelas, relacionadas entre si, mas, no fundo, distinctas.

D'essas operações resultaram vantagens simultaneamente para o thesouro e para a companhia. O thesouro obteve um supprimento importante cuja liquidção foi facilitada pela reforma successiva das letras. A companhia — que não tinha o dinheiro de que precisava para proseguir na construcção da linha e que não o podia obter pela venda dos consolidados inglezes ou pela cobrança das letras do thesouro em poder dos curadores, visto que estas, nos termos do contrato de 12 de junho de 1886, só entregam á companhia a importancia correspondente aos trabalhos de cada secção depois de a mesma secção estar concluida e devidamente approvada — ficou habilitada, pelos adiantamentos feitos pelo thesouro, com os recursos de que precisava para continuar a construcção. Alem d'isso a companhia retirou do supprimento feito ao thesouro um juro consideravelmente mais relevado do que aquelle que lhe produziria o emprego em consolidados inglezes.

Convem notar que em meio do anno de 1891 havia em exploração 180 kilometros do caminho de ferro de Loanda a Ambaca e obras adiantadas no resto da linha, e que se contava n'essa epocha que o caminho de ferro poderia estar concluido no fim de 1893.

c) Accordo de 31 de outubro de 1891

Approximando-se a epocha do vencimento das letras reformadas em 9 de maio na importancia de £ 370:000, de que já haviam sido recolhidas £ 160:000 na agencia finan-

cial de Londres, estando, portanto, então reduzidas a £ 210:000, por conta das quaes o governo já desembolsára 1.200:000\$000 réis, foram abertas pelo ministerio da fazenda negociações para se regular em novas bases a reforma das letras.

A companhia propoz, e o governo concordou em 31 de outubro de 1891, que a reforma das letras se fizesse nas seguintes condições:

1.^a O governo adiantaria mensalmente á companhia, a começar em 1 de dezembro de 1891, a quantia de 135:000\$000 réis até se concluir a construcção do caminho de ferro, isto é, até ao fim de 1893;

2.^a Para garantia d'este adiantamento e dos 1.200:000\$000 réis já desembolsados pelo thesouro consignaria a companhia, alem do valor da linha e dos saques representativos do supprimento feito ao thesouro, os seguintes valores: £ 60:000 em consolidados inglezes, £ 434:960 em obrigações da companhia e £ 400:00 em acções da companhia;

3.^a Os valores dados em garantia, ainda não depositados nos cofres do estado (letras do thesouro, consolidados inglezes e obrigações da companhia) seriam entregues ao governo á medida que os curadores (*trustees*) os fossem restituindo para pagamento das secções de linha construida;

4.^a A operação venceria juro, em conta corrente, de 6 por cento ao anno;

5.^a O governo poderia realizar ou fazer realizar os valores que recebesse em garantia quando o julgasse conveniente nos interesses do thesouro.

Nos termos d'este accordo, a importancia a adiantar pelo thesouro á companhia — alem dos 1.200:000\$000 réis acima indicados — era de 3.375:000\$000 réis (25 prestações mensaes de 135:000\$000 réis cada uma).

O ministerio da fazenda pagou á companhia cinco prestações de 135:000\$000 réis cada uma (algumas por adiantamento) ou sejam 675:000\$000 réis. Tendo-se dado uma mudança de ministerio, o governo que se seguiu ao que celebrára o accordo não se conformou com este e denunciou-o em janeiro de 1892.

As discussões a que deu lugar, na imprensa e nas côrtes, a denuncia do accordo juntas á depreciação de quasi todos os titulos do estado e das companhias portuguezas, em consequencia da crise economica e financeira, aggravaram consideravelmente as difficuldades para o proseguimento dos trabalhos de construcção¹.

d) *Accordo de 18 de abril de 1892*

Por accordo de 18 de abril de 1892 foram recolhidas letras no valor de £ 160:000 e de novo reformadas letras do thesouro na importancia de £ 210:000, liquidando-se o

¹ Para apreciação d'essas difficuldades, no que toca á situação da companhia e ás operações financeiras por ella realisadas, convem attender a que por um contrato, de que adiante se trata, celebrado com a «Sociedade constructora do caminho de ferro de Ambaca», tomou esta a obrigação de construir ou mandar construir o caminho de ferro com as condições constantes do contrato de concessão e o encargo de pagar, durante o periodo da construcção, todas as despesas de administração economica e technica da companhia, o juro e amortisação das obrigações e as despesas de cambio e transferencia do dinheiro.

Em troca d'esta obrigação ficou a «sociedade constructora» com o direito de receber da companhia: 1.^o 86:000 acções ou o seu valor em dinheiro a razão de 90\$000 réis cada uma;

2.^o 147:000 obrigações do valor nominal de 90\$000 cada uma e do typo de 3 por cento, ou o seu valor em dinheiro á razão de £ 9 ou 40\$500 réis cada uma, ou o numero equivalente de obrigações ao preço que se estipulasse, se o typo do juro fosse outro;

3.^o Os rendimentos por todos os empregos que constituirem o activo da companhia e o que esta receber do governo portuguez como garantia, enquanto a linha não estiver totalmente aberta á exploração;

4.^o O saldo em dinheiro ou valores, que existir em poder dos curadores (*trustees*) quando o caminho de ferro estiver concluido, approved pelo governo e aceite pela companhia.

debito da companhia em 989:428,980 réis para ser pago, com o juro de 6 por cento, por encontro nas liquidações semestraes da garantia de juro, sendo 10 por cento quanto a cada uma das liquidações de 1892-1893 e 40 por cento quanto a cada uma das do anno economico seguinte.

Segundo este accordo, os desembolsos até então feitos pelo thesouro eram os seguintes:

Importancia entregue á companhia, em virtude do accordo de 9 de maio de 1891.....	1.200:000,000
Importancia entregue á companhia, em virtude do accordo de 31 de outubro de 1891.....	675:000,000
Juros.....	68:466,245
	<hr/>
	1.943:466,245
Abatendo a importancia de £ 160:000 ao cambio de 40 1/4 de letras do thesouro, que este recolheu.....	954:037,265
Ficou sendo o debito.....	<hr/>
	989:428,980

Tendo-se effectuado a recepção da 5.^a secção da linha de Ambaca e, em consequencia d'esse facto, tendo os curadores (*trustees*) entregue de conta da companhia na agencia financeira do governo portuguez em Londres letras venciveis em 12 de maio de 1892 no valor de mais £ 160:000, foram essas letras pagas até ao vencimento, ao cambio corrente, ficando para reforma, nos termos do convenio de 18 de abril, unicamente £ 50:000.

e) *Accordo de 2 de novembro de 1892*

Em outubro de 1892 pediu a companhia ao governo:

1.º Que lhe adiantasse 400:000,000 réis para fazer face aos encargos immediatos;
2.º Que satisfizesse todas as despezas da construcção da linha, da 7.^a secção em diante, pagando-se d'este adiantamento por meio de obrigações da companhia.

Em 2 de novembro de 1892 foi combinado entre a companhia e o governo:

1.º Que a companhia reformaria por mais seis mezes as letras do thesouro na importancia de £ 50:000, que se achavam em poder dos curadores (*trustees*);

2.º Que o governo adiantaria á companhia 400:000,000 réis por conta d'essas £ 50:000 e da importancia da garantia de juro relativa ao segundo semestre de 1892;

3.º Que a amortisação do debito da companhia que, nos termos do accordo de 18 de abril de 1892, devia fazer-se por encontro nas liquidações semestraes de garantia de juro a contar do segundo semestre d'esse mesmo anno de 1892, só principiaria a ser feita na garantia de juro relativa ao primeiro semestre de 1893.

Em virtude d'este accordo ficou o debito da companhia, por adiantamentos do thesouro, elevado pela seguinte fórma:

Saldo em divida, segundo o accordo de 18 de abril de 1892.....	989:428,980
Importancia entregue á companhia, em virtude do accordo de 2 de novembro de 1892 ¹	400:000,000
	<hr/>
Total.....	1.389:428,980

¹ Foram recebidos pela companhia, em 5 de dezembro de 1892, 200:000,000 réis e em 5 de janeiro de 1893, 200:000,000 réis.

f) *Supplementos feitos pelo governo á companhia, por despachos ministeriaes de 18 de agosto e 16 de setembro de 1893*

Por despacho ministerial de 18 de agosto de 1893 recebeu a companhia um supplemento de 20:000\$000 réis. Por despacho de 16 de setembro do mesmo anno recebeu a companhia um novo supplemento de 206:000\$000 réis.

Era o saldo da divida da companhia, segundo o accordo de abril de 1892.....		989:428\$980
Foi a importancia recebida pela companhia, em virtude do accordo de 2 de novembro do mesmo anno.....		400:000\$000
Receberam mais a companhia no anno de 1893:		
Supplementos feitos pelo thesouro publico.....	226:000\$000	
Pagamentos feitos pelo thesouro publico ao Banco de Portugal, por conta da companhia.....	330:106\$850	
Adiantamentos por conta da garantia de juro.....	355:069\$087	
Saldo da liquidação de £ 50:000.....	72:663\$311	983:839\$248
Somma.....		2.373:268\$228

Abatendo d'esta importancia:

O valor recebido da companhia, de £ 80:000 a 42 5/8, sendo £ 50:000 em saques do thesouro e £ 30:000 em effectivo.....	450:439\$881	
Por encontro nas garantias de juros.....	540:434\$495	990:874\$376
Ficou sendo o debito da companhia em 31 de dezembro de 1893 (não incluindo os juros posteriores a 18 de abril de 1892).....		1.382:393\$852

g) *Contrato de 20 de outubro de 1894*

Os successivos adiantamentos feitos pelo thesouro publico á companhia e os accordos realisados com ella para facilitar o pagamento do seu debito ao estado, não bastaram para remover as difficuldades com que a companhia luctava para occorrer simultaneamente aos encargos da sua divida fluctuante, de juro e amortisação das obrigações emitidas e da construcção do caminho de ferro. Por conta da garantia do juro foram successivamente adiantados pelo governo á companhia no anno de 1894, antes da liquidação definitiva das respectivas importancias, 477:000\$000 réis.

Em 19 de outubro de 1894 o debito da companhia ao estado (não incluindo os juros posteriores a 18 de abril de 1892) era o seguinte:

Saldo da divida da companhia em 31 de dezembro de 1893.....	1.382:393\$852
Recebeu a companhia desde 15 de janeiro até 2 de outubro de 1894, por conta das garantias de juro do segundo semestre de 1893 e do primeiro e segundo semestres de 1894.....	477:000\$000
Somma.....	1.859:393\$852

¹ Este pagamento refere-se a duas promissórias da companhia, descontadas no Banco de Portugal, com aval do governo, sendo uma da importancia de 200:000\$000 réis passada em junho de 1893 e outra de 180:000\$000 réis passada em agosto do mesmo anno.

Transporte 1.859:393\$852

Abatendo d'esta importancia:

O valor de £ 25:000 entregues pela companhia, a 42 ⁵ / ₈	147:692\$307	
Descontado nas garantias de juro	478:037\$610	625:729\$917
Era, portanto, o debito da companhia em 19 de outubro de 1894		<u>1.233:663\$935</u>

Para garantia d'esta divida achavam-se depositadas nos cofres publicos 8:100 obrigações do valor nominal de £ 20 ou 90\$000 réis cada uma, e 20:000 acções liberadas do valor nominal de 90\$000 réis cada uma, representando tudo o valor nominal de 2.529:000\$000 réis.

A companhia devia n'essa epocha ao Banco de Portugal 220:000\$000 réis e, estando a linha ferrea terminada até ao kilometro 280, calculava em 245:000\$000 réis a quantia necessaria para a concluir até ao kilometro 300 e em 1.344:000\$000 réis o que faltaria dispendir, alem do kilometro 300, até final conclusão da linha.

Para satisfazer todos os seus encargos a companhia dispunha unicamente de 21:854 obrigações em poder dos curadores (que só seriam entregues á proporção que as secções da linha ferrea fossem abertas á circulação) e a garantia de juro que o governo estava obrigado a pagar¹. Acrescia que as obrigações da companhia não encontravam então tomadores se não a preço baixo, que mais se amesquinharia com a simples noticia de que se pretendia realizar a venda.

Pareceu então á companhia que se conjurariam as difficuldades com que ella lutava:

1.º Espaçando-se a amortisação do debito da companhia ao estado pelo maior prazo que podesse ser, dentro dos termos do contrato de concessão;

2.º Incluindo-se n'esse debito a importancia das promissorias descontadas no Banco de Portugal, que o governo resgataria de conta da companhia;

3.º Facilitando o governo, por intermedio do Banco de Portugal, um supprimento de 245:000\$000 réis por prazo de dois annos, destinado á conclusão da secção que termina no kilometro 300.

O governo declarou acceder a essa combinação com as seguintes condições:

1.º Que a amortisação do credito do estado e seus juros a razão de 5 por cento fosse feita por deducção permanente de uma verba determinada, de modo que se podesse dizer resgatada essa parte da mesma garantia para os effeitos do artigo 15.º da lei de 26 de fevereiro de 1892²;

2.º Que, como compensação dos casos em que essa verba não poder ser deduzida integralmente, se reduzisse de 8 a 6 por cento a taxa limite, alem da qual o excesso do rendimento liquido deve ser dividido por metade entre o governo e a companhia para reembolso das quantias effectivamente pagas pela subvenção, adicionadas com o juro de 4 por cento;

¹ Estas indicações são as que constam do preambulo do contrato de 20 de outubro de 1894, no qual se não fez referencia á parte do capital acções não pago pelos accionistas.

² O artigo 15.º diz assim: Não se effectuará pagamento algum a sociedade, banco, parceria ou empresa de qualquer ordem, quando seja devedora ao estado de qualquer quantia por qualquer titulo, sem que essa entidade entre nos cofres publicos com as importancias devidas ao thesouro, salvo nos casos da existencia de contratos speciaes celebrados com o estado, ou sem que, por convenio entre o governo e os devedores, seja estabelecida a fórma de liquidar esses debitos; podendo o governo, n'esses convenios, resgatar o estado das responsabilidades que tenha por garantia de juros, ou outras, legalmente concedidas e encontrar nos debitos de que é credor as importancias em que forem fixados aquelles resgates; devendo o governo dar conta ás côrtes do uso que fizer do disposto n'este artigo.

3.º Que o pagamento das garantias de juro liquidadas, quanto a cada semestre, fosse feito em termos de ficar acantelado contra quaesquer contingencias ou eventualidades o serviço regular e pontual das obrigações emitidas pela companhia.

Em vista d'isso, celebrou-se em 20 de outubro de 1894, entre o governo (representado pelos ministros da fazenda e da marinha e ultramar) e a companhia (representada pelo presidente do seu conselho de administração) um contrato, cujas principaes clausulas podem ser resumidas no seguinte:

1.º O prazo para a conclusão de toda a linha ferrea fica prorogado por mais tres annos, a contar de 20 de outubro de 1894. Este prazo fica substituindo o fixado no artigo 22.º do contrato de 25 de setembro de 1885 para todos os effeitos, «*menos quanto á faculdade da remissão que o estado reservou pelo artigo 30.º do mesmo contrato*» (artigo 1.º);

2.º As secções a abrir á exploração deverão ter pelo menos 20 kilometros de extensão (artigo 2.º);

3.º O credito do estado sobre a companhia ficou liquidado e reconhecido em réis 1.612:541\$407 (artigo 3.º), vencendo o juro de 5 por cento ao anno (artigo 4.º), incluindo-se n'essa importancia 220:000\$000 réis do debito da companhia ao Banco de Portugal.

4.º A companhia cede ao thesouro a quantia de 300\$000 réis por anno e por kilometro, a descontar nas importancias que se liquidarem em conta da garantia do juro desde 1 de janeiro de 1895 em diante, até ao fim do prazo da concessão, e isto na proporção dos kilometros que se comprehenderem em cada liquidação (artigo 5.º). A importancia obtida por este desconto é destinada a amortisar o credito de 1.612:541\$407 réis e respectivos juros (artigo 6.º), devendo, completada esta amortisação, ser considerada receita publica e como tal descripta no orçamento geral do estado (artigo 7.º). Se o credito do estado não estiver totalmente amortisado ao tempo em que o rendimento liquido do caminho de ferro attingir a taxa de 6 por cento garantida pelo contrato de 25 de setembro de 1885, o saldo que estiver em divida, e respectivos juros de 5 por cento, será amortisado pela verba que competir ao estado, de preferencia ao reembolso previsto no artigo 24.º do citado contrato (artigo 8.º).

5.º A partilha do rendimento liquido entre o estado e a companhia, para quando aquelle rendimento attingisse 6 por cento, em vez de 8 por cento, como estava anteriormente determinado (artigo 9.º).

6.º Sem embargo de continuar subsistindo, para os effeitos do indicado nos artigos acima citados a garantia subsidiaria pela qual se assegurou no contrato da concessão que o estado completaria a differença entre o rendimento bruto kilometrico de cada anno e a quantia de 1.200\$000 réis a titulo de despesas de exploração, o calculo d'estas, para se computar o rendimento liquido da linha ferrea, será fixado, por anno e por kilometro: em 900\$000 réis, emquanto o rendimento bruto não exceder 2.000\$000 réis; em 45 por cento do rendimento bruto (que nunca excederá 1.075\$000 réis) quando esse rendimento for superior a 2.000\$000 réis e não exceder 2.500\$000 réis; em 43 por cento do rendimento bruto¹ quando esse rendimento for superior a 2.500\$000 réis (artigo 10.º)

7.º A importancia a abonar á companhia por garantia de juro será paga, por adiantamento, em prestações mensaes, desde o principio do proprio semestre a que se referir

¹ O artigo 23.º do contrato de concessão de 25 de setembro de 1885 fixára as despesas de exploração em 60 por cento (não excedendo, porém, 1.375\$000 réis) quando o rendimento bruto fosse superior a 2.000\$000 e não excedesse a 2.500\$000 réis, e em 55 por cento quando o rendimento bruto fosse superior a 2.500\$000 réis.

essa garantia, tomando-se por base a liquidação anterior e descontando-se o encargo presumível do coupon relativo a esse semestre; a importância do coupon, incluído o agio provável do ouro, será paga no princípio do ultimo mez de cada semestre. As diferenças entre as importancias abonadas á companhia e o que accusar a liquidação definitiva serão encontradas nos pagamentos a fazer no semestre immediato (artigo 11.º).

8.º A companhia conservará em deposito nos cofres do thesouro á ordem do governo as 20.000 acções já depositadas em caução e as obrigações que garantem as operações feitas posteriormente, e depositará todas as demais obrigações que estão em carteira por collocar (artigo 12.º). Á medida que as exigencias da construcção o reclamarem, poderá o governo, das obrigações depositadas á sua ordem, entregar á companhia as que necessarias forem para sobre ellas realizar os fundos de que carecer em vista dos orçamentos approvados e nos termos das operações que se effectuarem de accordo com o governo. Terminada a construcção o governo entregará á companhia as acções e obrigações ainda existentes em caução, ficando a propria linha, com todo o seu material circulante, constituindo a garantia do estado (artigo 13.º).

9.º Continuará a subsistir o contrato de 25 de setembro de 1885 em tudo o que não foi modificado por este novo contrato de 20 de outubro de 1894.

Como acima ficou dito, o debito da companhia foi fixado pelo referido contrato de 20 de outubro em 1.612:541\$407 réis, verba que se decompõe pela seguinte fórma:

Era o debito da companhia em 19 de outubro de 1894.....	1.233:663\$935		
Importavam os respectivos juros vencidos em.....	162:738\$837		
Pagou o thesouro em 20 de outubro, de conta da companhia, a quantia que esta devia ao Banco de Portugal.....	220:000\$000		
Deduzindo, porém, a importancia dos juros a receber do mesmo banco.....	3:861\$365	216:138\$635	378:877\$472
Ficou sendo o debito da companhia em 20 de outubro de 1894, como se disse.....			<u>1.612:541\$407</u>

O contrato cujas clausulas foram acima resumidas modificou vantajosamente para o estado o contrato de concessão de 25 de setembro de 1885 e alliviou a companhia da obrigação de pagar em prazo curto os 1.612.541\$407 réis que devia, mas não habilitou a companhia com novos recursos para a livrar de todas as difficuldades com que luctava o, pelo desconto de 300\$000 réis por anno e por kilometro na garantia de juro, diminuiu-lhe os meios de fazer face aos seus encargos immediatos. E que assim é, confirma-o o facto de, logo na occasião da assignatura do contrato de 20 de outubro, precisar a companhia que o governo lhe facilitasse um supprimento de 245:000\$000 réis no Banco de Portugal, de em 1895 e em 1896 levantar novos empréstimos, e de em 1897 e em 1898 recorrer outra vez ao governo pedindo novos auxilios.

Em 31 de julho de 1898 aohava-se o debito da companhia reduzido a 1.584:553\$668 réis.

h) Supprimentos feitos pelo governo á companhia por despacho de 21 de dezembro de 1897 e diferentes despachos posteriores

Por despacho de 21 de dezembro de 1897 e por diferentes despachos posteriores, foram adiantados pelo thesouro publico á companhia diversas importancias, a saber:

Adiantamentos feitos desde 21 de dezembro de 1897 até 8 de junho de 1898, por conta da garantia de juro do primeiro semestre de 1898...	239:000\$000
Abono para o <i>coupon</i> no total de £ 44:096 a 29 ⁵ / ₈ e comissão respectiva.....	357:555\$064
Prestações pagas pelo thesoiro por conta da companhia, sendo: réis 28:000\$000 ao Banco de Portugal (primeira prestação) e 22:500\$000 réis ao Banco nacional ultramarino (quarta prestação).....	50:500\$000
Somma.....	647:055\$064
Estando a importância da garantia de juro correspondente ao primeiro semestre de 1898 calculada approximadamente em	235:338\$000
Era o saldo em divida em 25 de junho de 1898.....	411:717\$064

Esta quantia e seus juros foi representada em nove promissórias a seis mezes, á ordem do thesoiro publico, a vencer em 25 de dezembro de 1898, sendo:

oito promissórias de 50:000\$0000 réis cada uma.....	400:000\$000
uma promissória de	11:717\$064
que perfazem o capital de.....	411:717\$064
e uma promissória representando os juros d'essa quantia.....	10:586\$514
	422:303\$578

Estas promissórias não têm canção especial.

2) *Empréstimo á companhia de inscripções na posse do ministerio da fazenda, no valor nominal de 417:000\$000 réis, auctorisado por despacho ministerial de 4 de agosto de 1898*

Em 4 de agosto de 1898 emprestou o ministerio da fazenda á companhia titulos de divida publica portugueza, na posse do mesmo unisterio, no valor nominal de réis 417:000\$000 a fim de a companhia levantar sobre elles um empréstimo de 100:000\$00 réis em effectivo.

A companhia deu como garantia ao thesoiro 2:500 das suas acções que fazem parte das 20:000 já liberadas, depositadas na caixa filial do Banco de Portugal no Porto como caução do contrato celebrado entre o governo e a mesma companhia em 20 de outubro de 1894 e que, nos termos do mesmo contrato, deviam ser restituídas logo que estivesse concluída a linha.

Em virtude d'esta nova operação a companhia, depois de concluída a linha, não poderá levantar as 2:500 acções sem que tenha restituído os 417:000\$000 réis de inscripções que recbeu do ministerio da fazenda.

2. — Operações com o Banco de Portugal

a) *Accordo de 15 de junho de 1894 para o empréstimo de 220:000\$000 réis*

O Banco de Portugal descontou á companhia em 15 de junho de 1894 promissórias da mesma companhia na importância de 220:000\$000 réis ¹.

¹ Em 1893 o banco descontára duas promissórias da companhia com aval do governo, sendo uma da importância de 200:000\$000 réis e outra da de 130:000\$000 réis.

Esta operação ficou liquidada em 20 de outubro de 1894, nos termos do contrato celebrado n'essa data entre o governo e a companhia, por ter o governo pago ao Banco de Portugal a importância que a companhia devia n'aquella epocha (220.000\$000 réis).

b) Accordo de 7 de novembro de 1894 para o empréstimo de 245.000\$000 réis

A pedido do governo, mas sem responsabilidade d'este, e como seguimento ao contrato celebrado em 20 de outubro de 1894, o Banco de Portugal fez á companhia um supprimento de 245.000\$000 réis sobre penhor de 6.000 obrigações da mesma companhia, pertencentes á «sociedade constructora». O supprimento realiso-se por meio de promissórias da mesma companhia; a operação devia estar liquidada no prazo de dois annos, isto é em 20 de outubro de 1896. As promissórias que se vencessem dentro do referido prazo seriam reformadas por outras com vencimento áquem do mesmo, prazo.

D'esta divida tinha a companhia a pagar 35.000\$000 réis em 22 de julho de 1896 e 210.000\$000 réis em 20 de outubro do mesmo anno.

Os 245.000\$000 réis de que se trata foram liquidados pelo Banco nacional ultramarino e Henry Burnay & C.^a em 20 de outubro de 1896 (data do vencimento) por conta do credito de 1.000.000\$000 réis aberto por estes á companhia em 17 de janeiro do mesmo anno.

c) Accordo de 20 de julho de 1895 para o empréstimo de 320.000\$000 réis

O Banco de Portugal ajustou na referida data emprestar á companhia a quantia de 320.000\$000 réis a juro de 6 por cento, sobre penhor de 5.400 obrigações da mesma companhia. O empréstimo devia ser representado por promissórias da companhia a seis mezes, reformaveis por igual prazo, e em cada semestre deveria ser pago o juro e amortisação correspondente, de modo que o empréstimo estivesse integralmente pago no prazo de cinco annos; a amortisação só principiaria, porém, no primeiro semestre de 1898.

O saldo em credito do Banco de Portugal por este empréstimo foi liquidado pelo novo empréstimo de 700.000\$000 réis, feito pelo mesmo banco á companhia em 13 de abril de 1897. As 5.400 obrigações foram restituídas á companhia.

d) Accordo de 13 de abril de 1897 para abertura de um credito de 700.000\$000 réis

Em 13 de abril de 1897 foi combinado entre a companhia e o Banco de Portugal, com assentimento do governo, abrir o banco em favor da companhia um credito de 700.000\$000 réis (que se elevou a 702.877\$757 réis, a fim de comportar o juro e amortisação em vinte annos da importancia total de promissórias), garantido por quarenta promissórias de 28.000\$000 réis cada uma, passadas pela mesma companhia á ordem do ministerio da fazenda e por este endossadas ao banco¹. O vencimento da primeira das

¹ O ministerio da fazenda concordou com esta operação (officio da direcção geral da thesouraria de 14 de abril de 1897) mediante declaração da companhia de que se conformava com varias modificações que o governo julgava indispensaveis no contrato celebrado em 11 de março de 1897 para alteração das tarifas do caminho de ferro de Loanda a Ambaca, a fim de ficarem asseguradas as responsabilidades da companhia para com o thesouro. Essas modificações consistiam em estabelecer:

1.º Que o producto que annualmente se apurar pela elevação das tarifas será applicado, antes de tudo, a garantir o pagamento integral das responsabilidades da companhia para com o thesouro, por encontro nas deducções que para esse fim têm de ser feitas nas subvenções a liquidar a favor da mesma companhia;

mento da primeira das promissórias seria em 30 de junho de 1898 e o da ultima em 31 de dezembro de 1917. A quantia em saldo ficava vencendo juro de 5 por cento ao anno.

Pela abertura d'este credito ficou liquidado o saldo do emprestimo de 320:000\$000 réis feito em 20 de julho de 1895, com os seus juros.

O debito da companhia ao Banco de Portugal por este emprestimo de 702:877\$757 réis achava-se reduzido em 31 de julho de 1898 a 688:646\$958 réis.

3—Operação com o Banco nacional ultramarino e Henry Burnay & C.^a

Credito de 1.000:000\$000 réis

Por contrato celebrado, com assentimento do governo, em 17 de janeiro de 1896 foi concedido á companhia pelo Banco nacional ultramarino e Henry Burnay & C.^a, conjunctamente, um credito de 1:000:000\$000 réis, durante o prazo de sete annos e meio, para o fim exclusivo da conclusão do caminho de ferro. A importancia em divida ficou vencendo juro de 5 por cento ao anno ¹, é reembolsavel por prestações semestraes desde 1 de junho de 1896 até 31 de dezembro de 1903, devia ser fornecida em partes eguaes pelo Banco nacional ultramarino e por Henry Burnay & C.^a, e os juros venoidos devem ser liquidados directamente pela companhia com cada um dos prestamistas.

A companhia ficou com direito de levantar 240:000\$000 réis em 17 de janeiro de 1896 e 60:000\$000 réis em fevereiro e em cada um dos mezes seguintes.

Os penhores dados pela companhia em garantia d'este contrato foram:

205 obrigações no valor de.....	15:375\$000
A parte das obrigações (6:000) entregues ao Banco de Portugal como penhor do emprestimo de 245:000\$000 réis, emprestimo que passou á conta dos prestamistas, as quaes obrigações representando réis 450:000\$000, ficavam, pela differença, constituindo uma caução de...	205:000\$000
7:128 obrigações por emitir ² , á ordem dos curadores, e que estes tinham de ir entregando successivamente.....	534:600\$000

O contrato auctorisou os prestamistas a venderem em determinada proporção e prazo as obrigações dadas em caução.

O governo, por despacho do ministro da fazenda de 14 de janeiro de 1896, auctorisou o pagamento semestral ao Banco nacional ultramarino de 22:500\$000 réis por conta das quantias que a companhia tivesse direito a receber da subvenção, enquanto as obrigações em mão dos curadores não fossem entregues.

O debito da companhia por este emprestimo de 1.000:000\$000 réis achava-se reduzido em 31 de julho de 1898 a 771:000\$000 réis, sendo 385:500\$000 réis da parte correspondente a Henry Burnay & C.^a e 385:500\$000 réis da parte correspondente ao

2.^o Que 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 se julgar conveniente, por um imposto especial de transitio.

A declaração da companhia de que accetava as alterações acima indicadas foi feita em officio de 19 de abril de 1897, assignado por tres administradores, dirigido á direcção geral da thesouraria do ministerio da fazenda.

¹ Este juro será elevado a 7 por cento se o banco deixar de ter o privilegio da emissão de notas na provincia de Angola.

² D'estas foram 16 amortizadas, ficando o penhor reduzido a 7:112 obrigações.

Banco nacional ultramarino. A amortisação d'este empréstimo foi feita em quatro prestações de 22:500\$000 réis entregues pelo governo ao Banco nacional ultramarino, conforme o contrato, e o resto pelo producto da venda de obrigações.

4—Operações com Henry Burnay & C.^a

A companhia contratou com a casa Henry Burnay & C.^a dois empréstimos por desconto de promissórias, sendo:

a, em janeiro de 1895 — um de 180:000\$000 réis, caucionado por 3:000 obrigações da companhia;

b) em abril de 1895 — outro de 115:000\$000 réis, caucionado por 6:000 obrigações da companhia que estavam em caução no Banco de Portugal, computadas ao preço de 40\$000 réis cada uma e que passaram a ser computadas n'este novo empréstimo a rasão de 60\$000 réis.

Ambos estes empréstimos estão liquidados e foram pagos pelo producto da venda de obrigações.

A companhia contratou com a casa Henry Burnay & C.^a em 1 de maio de 1897 um novo empréstimo eu conta corrente, garantido por 5:400 obrigações e por conta do qual se passaram promissórias no valor de 100:000\$000 réis.

O saldo da divida da companhia, por esta operação, em 31 de julho de 1898 era de 408:207\$589 réis.

5.—Operação com o Banco Alliança

A companhia contratou com o Banco Alliança em 7 de janeiro de 1897 um empréstimo de 50:000\$000 réis, ao juro de 6 por cento ao anno, com penhor de papeis de credito particulares.

Não tem tido amortisação.

6.—Operação com o Monte-pio geral

A companhia contratou com o Monte-pio geral em agosto de 1898 um empréstimo de 100:000\$000 réis, ao juro de 5 por cento ao anno, caucionado com inscripções do valor nominal de 417:000\$000 réis, pertencentes ao thesouro publico, que para esse fim foram emprestadas pelo governo em 4 do referido mez.

VI

Construcção da linha

1—Contratos de construcção

Por contrato celebrado no Porto em 21 de novembro de 1885 entre o concessionario Alexandre Peres¹ (representado pelo seu procurador Eduardo Soares de Albergaria) e a *Sociedade constructora do caminho de ferro de Ambaca* (representada por Antonio de Queiroz Montenegro e José Domingos Ferreira Cardoso) foi ajustado e combinado o seguinte:

Primeiro.—A sociedade constructora obriga-se:

a) A construir, ou mandar construir por outrem, o caminho de ferro de Loanda, a Ambaca, accetando todas as condições constantes do respectivo contrato de concessão;

¹ A «Companhia real dos caminhos de ferro através de Africa» só se constituiu por escriptura de 6 de fevereiro de 1886.

b) A satisfazer todas as despesas que o concessionario tenha feito para organizar a companhia e as que esta venha a fazer com a sua constituição e installação;

c) Todas as despesas de administração economica e technica da companhia que o concessionario organizar emquanto a linha não for completamente aberta á exploração;

d) O serviço das obrigações que a companhia foi auctorisada a crear, substituindo-se á mesma companhia para os effeitos de cumprir as condições por aquella estipuladas no contrato que houver de fazer para a emissão das mesmas obrigações, comprehendendo-se por isto o pagamento dos coupons e amortisação emquanto o caminho não estiver na sua totalidade aberto á exploração;

e) Todas as despesas do cambio e transferencias de dinheiro;

f) A aceitar e cumprir o contrato que a companhia fizer com os *trustees* em Londres, se houver de os nomear, sujeitando-se a todas as despesas e prejuizos resultantes d'esse contrato.

Segundo. — O concessionario obriga-se:

a) A fazer aceitar e cumprir pela companhia que se compromette a organizar, não só o presente contrato, mas tambem o que em virtude d'este a «sociedade constructora» venha a fazer com outrem, soblocando-o nas mesmas condições em que o celebra ou reservando vantagens para ella sociedade constructora;

b) A dar em pagamento á «sociedade constructora» pela construcção e encargos constantes da condição anterior:

1.º Trinta e seis mil acções ou o seu valor em dinheiro a razão de noventa mil réis cada uma;

2.º Cento e quarenta e sete mil obrigações do valor nominal de noventa mil réis cada uma e do typo de tres por cento, amortisaveis em noventa e nove annos ou o seu valor em dinheiro a razão de libras nove ou réis quarenta mil e quinhentos cada uma, ou o numero em obrigações equivalente ao preço que se estipular, se o typo do juro for outro;

3.º Os rendimentos que receber pelos depositos e por todos os empregos que constituirém o activo da companhia;

4.º O que receber do governo portuguez emquanto a linha não estiver totalmente aberta á exploração em virtude dos artigos 22.º e 23.º do contrato de concessão e esclarecimento addicional dos mesmos artigos publicados no *Diario do governo* de 30 de setembro de 1885.

Terceiro. — Quando a companhia preferir fazer emissão das obrigações a entregal-as á sociedade constructora como parte do pagamento da construcção e mais encargos, obriga-se o concessionario a estipular que do producto das obrigações sejam entregues pela companhia ou seus *trustees*, £ 80.000 em dinheiro, quinze dias depois de distribuidas as obrigações pelos subscriptores das mesmas.

Quarto. — O resto do pagamento em acções e obrigações ou em dinheiro será pela companhia ou seus *trustees* feito á «sociedade constructora» á medida que as situações de trabalhos se forem vencendo e os fornecimentos de material forem devidos.

Quinto. — A «sociedade constructora», em cumprimento da condição 1.ª, letra f), obriga-se a aceitar a intervenção dos *trustees* e a respeitá-los como representantes da companhia.

Sexto. — Como caução do cumprimento d'este contrato obriga-se a «sociedade constructora» a entregar á companhia as acções ou o seu producto convertido em valores á escolha da companhia que poderá, pelo seu lado, entregal-as aos *trustees* devendo aquella ou estes ir realisando esses valores ao passo e á medida que for necessario para ir pagando a construcção e mais encargos. Pela mesma razão a companhia ou os *trustees* retirar e levarão a credito da «sociedade constructora» tanto os rendimentos das despesas e empregos representativos do activo da companhia, como as sommas recebidas do governo portuguez constantes da condição 2.ª, artigo 4.º da letra b) do presente contrato.

Setimo.— Quando o caminho estiver construído, approved pelo governo e accedido pela companhia, esta entregará á «sociedade constructora» o saldo que existir em seu poder ou em poder dos *trustees*, representado por acções e obrigações da companhia ou por dinheiro ou por outros quaesquer valores.

A «sociedade constructora» tomou, portanto, a seu cargo, como empreiteiro geral:

- 1.º A construção da linha de Loanda a Ambaca, por si ou por outrem;
- 2.º O pagamento de todas as despesas de organização, constituição e instalação da companhia, e as da administração d'ella, enquanto durar a construção;
- 3.º O pagamento do juro e amortisação das obrigações e todas as despesas do cambio e transferencias de dinheiro, enquanto o caminho não estiver de todo aberto á exploração.

Em 25 de novembro de 1885 José Domingos Ferreira Cardoso e Antonio de Queiroz Montenegro, declarando-se possuidores da concessão adjudicada a Alexandre Peres para a construção e exploração do caminho de ferro de Ambaca, comprometteram-se, por carta dirigida a João Burnay, a inserir no contrato de *trespasse* da concessão á companhia que tem de os substituir, «a clausula de ser o mesmo João Burnay considerado constructor da linha, embora a construção lhe seja confiada por outra qualquer pessoa ou corporação, com que elles ou a companhia tratem em primeiro logar, sendo o liquido da emissão em dinheiro ou valores depositados pelos *trustees* nos bancos designados pela companhia, destinados especialmente a satisfazer a importancia da construção, segundo o estipulado n'esta carta e á medida que as situações se forem vencendo».

Tendo João Burnay accedido em 28 de novembro de 1885 as condições exaradas na supracitada carta de 25 do mesmo mez, ficou obrigado, como sub-empreiteiro:

1.º A construir a linha ferrea nos termos da concessão, fazendo todos os fornecimentos e trabalhos, incluindo os estudos, expropriações, terraplanagens, obras de arte, vias, estações, casas de guarda, e dependencias, com o respectivo material, depositos, officinas, material fixo e circulante e de tracção, e todas as demais obras e fornecimentos, sem excepção alguma e nos termos da concessão e nos prazos marcados na mesma pelo preço geral e unico de 15:000\$000 réis o kilometro, para a empreitada geral, desde Loanda até á margem direita do Lucalla, em Pamba, concelho de Ambaca;

2.º A construir: as secções 1.ª e 2.ª ou 100 kilometros em quatorze mezes; as secções 3.ª, 4.ª e 5.ª ou 120 kilometros em dezoito mezes; e as restantes secções de toda linha e de todas as obras de Loanda a Ambaca em quatorze mezes, perfazendo o prazo total de quarenta e seis mezes para a completa execução de toda a empreitada, contados desde a data da approvação dos estudos da 1.ª secção pelos agentes do governo.

A sociedade constructora ficou com o direito de rescindir o contrato com perda para o empreiteiro dos decimos retidos, depositos e materiaes em deposito:

- a) Se o empreiteiro abandonasse os trabalhos;
- b) Se por falta de fundos não trouxesse liquidados e satisfeitos os pagamentos ao pessoal operario nas epochas estabelecidas¹;
- c) Se as obras não tivessem o devido desenvolvimento e as medias do trabalho mensal não assegurassem a conclusão d'aquellas no devido prazo.

Em caso de rescisão, o empreiteiro entregaria immediatamente á empreza geral todos os trabalhos executados, armazens, barracas, logares uteis, material, etc., na epocha em que a empreza geral estipulasse para poderem continuar as obras sem interrupção.

¹ O empreiteiro devia pagar de 1 a 5 e de 15 a 20, a quinzena finds em 30 e 15 de cada mez a todo o pessoal operario e pessoal indigena.

N'este caso far-se-ia a devida medição, para liquidação immediata, durante os primeiros 13 ou 14 dias pelo engenheiro da companhia ou quem ella nomeiasse e pelo empreiteiro ou seu representante e esta medição final, assim feita, seria tida e confirmada como boa e completa e por ambas as partes seria tomada como definitiva e sem appellação.

O sub-empiteiro não concluiu os trabalhos no prazo a que se obrigára¹; por esse motivo houve varios incidentes entre elle e a «sociedade constructora» — incidentes de que não temos a occupar-nos aqui e em que interveiu a casa *Eduard Pécher & C.^o*, de Anvers, como credora do sub-empiteiro por fornecimentos e por adiantamento de fundos — sendo, por fim, rescindido em 3 de março de 1890 o contrato da sub-empiteira celebrado em 25 de novembro de 1885².

2. — Despesa de construcção

Segundo as informações prestadas pela companhia, a despesa de construcção, referida a 30 de junho de 1893, foi de 8.124:527,5453 réis, comprehendendo-se n'esta importancia os gastos de administração tanto na séde da companhia como em Londres e os juros das quantias levantadas para occorrer ao pagamento dos trabalhos executados.

Para maior clareza reproduzem-se em seguida as verbas d'essa despesa, na parte

¹ Pelo contrato de 21 de setembro de 1887 (additamento ao de 26 de novembro de 1885) obrigára-se o sub-empiteiro a concluir toda a linha até 31 de agosto de 1890. Por accordo de 11 de julho de 1888 obrigou-se o sub-empiteiro a concluir os primeiros 240 kilometros até 1 de junho de 1889 e os restantes até maio de 1891. Em março de 1890 só estavam abertos á exploração 100 kilometros (Loanda a Catete), embora houvesse muitos trabalhos n'outras secções.

² Segundo as informações prestadas pela companhia, a rescisão do contrato foi notificada em 3 de março de 1890 a João Burnay e ao seu representante no Porto, convidando-os a nomear representante em Loanda, sendo requerida pelo juizo competente a posse judicial da linha, para o que se passou a competente deprecada. Como, porém, esquezesse fazer reconhecer em Lisboa a assignatura d'esse documento, foi pedida ao ministerio da marinha, em 22 de abril de 1890, a posse administrativa, para evitar delongas, pedido que foi deferido, sendo a posse dada administrativamente, enquanto não se effectuou a posse judicial que teve logar pouco depois. O representante do sub-empiteiro João Burnay assignou todos os inventarios e medições de trabalhos, deixando apenas de assignar o encerramento do processo por se ter ausentado. João Burnay havia accedido no seu contrato, alem das condições especiaes, todas as *Cláusulas e condições geracs das empreitadas*, approvadas por portaria de 8 de março de 1861, em cujo artigo 23.^o se autorisa a *posse administrativa* das obras e dos materiaes nos casos previstos no mesmo artigo.

Da rescisão do contrato originou-se um pleito entre João Burnay e a «sociedade constructora», tendo o mesmo João Burnay demandado a companhia e procurado, por intermedio dos tribunaes inglezes, arrestar em Londres os haveres da companhia em poder dos curadores (*trustees*); os tribunaes inglezes sentenciaram contra João Burnay, que foi condemnado aas custas.

Por auto de conciliação de 9 de janeiro de 1892, perante o juiz de paz do districto das Mercês, em Lisboa, concordaram João Burnay e Eduardo Pécher, por si e como representantes da firma *Ed. Pécher & C.^o*, de Anvers, em que estes davam quitação áquelle por fornecimento de materiaes e fundos na importancia de francos 3.000:961,92, dando-lhes João Burnay em pagamento todos os seus direitos como credor que se diz ser da «sociedade constructora do caminho de ferro de Ambaca», por réis 1.583:951,5540, fóra o juro de 6 por cento. Mais tarde, tendo Eduardo Pécher & C.^o combinado com a «sociedade constructora», e annueciado a companhia, reocor ao juizo arbitral, inseriu-se no respectivo compromisso uma clausula (artigo 8.^o), cujo § unico diz assim:

«Fica igualmente estabelecido que a firma *Eduard Pécher & C.^o*, e o proprio *Eduard Pécher* por si proprio individualmente, nenhum direito ou acção tem a exercer contra a «sociedade constructora do caminho de ferro de Ambaca», ou contra a «Companhia real dos caminhos de ferro n'travez de Africa» ou contra ambas, e nem ainda contra o governo portuguez, porque todos quantos direitos se attribue com respeito a fornecimentos de materiaes e fundos para o caminho de ferro de Ambaca os exerceu contra João Burnay no chamamento d'este ao juizo de conciliação, dando-lhe ali quitação, como se vê no mencionado auto de conciliação de 9 de janeiro do corrente anno de 1892.»

relativa á construcção, separando as que dizem respeito á construcção propriamente dita das que se referem á administração.

Acrescentam-se os preços kilometricos respectivos, tomando se por base a extensão de 308 kilometros actualmente em exploração e a que se refere a mencionada despesa.

Despesa de construcção

	Importancias		
	Por artigos	Por capitulos	Por kilometros
1.º — Construcção:			
Obras construidas directamente pela «sociedade constructora»	4.952.712,758		
Empreitada Burnay	1.373.921,882		
Liquidação Burnay	91.915,201		
Empreitada Vital — liquidação	1.095,585		
Pessoal de escriptorios e telegraphos	253.642,765		
Adiantamentos não restituídos	8.455,350		
		6.681.743,511	21.693,972
2.º — Administração e despesas diversas:			
Gastos de installação	8.733,685		
Gastos de emissão	216.529,226		
Vencimentos de administradores	270.369,885		
Vencimentos em Londres	129.935,567		
Imposto do sello	56.286,750		
Commissões e transferencias de fundos	19.574,046		
Fiscalisação das obras	5.489,675		
Indemnisação aos ex-concessionarios	31.000,000		
Despesas judiciais em Londres	5.628,380		
Prejuizo na venda de acções dos tabacos	2.000,000		
Juros de emprestimos	697.236,798		
		1.442.783,942	4.684,364
Total		8.124.527,453	26.378,336

Á despesa total de 8.124.527,453 réis devemos juntar a verba de 258.317,249 réis mencionada no balanço da companhia com o titulo de *variantes e obras a mais*, de modo que a despesa total da construcção dos 308 kilometros abertos á exploração é de 8.382.844,702 réis e o custo kilometrico de 27.217,8028 réis.

Esta despesa kilometrica está muito proxima do preço pago, que é de 26.842,6657 réis.

A conta desenvolvida das obras construidas directamente pela sociedade constructora, decompõe-se como se segue:

Estudos	108.954,6131
Terraplenagens	1.231.985,888
Obras de arte	1.087.439,8941
Via	1.027.155,5192
Estações	127.554,5556
Accessorios	25.687,5288
Telegrapho	17.239,518
Administração e despesas diversas	1.326.696,265
Total	4.952.712,758

A ultima verba do desenvolvimento acima (administração e despesas diversas) comprehende as seguintes parcelas:

Administração.....	353:007\$751
Despezas geraes.....	189:464\$266
Transporte e descargas.....	36:115\$816
Passagens.....	35:086\$755
Deslocações e gratificações.....	19:468\$430
Serviço medico.....	55:992\$920
Pessoal de acampamento.....	40:666\$135
Despezas de acampamento.....	14:457\$757
Adiantamentos.....	25:455\$217
Contas a liquidar.....	109:105\$498
Acabamentos, comprehendendo as grandes reparações.....	172:457\$330
Renda de casas.....	2:000\$000
Armazens geraes.....	265:026\$722
Lucros e perdas.....	8:391\$668
Total.....	1:326:696\$265

A elevação d'esta despesa, bem como a da administração da companhia, provém, em grande parte, da grande duração dos trabalhos, começados em 1885 e ainda hoje por terminar.

As obras construidas pelo sub-emprego Burnay foram avaliadas na quantia de 1.581:744\$660 réis ¹.

Esta verba decompõe-se nos seguintes capitulos:

Estudos.....	42:000\$000
Expropriações.....	22:000\$000
Terraplenagens.....	566:370\$710
Obras de arte.....	228:581\$920
Via.....	411:120\$000
Estações.....	68:094\$530
Accessorios.....	11:802\$000
Telegrapho.....	10:745\$500
Edificios para o pessoal.....	120:960\$000
Material circulante.....	100:070\$000
Total.....	1.581:744\$660

D'esta importancia figura na conta de construção a quantia de 1.373:921\$852 réis, estando a differença incluída na verba de pessoal da mesma conta e nas despesas de exploração.

3.— Conclusão da linha

O prazo concedido por portaria de 30 de novembro de 1897 para conclusão do caminho de ferro termina em 20 de outubro de 1898.

¹ Esta avaliação foi feita por um engenheiro escolhido pela companhia

N'essa data conta a companhia ter promptos os 56 kilometros de linha que ainda tem em construcção para chegar á margem direita do Lucalla. A companhia projecta instalar n'este ponto uma estação provisoria, na esperança de que o governo approve a proposta que lhe submetteu para a construcção de uma ponte sobre o Lucalla, devendo em tal caso a estação definitiva ser construida na margem esquerda d'este rio.

A quantia necessaria para terminar a construcção da linha até á margem direita do Lucalla é, segundo a nota fornecida pela companhia, de 481:112\$383 réis, sendo:

Trabalhos executados.....	45:486\$410
Trabalhos a executar.....	144:093\$636
Reparações da linha.....	44:235\$845
Saques de Africa e pagamentos de material.....	108:975\$693
Despezas de administração em Africa.....	48:320\$799
Carvão, travessas e material em expedição.....	50:000\$000
Imprevistos.....	40:000\$000
Total.....	481:112\$383

4. — Despesa de exploração

Os gastos totaes de exploração importam em 2.528:449\$935 réis.

N'esta quantia está incluído o custo de algum material circulante e miúdo e uma verba de lucros e perdas, a saber:

Exploração propriamente dita.....	2.262:758\$099
Material circulante.....	245:450\$810
Material miúdo.....	17:953\$292
Lucros e perdas.....	2:287\$734
Somma.....	2.528:449\$935

O desenvolvimento da verba de exploração propriamente dita, por annos, por kilometros de linha e por capitulos, mostra que a despesa kilometrica se tem conservado quasi estacionaria desde 1893, sendo a media dos ultimos cinco annos de 1:013\$923 réis.

As datas da abertura á exploração dos troços de linha successivamente construidos são as seguintes:

Troços	Extensão em kilometros	Data da abertura á exploração
De Loanda a Cabire.....	60	15 de outubro de 1888
De Cabire a Catete.....	40	1 de fevereiro de 1890
De Catete a Cassoneca.....	40	28 de dezembro de 1890
De Cassoneca a Colungumbo.....	40	18 de abril de 1891
De Colungumbo a Cassaalala.....	40	17 de abril de 1892
De Cassaalala a Oeiras.....	8	25 de novembro de 1892
De Oeiras a Camunginge.....	12	25 de junho de 1893
De Camunginge a Luinha.....	60	23 de novembro de 1893

*sem torhevid
n'isto algum an
fano porque en
Jun de 1893 ha
via em explor
com 260 k de
na 300 q*

Ha, alem d'isso, 8 kilometros construidos e abertos á exploração provisoriamente, mas cuja abertura só se tornará definitiva quando se abrir á exploração a respectiva secção que termina no kilometro 320.

*a) Vide minha n.º anexo ao relatório da C.ª relativo á permissão de 1893-94
+ pag. 112 do mesmo relatório de que resulta que a linha até ao kil. 320 que
abriu em 23 nov. 98*

A exploração faz-se actualmente com um comboio por dia, em cada sentido. O percurso total faz-se em dois dias, partindo o comboio ascendente de Loanda ás seis horas da manhã e chegando a Zenza ás cinco horas e trinta minutos da tarde. No dia seguinte parte de Zenza ás sete horas e quinze minutos da manhã, chegando a Baba ás tres horas e cincoenta e sete minutos da tarde. O comboio descendente sae de Baba ás sete horas e trinta minutos da manhã, chega a Zenza ás quatro horas e vinte e um minutos da tarde e parte no dia seguinte ás seis horas, chegando a Loanda ás cinco horas e nove minutos. A velocidade da marcha é de 20 kilometros por hora.

O material empregado n'este serviço e em deposito compõe-se de:

23 locomotivas,

29 carruagens,

161 vagoes.

5.— Rendimento da linha

O rendimento da linha, desde 1889 até março de 1898, por anno e por kilometro, foi o seguinte:

Anno	Kilometros	Rendimento	
		Total	Por kilometro
1889.....	60,000	12:750\$850	212\$514
1890 ¹	106,904	25:091\$620	234\$712
1891 ¹	168,220	50:149\$100	298\$116
1892 ¹	208,393	76:130\$260	365\$321
1893 ¹	236,318	110:360\$510	467\$000
1894 ¹	270,285	139:292\$130	515\$448
1895 ¹	294,290	193:887\$970	657\$168
1896.....	300,000	189:121\$070	630\$404
1897.....	300,000	204:008\$660	680\$029
1898 (janeiro a março).....	300,000	54:991\$880	733\$225

Nos dois ultimos annos houve, a partir de julho de 1897, o augmento de 75 por cento nas tarifas, o qual deu em resultado compensar-se em parte a diminuição de rendimento que se accentuava a partir de 1896. Effectivamente o rendimento, calculado pelas tarifas antigas, em 1895 e 1896 e por trimestre em 1897 e 1898, é o seguinte:

	Passageiros	Mercadorias	Diversos	Total
1895.....	43:395\$870	145:976\$850	4:015\$250	193:387\$970
1896.....	41:244\$580	144:781\$730	3:144\$760	189:121\$070
1.º trimestre de 1897.....	10:235\$290	59:642\$960	662\$330	70:540\$600
2.º trimestre de 1897.....	7:841\$020	35:570\$350	582\$700	43:994\$070
3.º trimestre de 1897.....	5:042\$380	17:325\$880	486\$000	23:454\$260
4.º trimestre de 1897.....	3:684\$490	25:185\$640	653\$560	29:723\$690
1.º trimestre de 1898.....	3:885\$420	28:114\$170	1:152\$140	33:151\$730

¹ A extensão de linha indicada representa uma media dos kilometros explorados durante todo o anno e dos kilometros que só o foram durante uma parte do mesmo anno. Essa media foi obtida dividindo o rendimento annual pela somma dos rendimentos medios nas duas partes do anno.

Mostra este quadro que a differença de rendimento total entre o 1.º e o 2.º trimestre de 1897, ou 26:546\$530 réis, é superior á differença entre o 2.º e o 3.º, ou 20:539\$810 réis, apesar de no 3.º trimestre ter havido augmento de tarifas; e o mesmo se nota na receita devida ás mercadorias; d'onde parece poder-se concluir que esse augmento não influíu na baixa do rendimento. Mas se se attender á receita proveniente dos passageiros vê-se que o augmento de tarifas produziu uma diminuição no numero d'estes.

Esta circumstancia torna-se bem manifesta no seguinte quadro onde se apresenta o movimento dos passageiros das tres classes, bem como o das mercadorias de grande e pequena velocidade, por annos em 1895 e 1896, e por trimestres em 1897 e 1898.

	Passageiros				Mercadorias		
	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	Total
1895.....	2.628	1.208	51.090	54.866	688,943	14:047,328	14:736,271
1896.....	2.051	2.825	49.959	54.835	642,206	14:703,218	15:345,424
1.º trimestre de 1897.....	395	762	11.788	12.945	136,985	4.721,376	4.858,361
2.º trimestre de 1897.....	377	728	9.625	10.730	115,615	3.460,174	3.575,789
3.º trimestre de 1897.....	142	324	5.581	6.047	81,769	2.174,934	2.256,703
4.º trimestre de 1897.....	121	297	4.731	5.149	73,082	2.852,155	2.925,237
1.º trimestre de 1898.....	120	306	5.111	5.537	61,429	3:228,512	3:289,941

A elevação das tarifas deu pois em resultado uma diminuição consideravel de passageiros, principalmente nos de 1.ª classe, bem como nas mercadorias de grande velocidade. Parece, porém, não ter influído sensivelmente nas mercadorias de pequena velocidade.

Uma outra consequencia evidenciada pelos quadros precedentes é o acrescimo de rendimento manifestado no ultimo trimestre de 1897 e no 1.º de 1898. Nos mezes de abril e maio houve uma diminuição importante no rendimento em virtude da interrupção do serviço causada pelos temporaes; mas no mez de junho o rendimento elevou-se a 25:002\$880 réis, sendo este o maior rendimento mensal depois que vigora a nova tarifa.

É, pois, permittido esperar que o movimento augmente, sendo de presumir que esse augmento se accentue de um modo permanente logo que a linha chegue ao Lucalla, principalmente se a estação *terminus* ficar na margem esquerda d'este rio, como a companhia já propoz ao governo.

VII

Balanco em 31 de julho de 1898

Como elemento para se apreciar a situação da companhia, pareceu conveniente apresentar o balancete, referido a 31 de julho de 1898, formulado pela mesma companhia, acompanhando-o com os esclarecimentos mais essenciaes para elucidação de algumas das respectivas verbas. O balancete de que se trata é o seguinte:

Activo

1. <i>Accionistas</i> —50 por cento a entrar sobre 18:400 acções.....	828:000\$000
2. <i>London & Brazilian Bank</i>	427\$949
3. <i>Obrigações em ser</i> (não emittidas).....	640:080\$000
4. <i>Differença na emissão</i> (com relação ao nominal).....	2.123:188\$200
5. <i>Mala real portugueza</i> —acções tomadas.....	180:000\$000
6. <i>Contrato de construcção</i> (pago á «sociedade constructora»).....	8.627:538\$356
7. <i>Propriedades</i>	44:136\$457
8. <i>Moveis e utensilios</i>	20:669\$786
9. <i>Linha em construcção e material</i>	1.297:514\$994
10. <i>Variantes e obras a mais</i>	258:317\$249
11. <i>Deposito no Banco de Portugal</i>	29\$422
12. <i>Marcuard Krauss & C.^a</i>	40\$830
13. <i>J. Mathieu & Fils</i>	88\$373
14. <i>Trustees</i> (importancia em consolidados e em dinheiro).....	225:037\$351
15. <i>Caixa</i>	3:324\$956
16. <i>Sociedade constructora do caminho de ferro de Ambaca</i>	2.039:977\$111
17. <i>Direcção em Loanda</i>	7:250\$864
18. <i>Henry Burnay & C.^a</i> (contrato de 17 de janeiro de 1896).....	8:250\$000
19. <i>Trustees, c/ de despesas</i>	810\$419
20. <i>Administrador delegado em Lisboa</i>	3:030\$953
	<u>16.307:713\$270</u>

Passivo

21. <i>Capital</i>	3.600:000\$000
22. <i>Obrigações</i>	8.448:300\$000
23. <i>Obrigações sorteadas por pagar</i>	4:410\$000
24. <i>Credores</i>	12:800\$000
25. <i>Thesouro portuguez</i>	1.584:553\$568
26. <i>Banco nacional ultramarino</i>	135:500\$000
27. <i>Letras a pagar:</i>	
Promissorias a favor do banco ultramarino.....	250:000\$000
Promissorias a favor de Henry Burnay & C. ^a	393:750\$000
Promissorias a encontrar na c/corrente dos mesmos..	<u>100:000\$000</u>
	743:750\$000
28. <i>Banco de Portugal</i>	688:646\$958
29. <i>Banco alliança</i>	50:000\$000
30. <i>Ministerio da fazenda</i> —importancias recebidas por conta de subsidios	647:055\$064
31. <i>Henry Burnay & C.^a</i>	308:207\$589
32. <i>Saques de Africa</i>	84:490\$091
	<u>16.307:713\$270</u>

O presidente do conselho de administração da companhia declarou, ao apresentar este balancete, que as verbas que o compõem estão sujeitas a qualquer alteração resultante dos lançamentos finais do seu balanço de 30 de junho de 1898, quando este tenha de ser fechado, alteração que, a dar-se, não modificará muito o activo e passivo do mesmo balancete.

Para facilitar a comprehensão de cada uma das verbas do balancete pareceu á commissão conveniente completal-o com os seguintes esclarecimentos organisados em harmonia com os informações prestadas pela companhia.

1. *Accionistas, 828:000\$000 réis*

É o valor nominal das 40:000 acções.....	3.600:000\$000
Deduzindo:	
21:600 acções liberadas, a 90\$000 réis.....	1.944:000\$000
18:400 acções com desembolso de 50 por cento.....	828:000\$000
É a diferença.....	<u>2.772:000\$000</u>
	828:000\$000

2. *London & Brazilian Bank, 427\$949*

É a importancia do saldo de conta.

3. *Obrigações em ser (não emitidas), 640:080\$000*

Esta verba representa a importancia das obrigações ainda não entregues pelos curadores (*trustees*) á companhia, a saber:

1:460 obrigações em titulos de cinco obrigações (ou £ 100).....	131:400\$000
5:652 obrigações em titulos de uma obrigação (ou £ 20).....	508:680\$000
	<u>640:080\$000</u>

4. *Diferença na emissão (em relação ao nominal), 2.123:188\$200 réis*

Esta verba representa a diferença entre o valor nominal das obrigações (90\$000 réis) e o preço de 75 por cento a que foram tomadas. Sendo as obrigações creadas 94:500 e existindo em ser 7:112, foram collocadas 87:388. Representando o producto liquido de cada obrigação 65\$700 réis, sendo, portanto, a diferença entre essa importancia e o o valor nominal 24\$300 réis em obrigação, é a diferença na emissão das referidas 87:388 obrigações.....

Deduzindo a importancia da diferença na emissão correspondente a 14 das obrigações em ser, que foram amortizadas por sorteio e com respeito ás quaes não se acba lançada em conta a diferença de que se trata (24\$300 réis \times 14).....

É a importancia da diferença na emissão como acima se indica.....

5. *Mala real portugueza, 180:000\$000 réis*

Esta verba corresponde ao custo das acções da *Mala real portugueza* tomadas pela companhia.

6. *Contrato de construcção, 8.267:538\$356 réis*

Esta verba representa:

Importancia do adiantamento primitivo nos termos do contrato de construcção.....	360:000\$000
Importancia paga á «sociedade constructora» pelos 308 kilometros já construidos, á razão de 26:842\$657 réis por kilometro ¹	8.267:538\$356
Total.....	<u>8.267:538\$356</u>

¹ Este preço de 26:842\$657 réis é o que corresponde approximadamente ao fixado no artigo 2.º, alinea b), n.º 1.º e 2.º, do contrato de empreitada geral de 21 de novembro de 1885. Sommando o valor nominal de 36:000 acções (3.240:000\$000 réis) com a importancia correspondente a 94:500 obrigações ao preço de 67\$500 réis (6.378:750\$000 réis) e dividindo a somma por kilometros 357,5, obtém-se o preço medio de 26:905\$594 réis, que por accordo dos interessados foi reduzido a 26:842\$657 réis por kilometro.

7. *Propriedades, 44:1368457 réis*

Esta verba representa a importancia do custo e obras do predio em que se acha installada a administração da companhia no Porto ¹.

8. *Moveis e utensilios, 20:6695786 réis*

Esta verba representa o valor dos moveis e utensilios existentes no Porto, Lisboa, Londres e Loanda.

9. *Linha em construção e material, 1.297.5145994 réis*

Esta verba representa o custo dos trabalhos feitos e do material junto á obra nos ultimos 56 kilometros, isto é, do kilometro 308 em diante.

10. *Variantes e obras a mais, 258:3175249 réis*

Esta verba representa a importancia de trabalhos executados nos 308 kilometros em exploração — variantes e obras a mais — que a companhia concordou deverem ser consideradas fóra do preço da empreitada geral. A importancia de 258:3175249 réis de que se trata terá, portanto, de ser levada mais tarde a despezas do primeiro estabelecimento com os outros encargos da construção.

11. *Deposito no Banco de Portugal, 295422 réis*

É saldo de conta.

12. *Marcuard Krauss & C., 408830 réis*

É saldo de conta.

13. *J. Mathieu & Fils, 888373 réis*

É saldo de conta.

14. *Trustees (importancia em consolidados e em dinheiro), 225.0375351 réis*

Esta verba representa a importancia do coupon vencido em 1 de julho de 1898 e £ 5.000 que os curadores (*trustees*) têm sempre em seu poder para garantir as despezas em Londres.

15. *Caixa, 3.3245956 réis*

É a importancia do dinheiro em caixa na data do balancete.

16. *Sociedade constructora do caminho de ferro de Ambaca, 2.039:9775111 réis*

Segundo o balancete de 31 de julho, a companhia era credora da «sociedade constructora do caminho de Ambaca» em 30 de junho de 1898 pela importancia approximadamente correspondente ao *deficit* da mesma sociedade..... 2.039:9775111 pelas indicações da nota das importancias recebidas pela «sociedade constructora» e do que ella gastou com a construção e exploração da linha e mais encargos do seu contrato, resulta que a «sociedade» tem um *deficit* de..... 2.027:9255520
 verifica-se haver entre as duas verbas uma differença de..... 12:051591

¹ Não estando demarcados os terrenos que devem pertencer á companhia nos termos do n.º 2.º do artigo 25.º do contrato de concessão de 25 de setembro de 1885, não figura n'este balanço o valor dos mesmos terrenos (cerca de 18:200 hectares).

que resulta de a referida nota não representar o estado completo das diversas contas entre a companhia e a sociedade, mas unicamente o que a sociedade recebeu de rendimento da linha, de garantias de juro e de pagamentos dos kilometros de linha já construidos, e o que a sociedade gastou com os diversos encargos resultantes do contrato de construção¹.

Tomando como ponto de partida a importancia de 2.027.925\$520 réis de *deficit* accusado pela «sociedade constructora», resulta das informações prestadas pela companhia que esse *deficit* provém da differença entre

as importancias pagas pela «sociedade constructora» ²	15.504.690\$435
e as importancias recebidas pela mesma sociedade ³	13.476.764\$915
	<u>2.027.925\$520</u>

As importancias pagas pela «sociedade constructora» decompõem-se pela seguinte fórma:

Obras em geral:

Empreitada João Burnay.....	1.373.921\$852	
Construção de conta da «sociedade constructora».....	4.952.712\$758	6.326.634\$610
Conpon de obrigações.....	4.408.023\$053	
Deduzindo a differença de cambio.....	852.723\$953	3.555.299\$100

Differença de cambio:

No coupon.....	852.723\$953	
No custo do material, etc.....	443.689\$994	1.296.413\$947
Eugenio Fezas Vital (empreitada).....		1.095\$585
Despezas judiciais em Londres.....		5.629\$390
Juros.....		697.236\$728
Gastos de emissão.....		216.529\$226
Imposto do selo.....		56.286\$750
Gastos de instalação.....		8.733\$685
Despezas de administração em Londres.....		129.935\$567
Commissões e transferencias de fundos.....		19.574\$046
Gastos geraes (sellos, vencimentos do pessoal de escriptorio, telegrammas, etc.).....		258.642\$765
Gastos de administração (vencimentos).....		270.369\$885
Gastos de fiscalisação.....		5.489\$675
Indemnisação aos ex-concessionarios.....		31.000\$000
Prejuizo nas acções da companhia dos tabacos vendidas.....		2.000\$000
Adiantamentos não restituídos.....		8.455\$350
Despezas geraes de exploração.....		2.528.449\$935
Liquidação de João Burnay (empreitada).....		91.915\$201
Total.....		<u>15.504.690\$435</u>

¹ Foi por essa razão que a companhia declarou na referida nota que o *deficit* por ella accusado (2.027.925\$520 réis) representava «aproximadamente» o debito da sociedade constructora á companhia.

² Declarou a companhia que as verbas, adiante especificadas, em que se decompõe esta importancia, estão sujeitas a qualquer alteração resultante dos lançamentos finais do balanço da «sociedade constructora» em 30 de junho de 1898, quando este tenha de ser fechado, alteração que, a dar-se, não modificará as bases geraes dos esclarecimentos de que se trata.

Transporte 15.504:690,8435

Recebeu a «sociedade constructora»:

Rendimento da linha	1.084:029,5124	
Importancia de garantias de juro.....	3.562:660,8084	
Importancia paga pela companhia pelos 308 kilometros construidos, á rasão de 26:842,8657 réis por kilometro	8.627:588,5356	
Importancia abonada para pagamento do coupon de 1 de julho de 1898	202:587,8351	13.476:764,8915
é portanto o <i>deficit</i>		2.027:925,5520
que junto á importancia da differença acima indicada.....		12:051,5591
perfaz a verba que figura no balancete de 31 de julho de 1898 como de- bito da «sociedade constructora» por adiantamentos feitos pela compa- nhia.....		2.039:977,8111

17. *Direcção em Loanda, 7:250,864 réis*

Representa o saldo existente em Loanda.

18. *Henry Burnay & C.^o (contrato de 17 de janeiro de 1896), 8:250,000 réis*

Esta importancia representa a quantia por que a mais foram passadas as promissorias a favor de *Henry Burnay & C.^o* em virtude do contrato de 17 de janeiro de 1896.

Sendo a importancia das promissorias a favor de <i>Henry Burnay & C.^o</i> , conforme a verba 27 do passivo (letras a pagar).....	393:750,000	
e sendo em 31 de julho o saldo em debito da companhia a <i>Henry Burnay & C.^o</i> pelo emprestimo effectuado pelo citado contrato.....	385:500,000	
é a differença, levada ao activo da companhia.....		8:250,000

19. *Trustees, conta de despesa, 810.419 réis*

É o saldo existente em poder dos curadores (*trustees*).

20. *Administrador delegado em Lisboa, 3:030,953 réis*

É o saldo existente em poder do administrador delegado.

21. *Capital, 3.600:000,000 réis*

Representa o valor nominal de 40:000 obrigações de 90,000 réis cada uma.

22. *Obrigações, 8.448:300,000 réis*

Esta verba representa a differença entre o valor nominal de 94:500 obrigações creadas.....	8.505:000,000	
e o valor de 630 obrigações amortisadas.....	56:700,000	
		8.448:300,000

Do valor nominal das 94:500 obrigações creadas (8.505:000\$000 réis):

foi recebida dos curadores nos termos do respectivo contrato (clausula 5. ^a , n.º 7.º) a importância de £ 70:000.....	315:000\$000
foi recebido dos curadores para pagamento de 300 kilometros de linha ferrea á razão de 18:000\$000 réis por kilometro.....	5.400:000\$000
existe em poder dos curadores em consolidados e dinheiro.....	26:731\$800
representa a differença no preço de emissão em relação ao nominal....	2.123:188\$200
é o valor nominal das obrigações em ser.....	640:080\$000
	<u>8.505:000\$000</u>

23. *Obrigações sorteadas, por pagar, 4:410\$000 réis*

Representa o valor de 49 obrigações sorteadas para amortisação e ainda não apresentadas para pagamento.

24. *Credores, 12:800\$000 réis*

Este debito decompõe-se pela seguinte fórma:

Carlos Lopes.....	2:800\$000
Alexandre Peres.....	10.000\$000
	<u>12:800\$000</u>

Esta importancia representa adiantamento de dinheiro, sem juro, feito á companhia para occorrer a despezas correntes.

25. *Thesouro portuguez, 1.584:553\$568 réis*

Esta verba representa o saldo em divida do debito da companhia ao thesouro publico, nos termos do contrato de 20 de outubro de 1894.

Era o debito da companhia em 20 de outubro de 1894.....	1.612:541\$407
foi amortisada, nos termos do mesmo contrato, a importancia de.....	27:987\$839
é o saldo como acima ¹	<u>1.584:553\$568</u>

26. *Banco nacional ultramarin, 135:500\$000 réis*

Esta verba representa a differença entre o saldo da divida da companhia ao banco pelo emprestimo que lhe foi feito nos termos do contrato de 17 de janeiro de 1896.....	385:500\$000
e a importancia das promissorias representativas de uma parte do mesmo emprestimo comprehendidas na verba 27 (letras a pagar).....	250:000\$000
	<u>135:000\$000</u>

¹ Alem d'isto deve a companhia ao thesouro 411:717\$064 réis que lhe foram abonados por supplementos feitos por despacho de 21 de dezembro de 1897 e diferentes despachos posteriores (supplementos que, com os respectivos juros, estão representados em dez promissorias á ordem do governo na importancia total de 429:303\$578 réis, a vencer em 25 de dezembro de 1898) e mais as inscripções de valor nominal de 417:000\$000 réis que lhe foram emprestados para sobre ellas a companhia levantar um emprestimo de 100:000\$000 réis.

Os 411:717\$064 réis do supplemento feito em 21 de dezembro de 1897 estão incluídos na verba 30 (importancias recebidas por conta de subsidios).

27. *Letras a pagar, 743.750\$000 réis*

Esta verba representa as promissórias passadas pela companhia por importancia correspondente a uma parte dos empréstimo feitos pelo Banco nacional ultramarino e Henry Burnay & C.^a

28. *Banco de Portugal, 688.646\$958 réis*

Esta verba representa o saldo do empréstimo de 702.877\$757 réis feito pelo banco de Portugal.

29. *Banco alliança, 50.000\$000 réis*

Esta verba representa a importancia de um empréstimo feito em 7 de janeiro de 1897, que ainda não teve amortização alguma.

30. *Ministerio da fazenda, importancias recebidas por conta de subsídios, 647.055\$064 réis*

Esta verba decompõe-se pela seguinte fórma:

Adiantamentos por conta das garantias de juro, importancias entregues á companhia desde 21 de dezembro de 1897 até 6 de junho de 1898...	596:555\$064
Quarta prestação ao Banco nacional ultramarino por conta do empréstimo de 1.000:000\$000 réis.....	22:500\$000
Primeira prestação ao Banco de Portugal por conta do empréstimo de réis 700:000\$000.....	28:000\$000
Total ¹	<u>647:055\$064</u>

31. *Henry Burnay & C.^a, 308.207\$589 réis*

Esta verba representa o saldo da sua conta corrente, que junto á importancia de 100:000\$000 réis de promissórias a favor dos mesmos, incluída na verba 27 (letras a pagar) perfaz o total de 408.207\$589 réis, ssido da divida da companhia.

32. *Saques de Africa, 84:490\$091 réis*

Esta importancia representa saques de Africa, a saber:

Saques a favor do Banco nacional ultramarino:	
N.º 1:371, vencido em 23 de junho de 1898.....	18:384\$568
N.º 1:392, vencido em 27 de julho de 1898.....	25:003\$322
N.º 1:414, a vencer em 25 de agosto de 1898.....	21:350\$116
N.º 1:429, a vencer em 17 de agosto de 1898.....	8:628\$150
	<u>73:366\$156</u>
Saques a favor de diversos.....	<u>11:123\$935</u>
	<u>84:490\$091</u>

¹ Estando calculada (mas ainda não apurada definitivamente) em 235:338\$000 réis a importancia da garantia de juros correspondente ao primeiro semestre de 1898, passou a companhia promissórias á ordem do governo pela importancia restante, isto é, por 411:717\$064 réis e mais os respectivos juros, (total 422:303\$578 réis) a vencer em 25 de dezembro de 1898.

VIII

Conclusão

Os factos que mais essencialmente se ligam com a situação financeira da companhia podem ser resumidos no que adiante segue.

A companhia obrigára-se pelo contrato de 25 de setembro de 1885 a concluir o caminho de ferro de Loanda a Ambaca de modo a poder ser entregue ao transitio publico no prazo de quatro annos.

Difficuldades da construção nos primeiros periodos dos trabalhos e a crise economica e financeira que desde 1891 tem pesado sobre o paiz e que affectou tanto a situação da companhia como a de seu empreiteiro geral, a «sociedade constructora», impediram a conclusão do caminho de ferro, tornando indispensaveis successivas prorogações do prazo primitivo. A companhia tem actualmente em exploração 308 kilometros de linha e espera concluir os restantes 56 kilometros até outubro de 1898.

Da crise economica e financeira derivaram-se para a companhia embaraços grandes provenientes da difficuldade de collocar no mercado as obrigações destinadas ao pagamento das despesas de construção (embora a «sociedade constructora» houvesse tomado essas obrigações a preço firme), da depressão dos cambios, do prolongamento das despesas de administração por um periodo larguissimo, e dos encargos das operações financeiras a que teve de recorrer para fazer face aos seus compromissos.

A companhia fez ao governo em 1891 um supprimento importante (£ 370:000) representado por letras do thesouro publico, cuja liquidação foi facilitada pela reforma successiva das mesmas letras. Mas o governo pelo seu lado auxiliou a companhia por diversas formas — prorogando successivamente os prazos para a conclusão do caminho de ferro, adiantando-lhe sommas importantes¹, dando aval a letras da companhia para serem descontadas no Banco de Portugal, emprestando-lhe inscrições na posse da fazenda para sobre ellas levantar dinheiro, permitindo a elevação media de 75 por cento nos preços fixados na primitiva tarifa para transporte de passageiros e mercadorias.

Se o accordo de 31 de outubro de 1891 tivesse sido mantido, fazendo-se mensalmente á companhia o adiantamento de 135:000\$000 réis até se concluir a linha (isto é, até ao fim de 1893), é provavel que se tivessem evitado em parte as difficuldades actuaes e que o caminho de ferro já estivesse concluido até ao rio Lucalla. Mas esse accordo, que representava um justo auxilio á companhia, um acto de equidade para com ella e uma sensata providencia de politica colonial, não era para o estado uma obrigação legitimamente derivada dos contratos de concessão do caminho de ferro auctorisados pelas côrtes.

O contrato celebrado entre a companhia e o governo em 20 de outubro de 1894, modificou vantajosamente para o estado o contrato de concessão de 25 de setembro de 1885 e alliviou a companhia da obrigação de pagar em prazo curto os 1.612:541\$407 réis que devia naquella data, mas não lhe deu novos recursos, antes lh'os diminuiu pelo desconto de 300\$000 réis por anno e por kilometro na garantia de juro, desconto que para os 300 kilometros sobre que se paga actualmente essa garantia representa 90.000\$000 réis annuaes e que se elevará a 109:200\$000 por anno quando todo o caminho de ferro estiver em exploração.

¹ O debito da companhia ao thesouro por dinheiro adiantado representa a quantia de réis 2.006:857\$146. O ministerio da fazenda deu aval á companhia por letras na importancia de 700 contos de réis e emprestou-lhe inscrições no valor de 417 contos de réis nominaes.

A elevação dos preços das tarifas para transporte de passageiros e mercadorias estabelecida pelo contrato de 11 de março de 1897, não deu todo o resultado que se esperava, embora compensasse a diminuição de rendimento que se accentuára a partir de 1896. É, porém, de esperar que o movimento augmentará e que esse augmento se accentuará logo que se abram á exploração os 56 kilometros de linha em construção até ao rio Lucalla. Os resultados obtidos até agora, e expressos nas estatísticas respectivas, não permitem, contudo, esperar que o producto da elevação das tarifas dê n'um periodo proximo o preciso para (depois de satisfeitos os encargos da construção do caminho de ferro até Ambaca e de pago em oiro o juro e amortisação das obrigações) haver um excedente que possa ser applicado á construção do caminho de ferro de Ambaca a Malange, ou que possa ser tomado como base para qualquer operação financeira destinada a levantar por emprestimo os fundos necessarios para essa construção.

Para apreciação da actual situação financeira da companhia convem lembrar que por contrato de 21 de novembro de 1885 a «sociedade constructora» obrigou-se não só a construir o caminho de ferro de Loanda a Ambaca, mas tambem a satisfazer, enquanto a linha não for completamente aberta á exploração, todas as despesas da administração economica e technica da companhia, o juro e amortisação das obrigações e as despesas de cambio e transferencia de dinheiro. A «sociedade constructora» ficou com o direito de receber da companhia pela construção e pelos indicados encargos: 36:000 acções ou o seu valor em dinheiro a rasão de 90\$000 réis cada uma, 147:000 obrigações do valor nominal de 90\$000 réis cada uma e do typo de 3 por cento (á rasão de 40\$500 réis cada uma ou o equivalente ao preço que se estipulasse se o juro fosse outro), os rendimentos de todos os depositos e valores da companhia, as garantias de juro pagas pelo governo portuguez, e o saldo em acções, obrigações, dinheiro ou outros valores, que exista em poder da companhia ou dos seus coradores quando o caminho de ferro estiver construido, approved pelo governo e aceito pela companhia.

As difficuldades da companhia são, portanto, no fundo, as da «sociedade constructora» com quem está intimamente ligada e a quem faltaram, pelos motivos indicados, os recursos com que contava para satisfazer aos seus compromissos, tendo a sociedade de recorrer á companhia para obter, por intermedio d'esta, varias sommas de que necessitava para fazer face aos seus encargos.

Da situação resultante do balanço de 31 de julho de 1898 e do mais que ficou exposto, verifica-se que as principaes dividas da companhia são as seguintes:

Ao thesouro publico	conforme o contrato de 20 de outubro de 1894.....	1.584:553\$568	
	promissorias a vencer em 25 de dezembro de 1898.....	422:308\$578	2.006:857\$146
Ao Banco de Portugal, conforme o accordo de 13 de abril de 1897.....		688:646\$958	
Ao Banco nacional ultramarino e Henry Burnay & C. ^a , conforme o contrato de 17 de janeiro de 1896.....		771:000\$000	
A Henry Burnay & C. ^a , em conta corrente conforme o accordo de 1 de maio de 1897.....		408:207\$589	
Ao Banco alliança, conforme o accordo de 7 de janeiro de 1897.....		50:000\$000	
Ao Montepio geral, operação feita em agosto de 1898...		100:000\$000	
Saques de Africa a favor do Banco nacional ultramarino e de outros (deduzida da verba incluída no balancete de 31 de julho a importancia paga até 22 de agosto)....		73:574\$988	2.091:429\$535
			4.098:286\$681

	<i>Transporte</i>	4.098:286\$681
Deduzindo, porém, a importancia da divida ao thesouro publico, conforme o contrato de 20 de outubro de 1894, cujo pagamento foi assegurado pela deducção na importancia da garantia de juro.....		1.584:553\$568
		<u>2.513:733\$113</u>
Mas adicionando a importancia que a companhia terá de pagar opportunamente á «sociedade constructora», nos termos do seu contrato, por 56 kilometros de linha (a abrir á exploração no fim de outubro de 1898) a rasão de 26:842\$657 réis por kilometro.....		1.503:188\$792
Póde-se computar, portanto, a divida da companhia em.....		<u>4.016:921\$905</u>

Para fazer face a esta divida tem actualmente a companhia:

a haver dos accionistas (50 por cento sobre 18:400 acções do valor nominal de 90\$000 réis cada una).....	828:000\$000
a haver da «sociedade constructora»:	
debito da sociedade segundo o balancete de 31 de julho de 1898.....	2.039:977\$111
importancia dos trabalhos feitos e material junto á obra, segundo o mesmo balancete.....	1.297:514\$994
	<u>3.337:492\$105</u>
a haver dos curadores (<i>trustees</i>) 7:112 obrigações tomadas pela «sociedade constructora» a 65\$700 réis cada uma.....	467:258\$400
	<u>4.632:750\$505</u>

O credito da companhia sobre a sociedade terá de ser acrescido das despezas de administração economica e technica, de differenças de cambio e transferencias de dinheiro e outras a que está obrigada a sociedade nos termos do seu contrato, pelo periodo que decorrer desde 31 de julho até que a linha esteja concluida, approvada pelo governo e aceita pela companhia.

No resumo acima feito, do que a companhia tem para fazer face á sua divida, não se incluiu o valor dos terrenos que lhe devem pertencer nos termos da concessão, porque esses terrenos (cerca de 18:200 hectares) não estão demarcados nem é facil determinar-lhes actualmente o valor.

Comparando o que a companhia terá a pagar.....	4.016:921\$905
com o que a companhia tem a haver.....	4.632:750\$505
resulta excesso de credito sobre o debito de.....	<u>615:828\$600</u>

Como, porém, a companhia tem em varias communicacões dirigidas ao governo insistido sobre a difficuldade de realisar n'um periodo proximo a cobrança do que devem os accionistas e a realisacão do que deva a «sociedade constructora» está dependente de uma liquidacão cujos termos definitivos não é possivel precisar desde já, resulta que a companhia não póde contar com os recursos constantes d'essas duas verbas para amortisacão immediata da sua divida.

Por isso a companhia, não obstante ter, como acima fica dito, um excesso de réis 615.828\$600 do seu credito sobre o seu debito, declarou necessitar para conclusão da linha até á margem direita do rio Lucalla a quantia de 481:112\$383 réis, já indicada a pag. 37.

Os encargos e as receitas com que pôde contar a companhia para o segundo semestre de 1898, podem ser calculados pela seguinte estimativa:

A companhia precisará:

Para juro e amortisação de obrigações ao mesmo cambio (29⁵/₈) do primeiro semestre de 1898 e para o mesmo numero de obrigações 357:555,6064

Para despesas de exploração á razão de 1:013,5923 réis por anno e por kilometro:

308 kilometros durante seis mezes..... 156:144,5142
56 kilometros durante dois mezes..... 9:463,5281 165:607,5423

Para despesas de administração em Portugal, despesas de escriptorio, despesas de administração em Londres e outras..... 32:500,5000

Para encargos de empréstimos (não incluindo a divida ao thesouro, a que se refere o contrato de 20 de outubro de 1894)..... 63:065,5000

618:727,5487

Para fazer face a estes encargos poderá a companhia dispor dos seguintes recursos:

Rendimento da linha segundo a tarifa antiga e garantia a pagar pelo estado para completar 1:200,5000 réis por anno e por kilometro:

300 kilometros em seis mezes..... 180:000,5000
64 kilometros em dois mezes..... 12:800,5000 192:800,5000

Garantia de 6 por cento a pagar pelo estado¹:

300 kilometros em seis mezes..... 180:000,5000
64 kilometros em dois mezes..... 12:800,5000 192:800,5000
385:600,5000

Deduzindo para o estado nos termos de contrato de 20 de outubro de 1894, 300,5000 por anno e por kilometro:

300 kilometros em seis mezes..... 45:000,5000
64 kilometros em dois mezes..... 3:200,5000 48:200,5000
337:400,5000

Diferença entre o producto da tarifa antiga e o da tarifa moderna tomado por base o rendimento do primeiro semestre de 1898..... 35:395,5000

Total..... 372:795,5000

Sendo a despesa provavel da companhia no segundo semestre de 1898 como acima ficou dito..... 618:727,5487

será o deficit provavel..... 245:932,5487

Os encargos e as receitas com que pôde contar a companhia para o anno civil de 1899 podem ser calculados pela seguinte estimativa:

A companhia precisará:

Para juro e amortisação de 94:500 obrigações, ou sejam £ 95:195 ao cambio de 30..... 742:521,5000

Para despesas de exploração a 1:000,5000 réis por anno e por kilometro em 364 kilometros..... 364:000,5000

Para despesas de administração em Portugal, despesas de escriptorio e outras e despesas de administração em Londres..... 65:000,5000

Para encargos de empréstimos (não incluindo a divida ao thesouro a que se refere o contrato de 20 de outubro de 1894)..... 148:130,5000

Total..... 1.319:651,5000

¹ Veja-se a nota I na pag. 51.

Para fazer face a estes encargos poderá a companhia dispor dos seguintes recursos :

Rendimento da linha segundo a tarifa antiga e garantia a pagar pelo estado para completar 1:200\$000 réis por anno e por kilometro, 364 kilometros.....	436:800\$000
Garantia de juro de 6 por cento a pagar pelo estado em relação a 364 kilometros ¹	436:800\$000
	<u>873:600\$000</u>
Deduzindo para o estado, nos termos do contrato de 20 de outubro de 1894, 300\$000 réis por kilometro.....	109:200\$000
	<u>764:400\$000</u>
Diferença entre o producto da tarifa antiga e o da tarifa moderna, tomando por base o rendimento do anno de 1897 ²	125:784\$470
Total.....	890:184\$470
Sendo a despesa provavel no anno de 1899, como acima ficou dito....	1.319:651\$000
será o <i>deficit</i> provavel.....	<u>429:466\$580</u>

As estimativas acima indicadas estão sujeitas a alterações provenientes quer do augmento do trafego, quer das alterações do cambio, quer da diminuição das despesas de exploração; essas estimativas representam, porém, no momento actual, os rendimentos e encargos approximados com que parece dever-se contar.

A companhia, precisa, portanto:

para a conclusão da linha.....	481:112\$333
para cobrir o <i>deficit</i> provavel do segundo semestre de 1898...	245:932\$487
para cobrir o <i>deficit</i> provavel do anno de 1899.....	429:466\$580
	<u>1.156:511\$400</u>

Tendo-se referido está relatorio varias vezes ás difficuldades trazidas á companhia pelo aggravamento dos cambios, julga a comissão conveniente deixar bem claramente consignada a sua opinião de que, em direito stricto e na execução dos contratos vigentes, não tem a companhia que reclamar do estado compensação de qualquer especie por prejuizos provenientes de diferenças de cambios. As obrigações do estado e os direitos da companhia acham-se claramente expressas nos contratos, e nos termos precios d'elles nenhum direito ha para reclamar e nenhuma obrigação ha de conceder compensações de semelhante natureza. O estado não só satisfaz pontualmente a tudo o que se obrigou, mas, não obstante os embaraços do thesouro publico, procurou sempre attenuar, pelos meios ao seu alcance, as difficuldades da companhia.

A situação difficil em que se tem encontrado nos ultimos tempos a provincia de Angola, e especialmente o districto de Loanda, em consequencia, sobretudo, da baixa do

¹ Esta verba foi calculada, para facilidade da operação, sobre a garantia de 1:200\$000 réis por kilometro; mas a importancia efectiva da garantia é de 1:199\$940 réis por kilometro (6 por cento sobre 19:999\$000 réis).

² O rendimento de 1897 pela tarifa antiga foi 167:712\$620 réis; o augmento de 75 por cento sobre esse rendimento representa 125:784\$470 réis em que se avalia a diferença provavel entre o producto da antiga e o da nova tarifa.

preço do café, tem concorrido muito para retardar o natural desenvolvimento do trafego do caminho de ferro de Loanda a Ambaca; mas tudo leva a crer que esta situação tende a melhorar e que, com a melhoria d'ella, augmentará successivamente o trafego do caminho de ferro e o respectivo rendimento. Parece fóra de duvida que o acabamento da linha até ao rio Lucalla ha de trazer um acrescimo importante de movimento e que quanto mais se prolongar o caminho de ferro para leste mais augmentará o trafego. É indiscutivel a influencia benfica que a linha já construida tem tido no commercio do districto de Loanda; para o comprovar basta a estatistica do movimento commercial da alfandega.

O caminho de ferro de que se trata não só representa um meio de promover o desenvolvimento da riqueza da provincia de Angola, mas constitue um elemento de indiscutivel valor para assegurar a supremacia politica de Portugal nas regiões de leste da mesma provincia, onde tantos elementos estranhos procuram contrariar-a. Toma-se por isso indispensavel manter em mãos portuguezas, sob a acção do governo portuguez e sem intervenção dos nossos competidores, esse importantissimo instrumento de influencia politica e de actividade commercial, prolongando-o até Malange e d'ahi quanto possivel na direcção do Coango.

Por isso — e para afastar difficuldades internacionaes, assegurar o reembolso das quantias que o governo adiantou á companhia e das que elle garantiu com o seu aval, evitar novos abalos no nosso credito nos mercados estrangeiros e enfraquecimento da nossa politica colonial — é necessario evitar que os curadores (*trustees*) entrem na posse d'esse caminho de ferro. Para o conseguir, é urgente acudir á companhia com os recursos que lhe faltam para occorrer aos encargos da conclusão da linha de Loanda a Ambaca e para fazer face ao seu *deficit*, no periodo mais proximo, até á epocha em que se presume que o rendimento da mesma linha augmentará em quantia sufficiente para fazer face ás despesas ordinarias.

Para acudir á companhia sem pesados encargos para o thesouro publico, afigura-se á commissão que só ha actualmente um recurso, aquelle que foi já proposto ao governo no parecer datado de 25 de feveiro de 1898: modificar o contrato de 20 de outubro de 1894, suspendendo por dez ou doze annos o desconto, na garantia de juro, dos 300\$000 réis por anno e por kilometro a que o mesmo contrato se refere, e tomar essa importancia como base de uma operação destinada a realisar successivamente as quantias indispensaveis para occorrer ás actuaes e futuras difficuldades, com as seguintes clausulas:

1.^a O emprestimo a levantar pela companhia não deverá ir alem de 1.200.000\$000 réis, e os encargos do juro não excederão a 6 por cento.

2.^a O emprestimo será realiado successivamente, e de accordo com as necessidades da construcção da linha ferrea e do pagamento dos encargos das obrigações, devendo o levantamento de qualquer prestação ser auctorisado pelo governo em presenca das contas que para esse fim forem julgadas precisas.

3.^a O governo pagará durante o periodo de dez ou doze annos, a terminar em 31 de dezembro de 1908 ou 1910 (conforme o caso), os encargos do juro e amortisação das quantias levantadas e quaesquer deficiencias de receitas da companhia, não podendo, porém, esses pagamentos ir alem da importancia da deducção de 300\$000 réis a que se refere o contrato de 20 de outubro de 1894.

4.^a As quantias por esta fórma abonadas constituirão, a partir da referida data de 31 de dezembro de 1908 ou 1910, credito do thesouro contra a companhia, nas mesmas condições de pagamento em que ficou constituida a divida ao estado a que se refere o mencionado contrato de 20 de outubro de 1894.

5.^a Se para facilidade do levantamento do emprestimo for necessario assegurar o pagamento dos encargos d'elle alem do periodo de dez ou doze annos, poderá o governo

deduzir na garantia de juro a entregar á companhia a quantia correspondente áquelles encargos para ser paga directamente ao estabelecimento bancario que houver realiado o emprestimo.

Parece á commissão que para a concessão de que se trata deverão ser inpostas á companhia as seguintes condições:

1.^a Que serão reduzidas quanto possível as despesas de administração em Portugal e em Londres, que hoje se elevam a 65:000\$000 réis annuaes.

2.^a Que a companhia procurará fazer, em occasião opportuna, um accordo — dependente da approvação do governo — com os curadores (*trustees*) ou com os proprios portadores de obrigações tendente a:

a) Regular os encargos cambiaes;

b) Esclarecer o contrato de curadoria, fixando a interpretação dos artigos que marcaram as attribuições e facultades dos curadores (*trustees*);

c) Consignar, de accordo com o § 1.^o do artigo 57.^o dos estatutos, que a companhia tem a facultade de amortisar em qualquer anno (se assim lhe convier) um numero de obrigações maior do que o indicado na tábua de amortisação e que pôde effectuar a amortisação ou ao par por meio de sorteio semestral ou por compra no mercado, conforme lhe convier, contanto que essa amortisação em qualquer semestre nunca seja inferior á indicada na tábua respectiva;

d) Autorisar a companhia a vender os terrenos que lhe pertencerem nos termos do contrato de concessão, devendo a totalidade do producto d'essa venda ser exclusivamente applicada á amortisação das obrigações.

3.^a Que a companhia ficará inhibida de fazer qualquer nova operação financeira ou de modificar por qualquer fórma as actuaes sem autorisação do governo.

4.^a Que a companhia construirá no mais curto praso possível a ponte sobre o rio Lucalla para passagem simultanea dos comboios e de peões, construindo-se na margem esquerda do rio a estação que, segundo o projecto approved, devia ficar na margem direita¹.

5.^a Que, no intuito de facilitar á companhia a venda dos terrenos que lhe devem pertencer entre Loanda e Ambaca nos termos do contrato de 25 de setembro de 1885, possa a faixa de cada lado da linha, a que a mesmo contrato se refere, ser, de accordo com o governo, substituida, no todo ou em parte, por terreno de area equivalente no local que se combinar, ficando estabelecido que a companhia não poderá vender ás mesmas entidades terrenos contiguos com area superior a 1:000 hectares sem previa autorisação do governo.

6.^a Que a companhia procurará no mais breve espaço de tempo possível haver da «sociedade constructora» as importancias de que esta lhe é devedora segundo o balanço.

Sem prejuizo do que fica indicado, poderia o estado — no intuito de assegurar a preponderancia portugueza no regimen da empreza de que se trata — tomar todas ou parte das acções da companhia ao preço que se convencionasse, deduzida a importancia que o governo adiantou, a pagar opportunamente, pelo modo que se ajustasse, em dinheiro ou em titulos de divida publica. Já em 11 de março de 1893 a companhia fizera ao governo uma proposta para lhe ceder 20:000 acções, encontrando no custo das mesmas o que a companhia devia n'essa epocha ao estado. Se o preço da acquisição fosse

¹ O custo da ponte sobre o rio Lucalla, que está calculado em 30:000\$000 réis, não foi comprehendido na verba de 481:112\$383 réis que a companhia declarou necessitar para concluir a linha, como ficou indicado na pagina 37.

rasoavel e as circumstancias do thesouro a permittem, a operação de que se trata seria de incontestavel vantagem publica, porque impediria que, em qualquer epocha, podesse ficar sob a acção e preponderancia de estrangeiros um instrumento de tanta importancia politica e commercial como é caminho de ferro de que se trata. A commissão, apontando o alvitre, cuja opportunidade depende das circumstancias indicadas, deve, porém, consignar que a sua adopção em nada diminue a necessidade dos auxilios de que carece a companhia para fazer face aos seus encargos.

Como já ficou dito, os resultados obtidos até agora da elevação dos preços das tarifas na linha de Loanda a Ambaca não permitem esperar que o producto d'essa elevação dê n'um periodo proximo o preciso para (depois de satisfeitos os encargos da construcção até ao rio Lucalla e de pago em oiro o juro e amortisação das obrigações) haver um excedente que possa ser tomado como base de qualquer operação financeira destinada a fornecer os fundos necessários para construir o prolongamento do caminho de ferro de Loanda até Malange. É fóra de duvida que a companhia não póde, nas circumstancias actuaes, levantar por emprestimo, sem responsabilidade do thesouro, as sommas necessarias para essa construcção.

É, porém, incontestavel a conveniencia de prolongar o caminho de ferro quanto possivel para leste na direcção do Coango; tudo leva a crer que esse prolongamento, facilitando o commercio nas extensas e ricas regiões de Malange e da Lunda e barateando consideravelmente o custo actual dos transportes para o litoral, permitirá colher na zona onde se origina o trafego recursos sufficientes para fazer face aos encargos da construcção da nova linha e augmentar consideravelmente as receitas da linha já construida.

Sala das sessões da commissão, em 3 de setembro de 1898.

Antonio Maria Pereira Carrilho.

Joaquim Pires de Sousa Gomes.

Ernesto Madeira Pinto.

Candido Celestino Xavier Cordeiro.

Tito Augusto de Carvalho.

José Simões d'Oliveira Martins.

Tem voto do vogal,

Antonio Osorio Sarmiento de Figueiredo.

DOCUMENTOS

DOCUMENTO N.º 1

Carta de lei de 16 de julho de 1886, auctorisando a construcção do caminho de ferro de Loanda a Ambaca

Dom Luiz, por graça de Deus, Rei de Portugal e dos Algarves, etc. Fazemos saber a todos os nossos subditos, que as côrtes geraes decretaram e nós queremos a lei seguinte:

Artigo 1.º É o governo auctorisado a adjudicar, precedendo concurso, a construcção e exploração, na provincia de Angola, de um caminho de ferro que parta de Loanda e termine no concelho de Ambaca, seguindo a directriz que parecer mais vantajosa; não sendo a largura da via inferior a 1 metro, e devendo estar em correspondencia com esta as demais condições technicas da construcção.

Art. 2.º Para a realisação d'este melhoramento pôde o governo conceder:

1.º Uma garantia de juro não superior a 6 por cento sobre o capital empregado na construcção da linha, não podendo o custo kilometrico d'esta ser computado em mais de 20:000\$000 réis para o effeito da mesma garantia;

2.º Todos os terrenos do estado que deverem ser occupados pela linha ferrea e pelos edificios respectivos, bem como todas as madeiras do estado que estiverem sobre os mesmos terrenos;

3.º Metade dos terrenos pertencentes ao estado n'uma zona de 500 metros para cada lado do eixo da linha ferrea, fazendo-se a divisão alternadamente entre o governo e a empresa, de modo que não fique pertencendo a esta nem uma parcella com o comprimento superior a 10 kilometros;

4.º O direito, durante o praso da construcção, de extrahir das florestas do estado todas as madeiras e materiaes necessarios para a construcção da linha, com previa auctorisação do governador da provincia, de accordo com os regulamentos e instrucções que o governo entender dever decretar para este effeito.

§ 1.º Quando o rendimento liquido do caminho de ferro exceder 8 por cento, metade do excesso pertencerá ao governo, durante esta divisão de lucros por tanto tempo quanto baste para o reembolso completo das quantias pagas de subvenção, adicionados com o juro de 4 por cento.

§ 2.º Na concessão dos terrenos o governo estabelecerá todas as restricções que forem julgadas necessarias, quer em relação ao estabelecimento das estações, quer em relação a quaesquer outros fins, que não devam ser prejudicados pela dita concessão.

Art. 3.º Fica auctorisado o governo a emitir pelo ministerio da fazenda as obrigações necessarias para o pagamento dos encargos contrahidos pela presente lei.

§ 1.º Essas obrigações serão do capital nominal de 90\$000 réis, vencerão o juro de 5 por cento e serão amortisaveis ao par no periodo maximo de noventa annos.

§ 2.º A emissão far-se-ha por series e unicamente na importância necessaria para pagar o complemento da garantia de juro, que, pelos exames fiscaes, se reconheça annualmente ser devido.

Art. 4.º A provincia de Angola fica obrigada a pagar todos os adiantamentos que a metropole houver feito em virtude d'esta lei.

Art. 5.º O governo fará todos os regulamentos que forem necessarios, não só para a fiscalisação da construcção e exploração do caminho de ferro, como tambem para a fiscalisação das contas, e praticará todos os mais actos que sejam precisos para se liquidar annualmente a garantia de juro que for devida.

Art. 6.º Se a construcção e exploração da linha ferrea não for adjudicada aos primeiros concessionarios, o governo, depois de consultadas as estações competentes, fixará a indemnisação que deve ser dada aos ditos concessionarios pelo estudo a que elles procederam, devendo o valor da indemnisação attribuida ao aproveitamento dos ditos estudos ser pago pela empreza, á qual for adjudicada a linha ferrea.

§ unico. Esta indemnisação não excederá a quantia de 31.000\$000 réis.

Art. 7.º O governo dará conta annualmente ás côrtes do uso que fizer d'esta autorisação.

Art. 8.º Fica revogada a legislação em contrario.

Mandamos, portanto, a todas as auctoridades, a quem o conhecimento e execução da referida lei pertencer, que a cumpram e façam cumprir e guardar tão inteiramente como n'ella se contém.

Os ministros e secretarios d'estado dos negocios da fazenda e da marinha e ultramar, a façam imprimir, publicar e correr. Dada no paço da Ajuda, aos 16 de julho de 1885. — EL-REI, com rubrica e guarda. — *Ernesto Rodolpho Hintze Ribeiro* — *Manuel Pinheiro Chagas*. — (Logar do sello grande das armas reaes.)

Carta de lei pela qual Vossa Magestade, tendo sancionado o decreto das côrtes geraes de 3 de julho de 1885 que auctoris a adjudicar a construcção e exploração na provincia de Angola de um caminho de ferro que parta de Loanda e termino no concelho de Ambaca, manda cumprir e guardar o mesmo decreto como n'elle se contém, pela fórma retro declarada.

Para Vossa Magestade ver. — *Antonio Nicolau Evaristo Nery* a fez.

DOCUMENTO N.º 2

Contrato celebrado em 25 de setembro de 1885, entre o governo portuguez e Alexandre Peres, para a construcção e exploração do caminho de ferro de Loanda a Ambaca.

Aos 25 dias do mez de setembro de 1885, n'este ministerio dos negocios da marinha e ultramar e gabinete do ex.^{mo} sr. Manuel Pinheiro Chagas, ministro e secretario d'estado dos negocios da marinha e ultramar, compareci eu, Caetano Alexandre de Almeida e Albuquerque, director geral da marinha e servindo de secretario geral d'este ministerio, e ahi, estando presentes, de uma parte o mesmo ex.^{mo} ministro, como primeiro outorgante em nome do governo, e da outra parte Alexandre Peres, segundo outorgante, assistindo a este acto Frederico de Gusmão Corrêa Arouca, ajudante do procurador geral da corôa e fazenda, por elle, ex.^{mo} ministro, foi dito na minha presença e na das testemunhas abaixo declaradas e assignadas, que, tendo sido aberto concurso na conformidade da carta de lei de 16 de julho do corrente anno, para a construcção e exploração

do caminho de ferro de Loanda a Ambaca, havendo-se apresentado uma unica proposta, em que Alexandre Peres se obrigava a construir e explorar o dito caminho de ferro, conforme as condições e clausulas do programma de 24 de julho ultimo, pelo preço kilometrico de 19:999,000 réis, declarando que ficava bem entendido para todos os effeitos que a garantia do governo era extensiva ás despesas de exploração, calculadas em réis 1:200,000 réis, e tendo o governo, por despacho de 9 do mez de setembro e em conformidade com a resolução tomada em conselho de ministros, resolvido acceptar a referida proposta, que foi considerada em completa harmonia com o programma do concurso, nos termos do officio dirigido ao proponente, e que em seguida a este contrato vae transcripto; tendo sido igualmente pelo proponente cumprida a clausula do artigo 14.º do decreto de 24 de julho ultimo, elevando-se á quantia de 120:000,000 réis em dinheiro e titulos de divida publica o deposito que ha de servir de garantia a este contrato, como consta de um conhecimento em fôrma, passado em data de 23 do corrente mez pela caixa geral de depositos, e que fica archivado na direcção geral do ultramar; tinha por isso elle ministro resolvido celebrar com as condições consignadas no citado decreto de 24 de julho o presente contrato com o dito Alexandre Peres para a construcção e exploração do caminho de ferro de Loanda a Ambaca. E pelo dito Alexandre Peres foi dito que acceptava este contrato com aquellas condições, declarando ambos os outorgantes que se obrigavam ao fiel cumprimento de todas essas condições, cujo teor é o seguinte:

Condições para o contrato de construcção e exploração do caminho de ferro de Loanda a Ambaca

Artigo 1.º A empresa, entendendo-se por esta palavra os concessionarios e a companhia que elles são obrigados a organizar no prazo de seis mezes, a datar da assignatura d'este contrato, effectuará á sua custa e por sua conta e risco, nos termos, pelo modo e nos prazos n'estas condições estipulados:

1.º A construcção de um caminho de ferro na provincia de Angola, o qual, partindo de Loanda e seguindo pelo valle do Bengo, se dirija por Oeiras ao valle do Luce para terminar a leste de Pamba, na margem direita do Lucalla, no concelho de Ambaca, sendo o dito caminho completo em todas as suas partes, com todas as expropriações, aterros e desaterros, obras de arte, assentamentos de vias, estações e officinas de pequena e grande reparação, e todos os edificios accessorios, casas de guarda, barreiras, passagens de nivel, muros de vedação ou sebes para separar a via ferrea das propriedades contiguas, e em geral as obras de construcção previstas ou imprevistas, sem excepção ou distincção, que forem necessarias para o completo acabamento da linha ferrea;

2.º O fornecimento, conservação e renovação das locomotivas, carruagens para viajantes, wagona para mercadorias, machinas e utensilios para as officinas, plataformas giratorias, reservatorios eapparehos hydraulicos, guindastes, signaes e em geral de todo o material fixo e circulante designado ou não designado, que for necessario para manter a linha em perfeito estado de exploração;

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

4.º A collocação dos marcos kilometricos depois de terminada a linha, e o levantamento do cadastro do caminho de ferro, com a descripção de todas as obras de arte e mais dependencias.

Art. 2.º O caminho de ferro será construido com leito e obras de arte para uma só via, excepto nas estações, em que haverá as necessarias vias de resguardo e as de serviço.

Art. 3.º A largura da plataforma do caminho de ferro ao nível dos carris, não comprehendendo os fossos, será pelo menos de 3^m,60 nos aterros e nas trincheiras, e de 4 metros entre os parapeitos das pontes, viaductos e subterraneos.

A largura da via será de 1 metro entre as faces interiores dos carris. Quando houver duas vias, a largura da entrevia medida entre as faces exteriores dos carris será pelo menos de 1^m,80.

A largura da parte superior do balastro será de 2^m,10 e a sua espessura de 0^m,30, pelo menos.

Art. 4.º O maximo dos declives deverá ser de 25 millimetros por metro.

Os raios das curvas de concordancia que ligam os alinhamentos rectos deverão ser no minimo de 150 metros. Poderão ter, em casos exceptionaes e com approvação do governo, 120 metros e nas vias de resguardo 100 metros.

Art. 5.º Quando o caminho de ferro passar sobre alguma estrada ou caminho publico, a abertura do viaducto será fixada pelo governo, em vista das circumstancias locais, sem que em caso algum possa ser inferior a 4 metros. Quando o viaducto for em arco, a distancia entre o pavimento da estrada ou caminho e o fecho do arco não será inferior a 5 metros. Se o viaducto for de vigas rectas, esta distancia poderá reduzir-se a 4^m,30.

Art. 6.º Quando o caminho de ferro passar por baixo de uma estrada ou caminho, a largura entre os parapeitos da ponte ou viaducto será fixada pelo governo, em vista das circumstancias locais, sem que possa ser inferior a 4 metros.

Quando o viaducto for em arco, a distancia entre a face superior de cada carril e a abobada não será inferior a 4^m,30.

Se o viaducto for de vigas rectas, o minimo da distancia no eixo do caminho de ferro será de 4^m,30.

Art. 7.º A largura dos subterraneos nas secções de uma só via será de 4 metros, pelo menos.

A distancia vertical entre o intradorso e o plano tangente á superficie superior dos carris não será inferior a 4^m,50, nem a altura do fecho da abobada acima do mesmo plano será inferior a 5 metros.

Art. 8.º A empresa estabelecerá ao longo do caminho de ferro os fossos e valetas que forem precisos para dessecamento da via e esgoto das aguas. As dimensões d'estes fossos e valetas serão determinadas pelo governo em vista das circumstancias locais e sob proposta da empresa.

Art. 9.º A empresa estabelecerá e assegurará á sua custa o curso das aguas que se tenha suspendido ou modificado em consequencia das obras do caminho de ferro, ou indemnizará o proprietario, segundo as leis que forem applicaveis.

Art. 10.º Nos cruzamentos com as estradas e caminhos deverão estabelecer-se todos os meios de precaução que se julgarem necessarios para segurança dos transeuntes.

Art. 11.º Nas estradas de grande circulação o maximo de declive será de 5 centimetros por metro corrente e nas de pequena circulação de 7 centimetros, salvo auctorisacção especial do governo.

Art. 12.º Nos pontos de encontro das estradas ordinarias com a via ferrea, durante a feitura d'esta, a empresa construirá as necessarias obras provisorias para que a circulação não seja interrompida.

Art. 13.º As terras para a formação dos aterros serão sempre extrahidas de maneira que se evite a estagnação das aguas prejudicial á saude publica, e de modo que se não prejudique a estabilidade das obras.

Art. 14.º A empresa deverá na construcção das obras empregar materiaes de boa qualidade.

Serão construídos de pedra, ferro ou tijolo os viaductos, pontões, aqueductos e canos de rega, e as passagens superiores, inferiores e de nível em numero sufficiente e com as dimensões que exigir a sua estabilidade e segurança, o volume das aguas, a largura do caminho de ferro e a das estradas ordinarias ou caminhos a que essas obras devam dar passagem.

Os paramentos das abobadas, os cunhaes, os soccos e os corcamentos serão, quanto possível, de pedra aparelhada, de boa qualidade; podendo, onde não houver pedra n'estas condições, ser permitido o emprego do tijolo.

Art. 15.º Os carris e outros elementos constitutivos da via ferrea devem ser de boa qualidade e dos melhores modelos, proprios a preencher o fim do seu destino.

Os carris a empregar poderão ser de ferro ou aço, e o seu peso não será inferior a 24 kilogrammas por metro corrente no primeiro caso e a 18 no segundo; devendo ser fixados pelo systema que a empresa julgar mais conveniente, segundo os ultimos aperfeiçoamentos e com previa aprovação do governo.

Art. 16.º A empresa estabelecerá uma estação de partida em Loanda, em communicação com o porto e com todas as accommodações necessarias para passageiros, mercadorias e empregados, e mais as estações para passageiros e mercadorias que forem necessarias entre os pontos extremos do caminho.

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

Art. 17.º Serão igualmente estabelecidas pela empresa todas as officinas, machinas e aparelhos necessarios para a feitura e concerto de material de exploração, comprehendendo as locomotivas, e bem assim todos os armazens, telheiros e depositos necessarios para o estacionamento e pintura das locomotivas, tenders, carruagens e wagons, os fossos necessarios para picar fogo, e os aparelhos e reservatorios para alimentação das machinas.

Art. 18.º As machinas locomotivas serão construidas segundo os melhores modelos conhecidos e satisfarão a todas as condições actualmente prescriptas, ou ás que de futuro o forem para garantir uma boa exploração.

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

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

Art. 19.º O caminho de ferro de Loanda a Ambaca, com todos os edificios necessarios para o serviço e mais accessorios e dependencias, como carris, cochins, travessas e em geral todo o material fixo de qualquer especie, fica, desde a sua construcção ou collocação na linha, pertencendo ao dominio do estado para todos os effeitos juridicos, nos termos do direito commum e especial dos caminhos de ferro e das diversas condições do contrato.

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

Art. 20.º O governo reserva-se muito positivamente o direito de fazer novas concessões de quaesquer caminhos de ferro que venham entroncar com a linha de Loanda a Ambaca, ou que sigam em prolongamento d'ella; devendo, porém, ser ouvida a empresa, a qual, em igualdade de circumstancias, terá preferencia para o fim de lhe serem feitas taes concessões.

Poderá igualmente o governo ordenar ou conceder a construcção de qualquer estrada, canal ou via ferrea, que atravesse a linha concedida ou siga em qualquer direcção, devendo, n'esse caso, tomar todas as medidas e fazer todas as despesas necessarias para que não resulte impedimento ou obstaculo á circulaçào da dita linha.

A abertura de qualquer das vias de communicacção ou a construcção das obras indicadas, feita nas condições deolaradas, não poderá auctorisar reclamação alguma por parte da empresa.

Art. 21.º Em compensação das obrigações que a empresa toma sobre si, concede o governo á mesma empresa, pelo espaço de noventa e nove annos, a contar da data d'este contrato, a exploração do caminho de ferro de Loanda a Ambaca, nos termos e com as condições estipuladas no dito contrato; bem como a auctorisação necessario para cobrar, durante o referido praso, os direitos de portagem e os preços da transporte ao diante estabelecidos.

Art. 22.º O governo concede tambem á empresa o complemento do rendimento liquido annual até 6 por cento, em relação ao custo de 19:999\$000 réis, por cada kilometro de caminho de ferro que se construir, comprehendendo juro e amortisação do capital.

§ 1.º Para o fim da garantia do juro considerar-se-ha o caminho de ferro dividido em secções, sendo a primeira de 60 kilometros e as seguintes de 40.

§ 2.º A garantia de juro só será devida com relação a cada secção que for concluida e aberta á exploração.

§ 3.º Esta garantia durará por todo o praso da concessão.

§ 4.º A garantia de juro será liquidada e as quantias devidas serão pagas no fim de cada semestre.

Art. 23.º Quando o rendimento bruto da linha ferrea, excluido o imposto de transito, não exceder a 2:000\$000 réis por anno e por kilometro, as despesas de exploração para os effeitos do computo da garantia serão sempre calculadas em 1:200\$000 réis, tambem por anno e por kilometro.

Quando o rendimento bruto da linha ferrea, excluido o imposto de transito, for superior a 2:000\$000 réis por anno e por kilometro, mas inferior a 2:500\$000 réis, as despesas de exploração para o mesmo effeito serão calculadas em 60 por cento, não excedendo, porém, a 1:375\$000 réis.

Finalmente, quando, nas mesmas condições, o rendimento bruto for superior a réis 2:500\$000, as despesas de exploração serão calculadas em 55 por cento.

Art. 24.º Quando o rendimento liquido do caminho de ferro exceder 8 por cento, metade do excesso pertencerá ao governo, durando esta divisão de lucros por tanto tempo quanto basto para o reembolso completo das quantias pagas de subvenção, adicionadas com o juro de 4 por cento.

Art. 25.º Concede mais o governo á empresa:

1.º Todos os terrenos do estado que deverem ser occupados pela linha, que faz objecto d'este contrato, e pelos edificios respectivos, bem como todas as madeiras do estado que estiverem sobre os mesmos terrenos;

2.º Metade dos terrenos pertencentes ao estado, n'uma zona de 500 metros para cada lado do eixo do caminho, fazendo-se a divisão alternadamente entre o governo e a empresa, de modo que não fique pertencendo a esta nenhuma parcella com um comprimento superior a 10 kilometros;

*Reembolsadas
Subvenções*

3.º O direito, durante o prazo da construção, de extrahir das florestas e terrenos do estado todas as madeiras e materiaes que forem necessarios para a construção da linha, com previa autorisação do governador geral da provincia, e de accordo com os regulamentos e instrucções que o governo entender decretar para este effeito.

§ 1.º A empresa terá a plena posse das fachas de terreno que lhe pertencerem em virtude das disposições d'este artigo, assistindo-lhe o direito de cortar madeiras, extrahir materiaes e explorar minas, sujeitando-se, em cada um d'estes casos, a todos os regulamentos actualmente existentes ou que vierem a estabelecer-se; devendo, porém, o prazo para o aproveitamento dos terrenos começar a contar-se desde a data do começo da exploração da parte da linha ferrea a que forem marginaes.

§ 2.º Quando o governo, em virtude dos direitos que se reserva n'este contrato, quizer construir ou conceder a construção de qualquer via ferrea, estrada, canal de irrigação, abastecimento de aguas ou esgoto, ou outras obras analogas, nos terrenos concedidos á empresa, e nos quaes não haja edificios, não terá a empresa direito a indemnisação alguma.

§ 3.º Não são comprehendidos nas disposições do n.º 2.º d'este artigo os terrenos do estado circumjacentes ás estações; devendo, para o effeito d'esta excepção, delimitar-se uma area quadrada de 1 kilometro de lado, tomando-se para linhas medias o eixo do caminho de ferro, e uma linha perpendicular a este, passando pelo meio do edificio de passageiros.

§ 4.º A posse dos terrenos a que se refere o n.º 2.º d'este artigo será dada á proporção que se forem concluindo os differentes lanços de cada secção da linha ferrea, precedendo sempre a demarcação, que será feita por termo administrativo, e com assistencia dos funcionarios que para tal fim forem superiormente designados.

§ 5.º A concessão, tanto dos terrenos como da exploração das minas, não ficará dependente da duração do contrato do caminho de ferro, devendo subordinar-se ás respectivas leis e regulamentos; entendendo-se, porém, que tal concessão ficará nulla, *ipso facto*, quando este contrato seja rescindido por falta de cumprimento das suas condições por parte da empresa.

Art. 26.º Alem das condições indicadas, concede o governo á empresa:

1.º Isenção, enquanto durar o pagamento da garantia, de qualquer contribuição geral ou municipal; não se incluindo, porém, n'esta disposição o direito de transitio sobre os preços de condução dos passageiros e mercadorias, o qual não excederá a 5 por cento sobre os mesmos preços;

2.º Isenção, durante todo o periodo da concessão, de qualquer contribuição especial lançada sobre a linha ferrea;

3.º Entrada livre de direitos, durante o periodo da construção, de todos os materiaes e utensilios, machinas, combustiveis e mais objectos que forem necessarios para a construção e exploração da linha ferrea; continuando, ainda dois annos depois de aberta toda a linha á exploração, a mesma isenção de direitos tão sómente para as machinas e combustiveis, e devendo a empresa conformar-se com os regulamentos fiscaes que se julgarem necessarios para prevenir o abuso d'esta concessão;

4.º A faculdade de desviar correntes e alterar a direcção dos caminhos uma vez que a construção assim o exija, devendo em todos os casos regular-se pelas leis sobre expropriações por utilidade publica, em vigor na provincia de Angola, ou na falta d'estas, pelas que vigorarem na metropole, as quaes lhe deverão ser applicadas, sujeitando-se a empresa á previa approvação do governo.

Art. 27.º Quaesquer expropriações que a empresa houver de fazer para as obras do caminho de ferro contratado serão reguladas amigavelmente, ou pelas leis respectivas, tanto geraes como especiaes, dos caminhos de ferro, devendo no segundo caso in-

tervir o ministerio publico, para auxiliar a empresa, em nome do interesse geral, nos termos das leis em vigor, na conformidade do disposto no § 4.º do artigo antecedente, ou d'aquellas que venham a promulgar-se, para facilitar estas expropriações.

Art. 28.º A empresa deverá conservar, durante todo o prazo da concessão, a linha ferrea e suas dependencias, com todo o seu material fixo e circulante, em bom estado de serviço, e no mesmo estado deverá entregar tudo ao governo, findo aquelle prazo, fazendo sempre para esse fim á sua custa todas as reparações tanto ordinarias como extraordinarias.

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

Art. 29.º Logo que tenha expirado o prazo da concessão, acima estabelecido, a empresa entregará ao governo, em bom estado de exploração, este caminho com todo o seu material fixo e seus edificios e dependencias de qualquer natureza que sejam, sem que por isso tenha direito a receber d'elle indemnisação alguma.

Tambem lhe entregará todo o material circulante, mas tanto o valor d'este como o do carvão de pedra e de outros quaesquer provimentos, que entregar ao governo, serão pagos segundo a avaliação dos louvados.

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

Art. 30.º Em qualquer epocha, depois de terminados os vinte e cinco primeiros annos, a datar do prazo estabelecido para a conclusão da linha, terá o governo a faculdade de resgatar a concessão inteira.

Para determinar o preço da remissão, toma-se o producto liquido obtido pela empresa durante os sete annos que tiverem precedido aquelle em que a remissão deva effectuar-se, deduz-se d'esta somma o producto liquido que corresponda aos dois annos menos productivos, e tira-se a media dos outros annos, a qual constitue a importancia de uma annuidade, que o governo pagará á empresa durante cada um dos annos que faltarem para terminar o prazo da concessão, não podendo esta annuidade ser inferior ao producto liquido do ultimo dos sete annos tomado para base d'este calculo, nem a 6 por cento do capital desembolsado na rasão do preço por que se effectuar a adjudicação.

N'este preço da remissão não é incluído o valor do carvão, coke, ou abastecimentos que serão avaliados em separado, e pagos pelo governo, na occasião do serem entregues pelo preço da avaliação.

Art. 31.º Para regular a concessão a que se refere o artigo 21.º d'este contrato, é a empresa auctorizada a cobrar, durante o prazo indicado no mesmo artigo, os direitos de portagem e os preços de transporte constantes da tarifa que se segue.

Tarifa	Preços		
	De portagem Réis	De transporte Réis	Total
1.º— Por cabeça e por kilometro			
Grande velocidade			
Passageiros			
1.ª classe.....	26,70	13,30	40,00
2.ª classe.....	20,00	10,00	30,30
3.ª classe.....	6,70	3,30	10,10
Crianças			
As crianças menores de tres annos nada pagarão, indo ao collo das pessoas que as conduzam; as de tres a sete annos pagarão meio preço; de sete annos em diante pagarão logar inteiro.			
Pequena velocidade			
Cavallos, bois, vacas, muaras ou jumentos.....	10,00	5,00	15,00
Vitellas e porcos, etc.....	6,67	3,33	10,00
Carneiros, cabras, cabritos e leitões.....	3,33	1,67	5,00
Quando os animaes indicados forem transportados pelos comboios de passageiros, a pedido dos expedidores, pagarão o duplo d'estes preços.			
2.º— Por tonelada e por kilometro			
Mercedorias transportadas por grande velocidade			
Mariscos, peixe fresco, victualhas, excedentes de bagagens e mercedorias transportadas com a velocidade dos comboios de passageiros :			
Até 40 kilogrammas.....	133,40	66,60	200,00
Além de 40 kilogrammas.....	100,00	50,00	150,00
Mercedorias transportadas por pequena velocidade			
1.ª Classe			
Bebidas alcoolicas, azeite e gorduras, madeiras em obra, vinhos enguarrafados, ovos, carnes e peixe fresco, aves e caça, assucar, café, marfim, cera, borracha, tartaruga, urzella, azeite de amendoim, dentes de cavallo marinho, polvora, gomma copal, pontas de abada, jugo, drogas e productos chimicos (não designados), especiaria, tecidos de todas as classes, armamento, manufacturas de todas as classes; a saber: espelhos, crystaes, 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, fructas e legumes frescos, carruagens desarmadas empacotadas, sedas debaixo de todas as fórmãs, pelles finas e em obra, bagagens.....			
	40,00	20,00	60,00

Tarifa	Preços		
	De portagem — Réis	De transporte — Réis	Total
2.ª Classe			
Trigo, sementes, farinha, farinaceos, arroz, milho, amendoim, esteiras, gergelim, sêbo vegetal, castanha e outros objectos alimenticios não designados, cal, gesso, carvão vegetal, lenha, barrotes, vigas grandes, vigas pequenas, tábuas, madeiras de carpinteria, 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 genguba ou amendoim, vinhos não engarrafados, vinagre, cervejas e outras bebidas não engarrafadas, fructas secas, coke, ferro em bruto, cobre em bruto, chumbo e outros metaes em bruto ou em obra ordinaria, fundições ordinarias, legumes seccos, pesando mais de 200 kilogrammas por metro cubico, couros seccos e em bruto.....	16,68	33,32	50,00
3.ª Classe			
Sementes de algodão, fibra, casca de imbundeiro e semelhantes, peixe secco, 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 moíno, casealho 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.....	24,00	12,00	36,00
3.º — Carruagens e material circulante transportado por pequena velocidade			
Por vehiculo e por kilometro			
Wagon ou zorra de uma lotação de 3 a 6 toneladas.....	32,40	21,60	54,00
Wagon ou zorra de lotação superior a 6 toneladas.....	48,20	28,80	72,00
Locomotiva pesando 12 a 18 toneladas e não rebocando comboio.....	648,00	432,00	1080,00
Locomotiva pesando mais de 18 toneladas e não rebocando comboio.....	810,00	540,00	1350,00
Tender de 7 a 10 toneladas.....	324,00	216,00	540,00
Tender de mais de 10 toneladas.....	486,00	324,00	810,00
Carruagens de duas ou quatro rodas com um só assento no interior.....	54,00	36,00	90,00
Carruagens de quatro rodas com dois assentos no interior, omnibus, diligencias, etc.....	64,80	60,40	115,20
Quando estes transportes se effectuarem com a velocidade dos comboios de passageiros, a pedido dos expedidores, os preços applicaveis serão o duplo dos indicados.			
Nas carruagens que tiverem um só assento no interior, poderão viajar gratuitamente duas pessoas. Nas que tiverem dois assentos e nos omnibus ou diligencias tres pessoas. Os passageiros alem d'estes poderão munir-se de bilhetes de 2.ª classe.			

Tarifa	Preços		
	De portagem — Réis	De transporte — Réis	Total
Carros de mudança vazios de duas ou quatro rodas.....	43,20	20,80	72,00
Estes carros, quando carregados, pagarão além dos preços supra, por tonelada de carga e por kilometro.....	28,80	21,60	50,40
4.º — Transportes funebres			
Grande velocidade			
Uma carruagem funebre, contendo um ou mais atalides, será transportada pelos mesmos preços e com as mesmas condições das carruagens de quatro rodas e dois assentos no interior.....	129,60	100,80	230,40
Por cada atalide.....	64,80	43,20	108,00

§ 1.º Os preços fixados na tarifa supra não comprehendem o imposto para o estado.

§ 2.º Fica expressamente entendido que a empresa só terá direito a cobrar os preços de transporte quando os effectuar á sua custa e empregar n'elles o seu material e demais elementos de locomoção; no caso contrario só terá direito ao preço estabelecido para a portagen.

§ 3.º Reduzidos uma vez os preços para qualquer classe de passageiros ou de mercadorias, não poderão augmentar-se senão passados seis mezes.

§ 4.º Qualquer modificação que em qualquer tempo se faça nas tarifas será annunciada com dois mezes de antecedencia.

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

Art. 32.º Enquanto durar a garantia de juro a que se refere o artigo 22.º ficam dependentes da approvação do governo todas as tarifas especiaes em que houver alteração nos preços fixados na tarifa constante do artigo 31.º

§ unico. Nenhuma alteração de tarifas com augmento ou redução de preços, nenhuma modificação de horarios ou alteração das condições de serviço, poderá ser annunciada ao publico, pela imprensa, nas estações ou por qualquer outra forma antes de ter obtido a approvação do governo.

Art. 33.º As mercadorias, volumes, animaes e outros objectos não designados nas tarifas, serão qualificados, para o effecto de pagamento dos direitos de transporte, nas classes com as quaes tiverem maior analogia. Esta classificação será feita pela empresa, de accordo com os fiscaes do governo, com recurso para o ministerio da marinha e ultramar.

Art. 34.º O transporte de objectos perigosos, ou de massas indivisiveis de peso superior a 2:000 kilogrammas, não será obrigatorio para a empresa. As condições d'este transporte poderão regular-se amigavelmente entre ella e os expedidores.

Feito, porém, accordo com um, não se poderá negar a fazel-os nos mesmos termos durante um anno, pelo menos, com todos os que lhe fizerem igual pedido.

§ 1.º Todo o transporte que necessitar, pelas suas dimensões, o emprego de um ou mais wagons, pagará pela carga inteira do wagon ou dos wagons que empregar, qualquer que seja o peso a transportar.

§ 2.º As mercadorias que a pedido dos expedidores foram transportadas com a velocidade de viajantes, pagarão na razão do dobro do preço ordinario.

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

Art. 35.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.

Art. 36.º As despezas accessorias de carga, descarga, manobras, evoluções estão comprehendidas nos preços fixados na tarifa; não podendo a empreza cobrar quantia alguma por esse motivo.

§ unico. A empreza poderá cobrar pelo deposito e armazenagem das mercadorias o que for estabelecido na respectiva tarifa, approvada pelo governo.

Art. 37.º As emprezas concessionarias de quaesquer 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 n'ella as suas carruagens, wagons e machinas, sujeitando-se aos respectivos regulamentos de policia e serviço, e pagando pelas pessoas e mercadorias a portagem fixada na tarifa.

Art. 38.º Todos os objectos, excepto os preciosos especificados na tarifa, que pesarem menos do que 10 kilogrammas, serão considerados como objecto de recovagem.

Art. 39.º O viajante, cuja bagagem não pesar mais de 50 kilogrammas, não terá a pagar pelo transporte d'ella augmento algum de preço, alem do que dever pagar pelo seu logar.

Art. 40.º Os funcionarios civis, viajando em serviço, pagarão metade dos preços estipulados nas tarifas respectivas; os militares e marinheiros em serviço, viajando em terras ou isoladamente, e as praças com baixa de serviço e as licenciadas com destino ás terras de suas naturalidades, um quarto dos ditos preços.

Art. 41.º Os empregados do governo que forem incumbidos da fiscalisação do caminho de ferro ou do telegrapho, ou da cobrança da contribuição lançada sobre os preços do transporte ou da fiscalisação sanitaria da linha, transitarão n'esta sem pagar preço algum de transporte.

Art. 42.º A empreza será obrigada a pôr á disposiçào do governo, por metade do preço da tarifa, todos os meios de transporte estabelecidos para a exploraçào de caminhos de ferro, quando elle precisar dirigir tropas ou material de guerra para qualquer ponto servido pela linha ferrea.

Art. 43.º A empreza será obrigada a transportar gratuitamente, e nos trens que o governo designar, as malas do correio e os seus conductores, em vehiculos proprios da empreza ou do estado, destinados a este serviço.

O governo fará, ouvida a empreza, o regulamento d'este serviço, tomando por base os regulamentos adoptados em Portugal.

Art. 44.º O numero de viagens por dia será fixado pela empreza, de accordo com o governo, segundo as necessidades da circulaçào.

O maximo e minimo da velocidade dos comboios de viajantes e mercadorias, bem como a duraçào do transitto completo, serão sujeitos ás regras de policia, para segurança publica, que o governo tem direito a estabelecer, ouvida a empreza.

Art. 45.º Todo o comboio ordinario de viajantes deverá conter, salvos os casos imprevistos de extraordinaria concorrência, carruagens de todas as classes, em quantidade sufficiente para as pessoas que se apresentarem a tomar logar.

Art. 46.º O uso do telegrapho electrico da empresa será gratuitamente permitido ao governo para os despachos officiaes, e aos particulares mediante os preços de uma tabella estabelecida pela empresa, de accordo com o governo, cujos despachos terão preferencia aos dos particulares.

Art. 47.º O governo terá igualmente o direito de collocar, aproveitando os postes telegraphicos da empresa, os fios de que precisar para seu serviço especial, fornecendo á empresa para este effeito os materiaes necessarios.

§ unico. A vigilancia e guarda d'esta linha ficará a cargo da empresa, devendo os seus agentes prevenir os do governo no caso de accidente, e incumbindo-lhes tambem ligar os respectivos fios no caso de ruptura.

Art. 48.º O deposito definitivo para garantia d'este contrato é de 120:000\$000 réis.

§ unico. Se este deposito for feito em titulos, a empresa tem o direito de receber os juros respectivos enquanto durar o mesmo deposito.

Art. 49.º Quando o governo receber communicação official de que ha obras executadas pela empresa em termos de serem approvadas, expropriações ou material empregado na importancia de 60:000\$000 réis, será permitido á empresa levantar a terça parte do deposito, ou 40:000\$000 réis. Quando, finalmente, se reconhecer, pelas communicações officiaes, que ulteriormente foram executadas obras na importancia de mais de 60:000\$000 réis, havendo, portanto, d'este modo, obras, expropriações ou material empregado na linha concedida por este contrato, no valor de 180:000\$000 réis, será permitido á empresa levantar o resto do seu deposito, ficando todas as obras feitas servindo de caução ao cumprimento das obrigações da mesma empresa.

Art. 50.º A empresa é obrigada a submeter á approvação do governo, dentro do prazo de um anno, a contar da assignatura d'este contrato, o traçado geral da directriz de toda a linha ferrea entre Loanda e Ambaca, com o projecto definitivo da primeira secção, pela qual se deverá começar a construcção.

Art. 51.º A construcção do caminho de ferro deve começar dentro do prazo de seis mezes, contado da approvação do projecto definitivo da primeira secção.

Art. 52.º A empresa deverá apresentar successivamente os projectos definitivos das secções de toda a linha, de maneira que a construcção do caminho de ferro de Loanda a Ambaca esteja concluida com todo o seu material fixo e circulante, edificios, accessorios e dependencias, para se poder entregar ao transitto publico em toda a sua extensão dentro do prazo de quatro annos, a contar da data em que a empresa é obrigada a começar a mesma construcção.

Art. 53.º A empresa poderá abrir á exploração a linha ferrea por secções.

Art. 54.º Se a empresa, tendo começado as obras, não as continuar em escala proporcional á sua extensão, ou se não concluir a construcção do caminho com todo o seu material fixo e circulante, edificios, accessorios e dependencias, nos termos e no prazo estipulado no artigo 52.º, ou se não cumprir as clausulas estipuladas neste contrato, ou se se recusar a obedecer á decisão dos arbitros, nos casos da sua intervenção, terá o governo, por sua auctoridade, direito de declarar rescindido o contrato.

§ unico. N'este caso a construcção do caminho, com todas as obras feitas e material fornecido, depois de competentemente avaliada, será posta em hasta publica por espaço de seis mezes, com as mesmas condições, e arrematada á empresa que maior lanço offerecer. O preço da arrematação será entregue á empresa depois de deduzidas as despesas que o governo tiver feito com o pagamento do subsidio e fiscalisação.

Se dentro d'estes seis mezes não houver quem arremate, serão as obras e material fornecido adjudicados ao estado, sem indemnisação alguma, e o contrato rescindido para todos os effeitos juridicos.

Art. 55.º Exceptuam-se das disposições dos artigos precedentes os casos de força maior devidamente comprovados.

Art. 56.º Se a empresa não conservar, durante todo o praso da concessão, 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 que forem necessarias, assim ordinarias como extraordinarias, conforme as disposições do artigo 28.º, 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 auctoridade, e n'este caso tem direito de apropriar-se de todas as receitas da empresa, até completar a importancia das despezas feitas, augmentadas de um quinto a titulo de multa.

Art. 57.º No caso de interrupção total ou parcial da exploração do caminho de ferro, o governo proverá por sua propria auctoridade, provisoriamente, para que a dita exploração continue por conta da empresa, e intimal-a-ha logo para ella se habilitar a cumprir com a sua obrigação respectiva.

§ 1.º Se tres mezes depois de intimada na fórma d'este artigo a empresa não provar que está habilitada para continuar com a exploração da linha ferrea nos termos d'este contrato, incorrerá por esse mesmo facto, depois da declaração do governo, na pena de sua rescisão, e perderá o direito a todas as concessões que por elle lhe são feitas, e o governo entrará immediatamente na posse do caminho de ferro e de todas as suas dependencias sem indemnisação alguma.

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

Art. 58.º Quando o governo tomar conta do caminho de ferro, finda a concessão, terá direito de se pagar de quacsquer despezas que sejam necessarias para o pôr em bom estado de serviço pelo valor do material circulante, carvão e mais provimentos.

Art. 59.º A execução de todas as obras do caminho de ferro concedidas por este contrato, o fornecimento, collocação e emprego do seu material fixo e circulante, ficam sujeitos á fiscalisação dos engenheiros que o governo nomear para esse fim.

Art. 60.º O caminho de ferro na sua totalidade, ou em qua lquer de suas secções não será aberto ao transitio publico emquanto a empresa não tiver obtido a approvação do governo, que para esse fim mandará examinar miuda e attentamente, por pessoas competentes, todas as obras feitas e material fixo e circulante.

§ unico. Os engenheiros que forem incumbidos d'este exame, procederão a elle com o maior cuidado e circumspeção, e lavrarão um auto em que dêem relação minuciosa e exacta de tudo quanto encontrarem com respeito á segurança da via ferrea, interpondo por fim o seu juizo, que submitterão á sancção do governo para o habilitarem a resolver.

Art. 61.º O governo terá o direito de fiscalisar, por meio dos seus agentes, a exploração da linha ferrea durante todo o tempo da concessão.

Art. 62.º A empresa, seus contratadores, agentes e operarios ficarão sujeitos, em tudo quanto diz respeito a este contrato, ás leis e tribunaes do reino de Portugal.

Não se entende, comtudo, que os interessados renunciem aos fóros da sua nacionalidade.

O governo pela sua parte lhes garantirá, a elles e ás suas propriedades, a meesma protecção que as leis do reino conferem aos nacionaes.

Art. 63.º Os concessionarios ficam obrigados a constituir no praso de seis mezes, a contar da data da assignatura do contrato, uma sociedade anonyma com a séde em Lisboa, para a execução dos fins a que se refere o mesmo contrato, devendo os estatutos ser approvados pelo governo, sem embargo da lei de 22 de junho de 1867.

§ unico. Se os concessionarios não organisarem a sociedade anonyma na conformidade d'este artigo, perderão para o estado o deposito definitivo a que se refere o artigo 48.º, e o contrato considerar-se-ha *ipso facto* rescindido.

Art. 64.º O governo regulará por decreto o modo de se dar execução prompta e facil ás disposições d'este contrato, que dependerem da sua intervenção, delegando no governador geral da provincia de Angola e nos engenheiros, quer da direcção das obras publicas, quer da fiscalisação da linha ferrea, como melhor entender, a acção e ingerencia que no dito contrato directamente lhe é attribuida.

Art. 65.º O governo poderá estabelecer todos os meios que julgar convenientes para verificar as receitas provenientes da exploração da via ferrea; publicará e ordenará os regulamentos que para esse fim julgar necessarios; e a companhia fica obrigada a patentear para o mesmo fim toda a sua escripturação e correspondencia.

Art. 66.º O governo fará os regulamentos de policia do caminho e suas dependencias, ouvida a empresa.

A empresa é auctorizada a fazer os regulamentos da exploração, submettendo-os á approvação do governo.

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

Art. 67.º A empresa fica obrigada a pagar aos ex-concessionarios a quantia de réis 31:000/000, valor da indemnisação attribuida aos estudos a que procederam para o caminho de ferro de Angola, na conformidade do artigo 6.º da lei de 16 de julho de 1885.

Art. 68.º Todas as questões que se suscitarem entre o governo e a empresa sobre a execução d'este contrato serão decididas por arbitros, dos quaes dois serão nomeados pelo governo e dois pela empresa.

Para prevenir o caso de empate sobre o objecto em questão, será um quinto arbitro nomeado a aprazimento de ambas as partes. Faltando accordo para esta nomeação será deferida á relação de Loanda a nomeação do quinto arbitro.

§ unico. Se a questão for suscitada na séde da companhia, ou ainda quando, sendo-o na provincia de Angola, o governo ou a empresa preferirem que a nomeação do quinto arbitro seja deferida ao supremo tribunal de justiça, assim se procederá.

E com estas condições e clausulas hão por feito e concluido o dito contrato.

Assistiu a este acto, como fica declarado, Frederico de Gusmão Corrêa Arouca, ajudante do procurador geral da corôa e fazenda, sendo testemunhas presentes Bernardo de Lemos da Fonseca, segundo official, e Antonio Nicolau Evaristo Nery, amanuense da secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar.

E eu, Castano Alexandre de Almeida e Albuquerque, director geral da marinha e servindo de secretario geral d'este ministerio, em firmeza de tudo e para constar onde convier, fiz escrever, rubriquei e subscrevi o presente contrato, que vão assignar comigo os mencionados outorgantes e mais pessoas já referidas, depois de lhes ter sido lido.

(Tres estampilhas de sêllo, inutilizadas, no valor total de 36600 réis) = Manuel Pí-nheiro Chagas = Alexandre Percs. = Fui presente, Arouca = Bernardo de Lemos da Fonseca = Antonio Nicolau Evaristo Nery = Caetano Alexandre de Almeida e Albuquerque.

Secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar. — Direcção geral do ultramar — 3.ª repartição — Ill.º sr. — Encarrega-me v. ex.ª o ministro e secretario d'estado dos negocios da marinha e ultramar, de lhe communicar que, por despacho d'esta data, foi resolvido fazer a v. s.ª a adjudicação do caminho de ferro de Ambaca, nos termos

do decreto de 24 de julho ultimo e da proposta por v. s.^a apresentada, ficando entendido para todos os effeitos que a garantia do juro concedida pelo artigo 22.^o das condições a que se refere o mencionado decreto, comprehende o pagamento da differença que por acaso haja para menos entre o rendimento da linha e as despezas de exploração, conforme foram fixadas no artigo 23.^o das indicadas condições.

Sendo esta tambem a interpretação dada por v. s.^a aos respectivos artigos d'aquellas condições, encarrega-me igualmente s. ex.^a o ministro de avisar a v. s.^a para dentro de quinze dias reforçar o deposito a que se refere o artigo 14.^o do decreto já citado, elevando-o a 120.000\$000 réis, e para no dia seguinte áquelle em que se effectuar o deposito n'esta conformidade, assignar n'esta secretaria o contrato definitivo; convido que para a conveniente redacção do termo se sirva declarar com a necessaria antecedenencia se vem possoalmente assignar o dito contrato, ou se tenciona dar procuração para esse effeito.

Deus guarde a v. s.^a— Secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar, 9 de setembro de 1885.— Ill.^{mo} sr. Alexandre Peres.— Pelo director geral, *Tito Augusto de Carvalho*.

(Duas estampilhas de sello, inutilizadas, no valor total de 200 réis.)— *Caetano Alexandre de Almeida Albuquerque*.

Pagou de emolumentos e respectivo adicional de 6 por cento a quantia de 53\$000 réis, conforme a guia n.^o 668 do corrente anno.

Secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar, em 25 de setembro de 1885.— *Eduardo Clington*.

DOCUMENTO N.^o 3

Contrato de curadoria de emprestimo de obrigações

£ 1.890.000

Eu, abaixo assignado, William Webb Venn Junior, d'esta cidade de Londres, tabelião publico por alvará regio devidamente nomeado, ajuramentado e em exercicio, certifico que o contrato de curadoria que vae aqui annexo sob o meu sello official foi hoje devidamente assignado na fórma da lei pelos srs. Carlos Lopes, presidente, Alexandre Peres, vice-presidente, e Arnaldo de Novaes Guedes Rebello, secretario, por parte da companhia real dos caminhos do ferro através de Africa, e que o sello social da dita companhia tambem foi posto ao mesmo, na minha presença, e que o dito contrato foi assignado igualmente na fórma da lei pelos srs.: sua ex.^a o barão de Costa Ricci, sir Gabriel Goldeney, Thomás Stael, e o conde Thaddeus d'Oksza Orzechowski, todos mencionados no mesmo documento, e certifico mais que o documento, que é copia com uma traducção de um contrato sob a data de 23 de abril de 1886, que se acha tambem aqui annexo, é verdadeiramente o que se menciona no dito contrato como indo a elle annexo; e que a traducção da concessão, que tambem vae aqui annexa e que traz o sello social da companhia e as assignaturas de todas as partes é verdadeiramente a que no mesmo contrato se diz ir a elle annexa; certifico ainda mais que fiz unir á presente igualmente sob o sello do meu dito officio, um exemplar do *Diario do governo* em que se publicou a dita concessão, e certifico em ultimo logar que a parte em portuguez do dito contrato é traducção fiel e verdadeira da parte em inglez do mesmo; em testemunho de tudo o que

para todos os effeitos legais passo a presente para fazer constar onde convier e a firmo e sêllo com o dito sêllo do meu officio em Londres, aos doze de junho de mil oitocentos oitenta e seis.

Quod attestor,

W. W. Venn Junior, tab. püb.

Sêllo
do
tabellião. Estampilha.

Certifico que a assignatura que antecede é a propria e verdadeira de William Webb Venn Junior, tabellião publico d'esta cidade.

Consulado geral de Portugal em Londres, aos doze dias de junho de 1886 e seis. Pagou 1\$500 réia. Lançada sob n.º 613. Tabella n.º 54.

Sêllo
do
consul geral
portuguez

Antselmo Ferreira Pinto Basto, consul geral.

Este contrato de escriptura é feito no dia doze de junho de 1886 entre a *Royal Trans African Railway Company* (companhia real dos caminhos de ferro através de Africa), sociedade anonyma de responsabilidade limitada, no correr d'este contrato designada — a *Companhia* — como primeira parte, o barão da Costa Ricci, morador na Throgmorton Avenue, n.º 3, na cidade de Londres, director *ex officio* da companhia em Londres, nomeado pela companhia com consentimento do governo portuguez, sir Gabriel Goldney, morador em Park Lane, n.º 37, no condado de Middlesex em Inglaterra, baronete, Thomás Steel (da firma Webster, Steel & C.^{as}), n.º 5, East India Avenue, na cidade de Londres, negociante, os quaes bem como os seus delegados e os sobreviventes ou sobrevivente d'estes, e os representantes dos mesmos sobreviventes, assim como os curadores (*trustees*) ou curador, pelo tempo que durar o presente contrato, são no corpo d'este contrato comprehendidos e designados pelo termo — *Curadores* — como segunda parte e o conde Thaddeus d'Oksza Orzechowski, da rua de Beaune, n.º 22, em Paris, promotor da companhia, como terceira parte.

Partes.

Attendendo a que a companhia obteve do governo de Sua Magestade o Rei de Portugal a concessão para construir, abrir á exploração, conservar e explorar uma linha de caminho de ferro, do porto de S. Paulo de Loanda a Ambaca, na provincia de Angola, em possessões ou territorio portuguez na Africa occidental, sob o titulo de *companhia real dos caminhos de ferro através de Africa*, e para outros fins, que em seguida vão descriptos e a que se faz referencia;

Expositivo

Attendendo mais a que a companhia está devidamente formada e constituída, com escriptorio no Porto, no reino de Portugal, em conformidade com os usos do estado e com as leis de Portugal, e que os estatutos da companhia foram approvados pelo Rei de Portugal;

Attendendo ainda a que pela e em virtude da referida concessão, alem d'ella a companhia adquiriu importantes terrenos, juntamente com valiosos direitos a matas, madeiras, minas e outras propriedades e privilegios na referida provincia de Angola, na Africa;

Attendendo mais a que a companhia possui ou ha de vir a possuir certos bens proprios, de valor consideravel (*inter alia*), material, machinismo, dividas a constar dos seus livros, fundos e mais valores, dinheiro e outros bens;

Attendendo, enfim, a que a companhia (por intermedio do seu conselho, devidamente auctorisado) em exercicio dos poderes em que se acha investida pelos estatutos da

companhia, resolveu contrahir um emprestimo para os fins da companhia, no valor de £ 1.890.000 por meio de emissão de obrigações hypothecarias, de aqui em diante chamadas obrigações, emissiveis por uma ou mais vezes ao preço ou preços que forem combinados entre a companhia e os curadores, pagando juro sobre o valor nominal das mesmas á razão de £ 5 por cento annuaes, pago semestralmente, nos dias 1 de janeiro e 1 de julho de cada anno, como dos coupons, que a ellas devem ir annexos (devendo taes obrigações e coupons ser respectivamente passados, segundo os modelos (Schedules) ou um dos modelos constantes da seguuda nota, descripta mais adiante ou no mesmo sentido) e taes obrigações devendo ser amortisadas ao par, por meio de um fundo de amortisação; portanto, com o fim de assegurar o valor do capital e juros, relativamente ao praso do embolso, conforme o teor das referidas obrigações e o cumprimento das estipulações e condições n'ellas contidas, ou que tenham por outra fôrma relação com as referidas obrigações — a companhia combinou mandar lavrar e cumprir este instrumento utititico na fôrma em seguida designada.

1.ª Clausula
Privilegio sobre a concessão.

Por esta escriptura se declara que, para levar a effeito as referidas intenções e em consideração do exposto, a companhia, dado o caso de faltar ao estipulado no presente contrato, consigna como garantia a favor dos curadores, com os direitos que para os mesmos derivam do artigo 62.º do contrato annexo, o privilegio dado ás obrigações, segundo o artigo 15.º do estatuto sobre as concessões para construir, abrir ao trafico, conservar e explorar o referido caminho de ferro e bem assim os terrenos, bens, madeiras de construcção e outras arvores, minas, strata, veias ou betas de carvão e outros mineraes, garantias, beneficios, vantagens poderes e privilegios respectivamente especificados ou descriptos no primeiro appenso adiante designado, juntamente com todos os outros privilegios, vantagens, direitos e accessorios pertencentes respectivamente aos mesmos, que já lhe pertencam ou venham a pertencer. Fica, porém, declarado que a precedente consignação não comprehende concessão alguma futura que a companhia venha a obter, respeitante á clausula 20.ª da referida concessão.

Habendum.

Ter e conservar a referida concessão, acquisições, garantias e outras materias já mencionadas, precedentemente declaradas como concedidas e de fôrma que este contrato tenha (pelo que respeita á hypotheca pelo presente creada sobre os terrenos) prioridade sobre certos accordos combinados entre a companhia e o conde de Oksza Orzechowski, por um contrato datado de 23 de abril de 1886, do qual se junta copia para uso dos curadores pelo resto do praso de noventa e nove annos, concedido pela dita concessão, excepto o ultimo dia do praso; mas só como garantia e para os fins em seguida designados e relativos ao mesmos e de fôrma a garantir o pagamento devido e pontual aos curadores pela companhia, de todo o capital, juros, despezas e outros dinheiros que de qualquer maneira venham a ser pagaveis por ou em virtude do presente contrato ou outro motivo, e de fôrma que, completa a amortisação das obrigações, e cumpridos os actos e fins do presente, o que restar do dito praso reverta a favor da companhia.

2.ª Clausula
Privilegio sobre os edificios, material do caminho de ferro, etc.

E por esta escriptura mais se declara que, para effectuar as intenções expostas e as considerações precedentes, a companhia, no caso de faltar ao estipulado no presente contrato, pela presente dá aos curadores, no todo ou em parte, o privilegio creado pelo citado artigo 15.º do estatuto, o qual comprehende as construcções e suas dependencias, edificios, telheiros, material fixo e circulante, machinismo, machinas fixas e outras, caminhos de ferro e americanos, material circulante, carruagens, wagons, utensilios, material fixo, accessorios, mobilia e bens actuaes ou que de futuro e em qualquer tempo possam existir enquanto durar esta *segurança*, caminho de ferro e construcções da com-

panhia existentes em qualquer parte ou partes dos terrenos e propriedades comprehendidos na referida concessão e designados na primeira peça.

Ter, conservar, receber, tomar e usufruir as referidas propriedades, mencionadas na clausula precedente, para uso absoluto dos curadores, mas só sobre e para os fins e segurança adiante expressos e concernentes aos mesmos curadores, e de fôrma a garantir o pagamento devido e pontual aos curadores pela companhia de todo o capital, juros, despezas e outros dinheiros, que por qualquer titulo possam vir a ser pagaveis em virtude da presente escriptura ou outro motivo.

Habendum.

Declara mais que, para assegurar o cumprimento do citado contrato, e tendo em vista as considerações precedentes, a companhia, pela presente consigna aos curadores todos os dinheiros a receber do governo portuguez, ou de qualquer outro por ou para beneficio da companhia, por ou em virtude das garantias contidas na referida concessão ou por qualquer outra fôrma, e bem assim todas as dividas e bens existentes, dinheiros, edificios e bens moveis, e quaesquer outros haveres proprios, sejam quaes forem e estejam onde estiverem de que a companhia já seja possuidora ou a que tenha direito, ou de que venha a ser possuidora ou a que venha a ter direito durante o tempo d'esta segurança. E todos os poderes e direitos para cobrar taes dinheiros e bens ou qualquer parte d'elles, juntamente com plenos poderes dados aos curadores, em nome da companhia, de seus successores, ou delegados, para exigir, demandar, cobrar e receber no todo ou em parte os referidos dinheiros e bens e assignar, sellar e passar recibos em fôrma e quitação por saldo.

2.ª Clausula
Consigna do do dinheiro, dividas, etc.

Ter, conservar, receber, tomar e usufruir os referidos bens e dinheiros aqui consignados ao uso exclusivo e absoluto dos curadores, mas só para segurança e para os fins aqui contidos, relativos aos mesmos curadores e para assegurar o pagamento devido e pontual aos curadores pela companhia, de todo o capital, juros, despezas e outros dinheiros, que por qualquer titulo, seja elle qual for, possam vir a ser pagaveis em virtude da presente escriptura ou por outra qualquer fôrma.

Habendum.

E esta escriptura estabelece mais que, para levar a effeito o intento exposto e em vista das considerações precedentes, a companhia pela presente escriptura estipula com os curadores: Que allá, a companhia, ha de sempre que seja devido no futuro pagar devida e pontualmente, a credito dos curadores, no banco *Capital and Counties Bank*, limited, n.º 39, Threadneedle Street, na cidade de Londres ou em qualquer outro banco na cidade de Londres, Porto, Lisboa e Amsterdam respectivamente, que de tempos a tempos os curadores designarem por escripto, todas as custas, despezas, salarios, rendas, impostos, taxas e outras despezas que se façam, em que se venha a incorrer ou sejam exigidas pelos curadores na ou a proposito da execução de todas, algumas ou qualquer das garantias, poderes, clausulas e fins do presente ou em qualquer ponto a elle relativo.

4.ª Clausula

Convenio pela companhia para pagamento de custas, juros e capital em obrigações.

Igualmente todas as quantias que de tempos a tempos possam ser precisas para habilitar os curadores ao pagamento dos juros, dividendos ou outros quaesquer pagamentos periodicos e que sejam ou venham a ser devidos por ou em virtude das obrigações;

E tambem todas as quantias que de tempos a tempos venham a ser precisas para habilitar os curadores a pagar ao par o numero de obrigações, que de tempos a tempos tenham saído sorteadas para amortisação;

E tambem todas as quantias que de tempos a tempos venham a ser precisas para habilitar os curadores a pagar aquellas obrigações, que de tempos a tempos se tornem pagaveis por qualquer principio;

5.ª Clausula

Estabelecimento do escriptorio em Londres, a cargo da companhia e para uso dos curadores.

E tambem todas as quantias que de tempos a tempos sejam precisas para habilitar perfeita e efficientemente os curadores a executar e effectuar todos e cada um dos actos de curadoria, poderes, clausulas e fins da presente e em qualquer objecto e assumpto que tenha relação com ella.

Esta escriptura mais declara e aqui fica expresso e assente o seguinte:

1.º Que os curadores terão um escriptorio situado na cidade de Londres, devendo o mesmo ser estabelecido pela companhia, com um secretario ou agente de nomeação e sob a fiscalisação dos curadores, devendo tal secretario ou agente ser investido com plenos poderes e auctoriação da companhia para receber todos os processos e avisos e para funcionar em tudo quanto diga respeito ás obrigações em Inglaterra, e para igualmente executar todos os serviços por ou em nome dos curadores, relativamente ao cumprimento das clausulas da presente escriptura.

A companhia pagará tambem a renda de casa, impostos, taxas e quaesquer despesas relativas ao mesmo escriptorio, inclusive todos os serviços de fóro que sejam reclamados pelo referido secretario ou agente ou pelos curadores e incluindo o ordenado de tal secretario ou agente.

Nomeação de secretario ou agente.

2.º O primeiro secretario ou agente dos curadores, como acima ficou dito, será Charles Castelli, morador em Belmont Lodge, Atney Road, Putney, no condado de Surrey, que será nomeado pelo prazo de seis annos, a contar do dia 21 de junho de 1886 com o vencimento de £ 450 por anno, devendo este ordenado ser pago mensalmente e sendo a primeira prestação (mensalidade) no dia 21 de julho de 1886.

No caso de falta, os curadores estabelecerão escriptorio, etc.

3.º No caso da companhia deixar de estabelecer tal escriptorio, como acima indicado, será perfeitamente legal da parte dos curadores o estabelecimento de um escriptorio.

As subscripções de obrigações serão pagas aos curadores.

4.º Que todas as quantias pagaveis pelos pretendentes ou subscriptores das obrigações, que, como fica dito, forem emitidas pela companhia, devem ser pagas aos ou por conta dos curadores no *Capital and Counties Bank, limited*, n.º 39, Threadneedle Street, na cidade de Londres, ou em qualquer outro banco na cidade de Londres, que a todo o tempo os curadores indiquem com o consentimento da companhia.

Restituição do depósito em caso especial.

5.º No caso de não serem subscriptas antes do ou até ao dia 15 de julho de 1886 obrigações na importancia de £ 600.000 por conta da citada emissão, a totalidade dos depositos feitos pelos pretendentes ou subscriptores ser-lhes-ha restituída pelos curadores e este contrato ficará nullo e sem effeito, excepto no que respeita ao seguinte artigo n.º 6.

Sobre o pagamento de custas, no caso de se realizar o previsto no § precedente.

6.º No caso de serem ou não subscriptas as obrigações, todas as custas, encargos e despesas feitas com a confecção e circulação do prospecto do emprestimo proposto por meio de obrigações e confecção d'este contrato, remunerações e encargos dos curadores por este nomeados por serviços anteriores á data do presente e todas as outras custas, encargos, commissões, corretagens e despesas de qualquer natureza concernentes á negociação do emprestimo ou por qualquer fórma relativas aos negocios da companhia, em Inglaterra, até á emissão do dito emprestimo, ficarão a cargo do conde Thaddeus d'Oksza Orzechowski, morador na rue de Beaune n.º 22, em Paris, por quem serão pagos.

7.º Se forem pedidas ou subscriptas até ao referido dia 15 de julho de 1886 obrigações no valor de £ 600.000 ou d'ahi para cima, com os depositos devidamente feitos em tal caso e apenas os curadores tenham recebido uma quantia sufficiente e as obrigações subscriptas estejam rateadas, os curadores devem d'ali reter £ 5.000 para despesas de administração á disposição dos curadores, pagar á companhia a somma de £ 70.000 e ao referido conde Thaddeus d'Oksza Orzechowski o excesso sobre 73 por cento realiado em cada obrigação rateada acima d'aquelle preço, sujeito ao pagamento por elle, e onde, das custas e outras verbas a que se allude no artigo n.º 6.

Emprego dos fundos pelos curadores, á maneira que forem ordenado.

8.º Depois do pagamento das referidas sommas mencionadas no paragrapho precedente, os curadores devem conservar as quantias, que elles têm a receber dos subscriptores e dos individuos por quem tenham sido rateadas as obrigações sujeito á retenção de qualquer dinheiro necessario para despesas de administração e juro de obrigações e outros pagamentos a fazer em virtude d'este contrato. *Em curadoria*, e contra entrega feita pelo conselho de administração da companhia dos certificados necessarios, como adiante vão definidos, e de uma portaria do governo portuguez auctorisando a abertura á exploração das seguintes secções da linha do caminho de ferro, aqui mencionado, para pagar á companhia (até onde o permittirem as quantias em poder dos curadores) á razão de £ 4.000 por kilometro, isto é, tal pagamento será feito a essa razão mediante recepção do certificado de se acharem completos 60 kilometros e da portaria auctorisando a abertura dos mesmos á exploração publica.

Situações que devem ser pagas para complemento de certas secções do caminho de ferro.

Igual pagamento, á razão já indicada e contra recepção de um certificado analogo e portaria como acima fica mencionado, quando outros 40 kilometros estiverem completos e auctorisados a ser franqueados ao uso do publico.

E iguaes pagamentos, á razão indicada acima e contra a recepção de certificado e portaria similhante, como acima fica dito, com respeito ás seguintes seis secções de 40 kilometros, no momento em que cada uma d'ellas esteja completa e auctorisada a sua abertura ao serviço publico, como acima se menciona. E ao receber igual certificado e portaria de estarem completos os restantes 17,5 kilometros da referida linha do caminho de ferro, comprehendidos na citada concessão (formando ao todo 357,5 kilometros) e auctorisada a sua abertura ao serviço publico, como acima se menciona. E ao receber igual certificado e portaria de estarem completos os restantes 17,5 kilometros da referida linha do caminho de ferro, comprehendidos na citada concessão (formando ao todo 357,5 kilometros) e auctorisada a sua abertura ao serviço publico, como acima fica dito, e depois de ter pago ou retido quaesquer quantias ou despesas em que incorressem ou a que fossem obrigados, ou alem d'isso pagaveis em virtude d'este contrato: — pagarão á companhia o saldo de quaesquer quantias em seu poder, como ou em virtude do artigo 4.º d'esta clausula, retro mencionada, e bem assim todos os juros e outros lucros provenientes de devendo ter advindo d'ellas.

9.º Os certificados mencionados no paragrapho precedente devem ser assignados pelo engenheiro do governo portuguez, que tiver sido nomeado para superintender na construção da linha e outros trabalhos correlativos feitos em consequencia do artigo 60.º da citada concessão, e taes certificados devem ser contra-assignados ou pelo ministro portuguez, que então tiver á pasta da marinha e ultramar, ou pelo governador portuguez, que então dirigir a provincia de Angola. As portarias do governo portuguez mencionadas no ultimo paragrapho precedente devem ser attestadas aos curadores por meio de uma copia d'ellas, devidamente comprovada como verdadeira pelo ministro portuguez, que na occasião occupar a pasta da marinha e ultramar.

Certificados e portarias auctorisando o pagamento de situações.

Emprego do dinheiro pelos curadores.

10.º Todos os dinheiros que de tempos a tempos estiverem em poder dos curadores, que elles entendam que não será preciso dentro de breve praso ou que em virtude do presente ou de qualquer clausula n'elle contida elles devam empregar, serão a requisição da companhia empregados pelos curadores em seu nome em fundos do governo, bonds, letras ou escriptos do thesouro de Portugal ou em quaesquer outros valores em que combinem fazer-o o conselho de administração da companhia e os curadores: taes empregos serão da exclusiva responsabilidade o risco da companhia e será por ella suportada qualquer depreciação de valor de taes fundos, bens e valores, com poder para os curadores, para converter taes valores em dinheiro, conforme julguem conveniente para occorrer a quaesquer pagamentos ou despezas, que possam ter feito em virtude d'este contrato.

Os curadores devem pagar os juros das obrigações e resgatar obrigações.

11.º Durante a construcção da referida linha do caminho de ferro, assim como depois do seu acabamento, os curadores devem dos dinheiros, que em virtude d'este contrato de tempos a tempos lhes vierem ás mãos, pagar e dar baixa aos juros que de tempos a tempos se forem vencendo relativos ás obrigações, e bem assim de tempos a tempos e de igual modo pagar as obrigações que tiverem sido sorteadas para amortisação.

Curadoria de materia hypothecada: a companhia conservará a administração e posse até haver falta de cumprimento, etc.

12.º A companhia, seus successores ou delegados conservarão e usufruirão todas as propriedades, direitos, privilegios e outros comprehendidos ou assim considerados (d'aqui em diante chamados materias hypothecarias) e dirigirá tambem o negocio ou quaesquer dos negocios auctorizados pelos estatutos da companhia até que se dê alguma falta de pagamento de algum capital ou juros assegurados pelas obrigações, ou qualquer d'elles ou parte relativa a elles, ou no pagamento de alguns ou de uns ou de outros dinheiros, por este contrato considerados como assegurados ou respectivamente parte d'elles ou até que uma sentença de algum tribunal de jurisdicção competente seja passada ou que se tome legalmente a resolução de liquidar a companhia ou até que algum arresto ou outro processo seja imposto ou obtido sobre ou contra alguns dos bens ou propriedades da companhia ou até que tenha tido logar alguma infracção por parte da companhia de uma ou algumas convenções, estipulações e condições aqui contidas. E desde e depois de tal falta ou da execução de uma tal sentença, ou da approvação de uma tal resolução ou da imposição ou decisão de um tal processo de arresto, ou da realisação de alguma infracção de convenção, estipulação ou condições, como acima fica dito e no ultimo caso mencionado, não obstante a desistencia de alguma infracção anterior. Em execução de curadoria os curadores, por seu arbitrio sem requerimento ou em virtude de requerimento por escripto dos possuidores ou possuidor, n'essa occasião, de um terço do valor das obrigações (mas em qualquer caso sem ser necessario consentimento algum da parte da companhia, de seus successores ou delegados), podem tomar posse das materias hypothecadas ou podem á sua vontade ou por meio de tal pedido vender, retirar da circulação, cobrar e reduzir a dinheiro as mesmas ou parte d'ellas com todos os poderes para vender alguns dos mesmos bens ou juntos ou em lotes e ou por arrematação publica ou contrato particular e com plenos poderes sobre taes vendas para fazer algumas estipulações especiaes ou outras como titulo ou evidencia ou principio de titulo ou de outra qualquer forma que os curadores julguem conveniente e com plenos poderes para comprar, rescindir ou alterar qualquer contrato de venda dos bens hypothecados ou parte d'elles, e para revender os mesmos sem serem responsaveis por qualquer prejuizo que d'ahi possa advir, e com plenos poderes para combinar e effectuar qualquer composiçõ e ero geral para proceder sobre a questão da venda, retirada da circulação, cobrança e conversão como qualquer proprietario no uso do seu direito o pôde fazer e para os fins ou alguns dos fins acima mencionados executar e tomar todas as seguranças que elles julguem con-

Sobre faltas, etc., curadores tomam posse.

Quando se pôde vender.

vencientes. A entrada, venda, retirada da circulação, cobrança e conversão comprehendidas n'esta clausula, passarão d'aqui em diante a ser denominadas «Curadoria especial de conversão».

13.º Relativamente a taes vendas, a retirada da circulação, cobrança ou conversão, como fica dito, o recibo ou recibos dos curadores pelas sommas provenientes dos bens vendidos e por outras quaesquer quantias a elles pagas, por e em virtude d'este contrato, será ou serão quitação bastante para o comprador ou compradores ou outra pessoa ou pessoas que as pagarem, e que nenhuma responsabilidade terão quanto á applicação, perdas ou má applicação das mesmas sommas.

Recibos de curadores
considerados quitações
regulares.

14.º Os curadores devem conservar os dinheiros provenientes de alguma venda effectuada, cobrança ou conversão feita em virtude da «Curadoria especial da conversão»:

Dever de curadoria
em processos de ven-
da, diamantes, etc.

Como acto de curadoria (*upon-trust*) devendo d'esses dinheiros em primeiro lugar pagar ou reter as custas, encargos, salarios, rendas, impostos, taxas e outras despesas provenientes da execução ou tentativa de execução de tal encargo de curadoria, bem como as despesas dos actos de curadoria, poderes, clausulas ou fins do presente contrato ou por qualquer fórma relacionadas com ella e devem applicar os remanescentes dos citados dinheiros — 1.º em ou para o pagamento aos a esse tempo possuidores de obrigações (*pari passu*) em proporção da quantia em debito ou que não tiver sido devidamente paga e sem qualquer preferencia ou prioridade, quer proveniente da emissão, quer do sorteio para amortisação de qualquer obrigação ou por outra qualquer fórma ou motivo, de todo o capital em debito e não pago sobre as obrigações que na occasião existirem por pagar, e isso conforme o mesmo capital tenha ou não de ser pago em virtude do teor das referidas obrigações com acrescimo de todos os juros e atrazos de juros devidos por taes obrigações; e em 2.º pagarão o restante, se o houver, dos dinheiros provenientes de qualquer venda, da retirada da circulação, cobrança ou conversão, como fica dito, á companhia, seus successores ou delegados.

15.º A entrega da obrigação, feita aos curadores pelo possuidor que como tal estiver registado, e a entrega do coupon feita aos curadores pelo portador, será para os mesmos curadores, recibo bastante do capital ou juros respectivamente especificados na obrigação, não tendo os curadores obrigação de se informarem dos direitos do obrigatario registado ou do portador do coupon nem de tomar conhecimento de qualquer reclamação relativa á importancia dos mesmos, nada tendo que ver com avisos expressos dos direitos, titulos ou reclamações de qualquer outra pessoa relativamente a taes sommas, obrigação ou coupon.

Entrega das obriga-
ções ou coupons, qui-
tação bastante.

16.º Ao effectuar-se qualquer pagamento, relativo á clausula 14.ª acima, ao possuidor registado de uma obrigação, pelo capital e juros n'ella designado, a obrigação deverá ser apresentada aos curadores, que mandarão fazer um *memorandum* com a quantia e data do pagamento, exigindo em seguida o endosso da obrigação.

Endosso nas obriga-
ções por pagamentos
parciaes.

17.º Em qualquer tempo, antes que os curadores tenham feito a entrada acima mencionada, os curadores poderão, a pedido e á custa em todos os respeitos da companhia, vender, retirar e converter ou concordar na venda, retirada ou conversão de todos ou de alguns dos bens hypothecados, do mesmo modo que o fariam se se desse a necessidade de fazer uso da «curadoria especial de conversão» e devem conservar o producto liquido, proveniente de qualquer venda, da cobrança e da conversão em virtude dos

O poder dos curadores
a concordar na venda
antes da entrada.

poderes concedidos sob esta clausula, com o poder de curadoria de dispor de **mesmo** ou de **parte**, se assim o julgarem conveniente, para a construcção, edificação ou melhora-
 mento de quaesquer caminhos de ferro, americanos, obras, trabalhos de exploração ou estabelecimentos de natureza fixa ou permanente, convindo aos fins da companhia, de
 fôrma a constituir melhoramentos permanentes do resto da propriedade da companhia ou na compra de outras propriedades que convenha possuir juntamente com as outras propriedades, ou na compra de machinismo, bens moveis ou efeitos necessarios ou convenientes aos fins da companhia, ou então applicar os mesmos pela fôrma que os curadores entendam que fará augmentar os interesses da companhia e a segurança dos possuidores de obrigações, e de fôrma que o estabelecimento de taes caminhos de ferro, americanos, edificios, obras ou estabelecimentos, se ainda não estiverem comprehendidos n'este contrato, bem como quaesquer aquisições, machinismos, bens, moveis, efeitos e outra qualquer propriedade comprados por tal fôrma, sejam consignados ou assegurados da maneira que os curadores o entendam, de fôrma a ficarem sujeitos a todas as seguranças, poderes e provisões aqui contidos. E até qualquer dos empregos indicados, os curadores devem empregar o mesmo producto liquido, com a facilidade para elles de alterar de tempos a tempos a natureza do tal emprego e coin poderes (até que appareça o caso de se exercer a «curadoria especial de conversão») para recorrer a qualquer dos empregos anteriormente indicados para qualquer dos fins para que taes productos (liquidos) já estavam auctorisados a ser empregados e sujeitos ao que já está dito; e os curadores ficarão de posse de taes empregos: devendo em cumprimento da curadoria (até que appareça a necessidade de fazer uso da «curadoria especial de conversão») pagar as rendas respectivas á companhia, seus successores ou delegados, e depois de chegar o caso de fazer uso da «curadoria especial de conversão» devem conservar os mesmos empregos e consequentemente o respectivo rendimento sobre e para as garantias e fins até aqui expressos, relativos aos dinheiros provenientes de qualquer venda, da retirada e da conversão em virtude da «curadoria especial de conversão».

Fica, porém, estatuido que, no caso de não se realizar tal necessidade de fazer uso da «curadoria especial de conversão» e depois de pagar e cumprir a applicação de todos os dinheiros destinados á segurança d'este contrato, os mesmos empregos e a renda resultante deve ser pela curadoria entregue á companhia, seus successores ou delegados.

18.º Depois que os curadores tiverem tomado conta, como fica dito, e até que estejam vendidos, cobrados e convertidos todos os bens hypothecados em virtude da «curadoria especial de conversão», os curadores poderão, se o julgarem conveniente, administrar os negocios da companhia com os bens hypothecados ou alguns d'elles e podem administrar e dirigir os mesmos, como elles o julgarem conveniente, á sua vontade absoluta e livre, e podem empregar para o fim de taes negocios, os agentes, gerentes, cobradores, empregados de contabilidade, creados e trabalhadores nos termos de remuneração ou em outros que julguem proprios, e podem renovar do referido material, machinismo e utensilios, o que se tenha gastado, perdido ou tornado de qualquer modo incapaz do serviço e em geral podem fazer e mandar fazer todos os actos e cousas e podem realizar quaesquer arranjos respeitantes aos referidos bens ou á exploração dos mesmos ou de parte d'elles, como se fossem os unicos com direito aos mesmos e sem serem responsaveis por qualquer prejuizo ou damno que possa motivar-se ou dar-se, e podem tambem á sua vontade trespassar ou dar de arrendamento os bens hypothecaçoes ou alguma parte d'elles, nos termos que os curadores julguem convenientes.

Comtando, porém, que os curadores, pelas forças dos rendimentos, lucros e juros dos mesmos bens e dinheiros adquiridos na administração dos negocios, paguem e façam face ás despesas, em que tiverem incorrido ou sejam produzidas pela sua administração

Como se deve empregar o producto.

Empregos previstos.

Curadoria dos empregos.

Poderes para os curadores, depois de assumirem, poderão administrar o negocio, etc.

E dar em arrendamento.

Applicação dos rendimentos.

quer no exercicio de alguns dos poderes especificados, quer com relação aos bens e todos os supprimentos que elles julguem conveniente fazer, pagando e applicando o remanescente de taes vendas, lucros e dinheiros pela maneira estabelecida antecedentemente com relação aos dinheiros provenientes de quaesquer vendas, de retiradas ou conversões em virtude da «curadoria especial de conversões».

19. A companhia pelo presente contrata com os curadores na fôrma seguinte: 1.º Que a companhia pagará o capital e juros assegurados pelas obrigações de accordo com o respectivo teor das mesmas e observará e cumprirá as condições n'ellas exaradas respectivamente. 2.º Que o capital e juros considerados garantidos pelas obrigações, devem constituir um primeiro encargo sobre os bens hypothecados e que os referidos capital e juros terão a precedencia sobre todos os dinheiros que possam de futuro ser levantados pela companhia, por qualquer meio que o sejam, e que como acontece com os differentes possuidores (excepto o queahi fica estabelecido em contrario) as obrigações devem ser collocadas (*pari passu*) sem preferencia ou prioridade alguma devida á emissão ou outra qualquer razão; e, alem d'isso, que a companhia, os seus successores ou delegados devem em todo o tempo conservar em duplicado um registo exacto das obrigações e um dos duplicados de tal registo deve sempre estar no escriptorio na cidade de Londres (a estabelecer-se em virtude da clausula n.º 1 do presente contrato) e cada duplicado de tal registo deve mostrar o numero e o valor de cada obrigação, data da sua emissão, mo-rada, nome e descripção do respectivo possuidor na occasião e bem assim quaesquer obrigações que de tempos a tempos tenham sido pagas; e que os curadores, possuidor ou possuidores, qualquer d'elles (ou todos) terão a facultade em qualquer occasião oportuna, de examinar, podendo inspecionar os duplicados (registos) e tirar d'elles copias ou extractos no todo ou em parte, como lhes aprouver. E tambem que a companhia ha de, no decurso d'esta segurança, dirigir e administrar os negocios da companhia pela fôrma mais vantajosa possivel.

E ha de ter devidamente escripturados os seus livros e n'elles fará lançamentos exactos de todas as negociações e transacções em ou com relação ao dito negocio, e que os referidos livros de escripturação e todos os documentos relativos aos negocios da companhia serão guardados no escriptorio da companhia ou em outro lugar ou logares onde os referidos livros de escripturação e documentos a elles respeitantes devam ser guardados, e que os mesmos em periodos razoaveis serão franqueados ao exame e inspecção dos curadores e de qualquer pessoa ou pessoas que elles para tal fim, de tempos a tempos indicarem por escripto. E que a companhia ha de, em todo o tempo que durar esta segurança, fornecer aos curadores e ás pessoas acima indicadas todos os esclarecimentos sobre todas as materias relativas ao mesino negocio ou sobre alguma propriedade (bens) adquirida posteriormente pela companhia ou que por qualquer fôrma diga respeito aos seus negocios.

E não demolirá nem removerá do referido caminho de ferro, terrenos e bens comprehendidos na referida concessão, nem de qualquer outra propriedade comprehendida no presente contrato, — quaesquer casas de habitação, armazens, estações, caminhos de ferro e americanos, caes, ou outros edificios, nem as machinas fixas, ou moveis locomotivas, material, machinismo, bens immoveis e utensilios annexos ou pertencentes ao referido caminho de ferro ou trabalhos, ou respectivamente qualquer' outra propriedade ou parte d'ella, sem o previo consentimento por escripto dos curadores, excepto no caso em que taes demolições ou alterações se tornem necessarias por se terem gasto algumas das materias ultimamente nomeadas ou terem-se deteriorado, e em taes casos devem ser substituidas as materias assim gastas ou inutilisadas por outras de igual natureza e de valor pelo menos igual.

Contrato da companhia.

Pagamento de dinheiros seguros por obrigações.

Obrigações serão primeiro encargo e serão collocadas *pari passu*.

Registo em duplicado para obrigações.

A companhia poderá administrar os seus negocios.

Escurituração.

Facultade de serem examinadas.

Construções que se não poderão demolir.

Renovação de machinismo.

E ha de, quando for necessario, renovar e substituir todas as machinas fixas e moveis, material, machinismo, ferramentas, supprimentos, utensilios e outros artigos de natureza igual ás do uso actual ou que se venham de futuro a usar para o fim dos negocios da companhia, quando e á maneira que se forem gastando ou deteriorando. E ha de conservar o referido caminho de ferro, terras propriedades e bens, e todo o material, machinismo, trabalhos, bens immoveis, sobresalentes, ferramentas, utensilios e outros artigos destinados ao ou existentes sobre elle (caminho de ferro) e de uso do ou relativo ao negocio da companhia, todos e qualquer parte, em bom estado e condições de serviço.

Os bens conservados em bom estado.

Poderes aos curadores para entrar a examinar, etc.

E consentirá aos curadores e ás pessoas que de tempos a tempos elles nomearem por escripto para este fim, o entrar em ou sobre o mesmo caminho de ferro, terrenos e propriedades respectivas, para examinar o estado e condições de tudo e de todo o material, machinismo, trabalhos, bens immoveis, ferramentas, sobresalentes, utensilios e outros artigos, na occasião existentes em ou sobre o mesmo (caminho de ferro). E que se faltar (a companhia) em conservar o referido caminho de ferro, terras, propriedades e bens, em bom estado de reparação e em perfeito estado e condições de serviço, os curadores poderão mandar reparar os referidos bens (materias) ou aquellas que elles vejam, que carecem de reparação e pelo que a companhia, contra uma reclamação embolsará os curadores de quaesquer quantias por elles despendidas para tal fim ou parte, addicionando-se o juro á razão de £ 10 por cento e por anno, desde a data em que respectivamente foi feita a despeza. E até tal reembolso se realizar, será este um encargo para os bens hypothecados e fará parte dos dinheiros aqui considerados como garantidos, e todos os poderes, direitos e privilegios para embolsar, ou forçar o pagamento ou cobrança de alguns dos dinheiros assegurados pela presente com o privilegio de immediato embolso, serão extensivos aos dinheiros comprehendidos n'esta clausula.

Faculdades, no caso de falta por parte da companhia, dos curadores para renovar e reparar, etc.

Pagamento da remuneração aos curadores.

20.º E a companhia pelo presente contrata com os curadores que a companhia em cada um dos annos da duração d'este contrato pagará aos curadores, durante o tempo do presente e como remuneração pelos seus serviços de curadores a contar d'esta data a somma de £ 250 a cada um em pagamentos semestraes nos dias 1 de julho e 1 de janeiro de cada anno, alem de todas as despezas, encargos, gastos de viagens e outros, que elles razoavelmente possam fazer, no desampenho ou tentativa de desempenho da curadoria em que foram investidos. E tambem (alem dos direitos ordinarios a indemnisação concedida por lei aos curadores) a companhia em todo o tempo de hoje em diante conservará indemnes os referidos curadores e cada um d'elles e as suas fortunas e bens por todas as acções, processos, custas, encargos, reclamações de qualquer natureza que lhes possam ser impostas ou lhes advenham, no cumprimento ou tentativa de cumprimento ou imperfeição de cumprimento da curadoria a que se refere este contrato ou em relação a algum assumpto ou materia, descripto ou omitido (não sendo por falta sua voluntaria e premeditada) com relação ao estipulado n'este contrato. Fica estabelecido que os curadores poderão reter ou pagar com o dinheiro em seu poder, em virtude dos poderes de curadoria d'este contrato, a importancia de quaesquer remunerações, a que na occasião tiverem direito e de quaesquer dinheiros, gastos, encargos e despezas, reclamações, como anteriormente fica dito.

Indemnisação especial aos curadores.

Poderes aos curadores para reterem seus ordenados e reembolsos.

Poderes para nomear novos curadores.

21.º E pela presente fica mais estabelecido e declarado que se os referidos curadores ou algum d'elles ou alguns curadores ou curador a nomear, em virtude do que adiante se menciona, morrer ou queira ser exonerado, recuse ou se torne inhabil para obrar, então e em taes casos os curadores, sobreviventes que continuarem áquella data (e para esse fim qualquer tambem que se retire ou recuse, será considerado como em exercicio, se quiser usar d'esse direito), poderão (com o consentimento e approvação da companhia,

mas sem necessidade de consentimento ou approvação da parte dos possuidores de todas ou de parte das obrigações) nomear qualquer uma outra pessoa ou pessoas para curador ou curadores, em substituição do curador ou curadores fallecidos ou que queiram ser exonerados, ou que tenham recusado ou se tenham tornado incapazes de funcionar.

E em virtude de tal nomeação, a totalidade da propriedade, sujeita na occasião á curadoria pelo presente contrato, será assim transferida a fim de que a mesma possa ficar investida no novo curador ou novos curadores conjunctamente com os curadores ou curador, que sobreviverem ou continuarem, ou isoladamente como as circumstancias o exigirem e cada novo curador (antes ou depois de estar devidamente investida a referida propriedade) terá os mesmos poderes, auctoridade, arbitrio e immunidades como se tivesse sido originariamente nomeado curador pelo presente documento. Todo o curador que desejar ser exonerado ou que se recusar a funcionar antes de terminar-se a curadoria, ficará desde a data da nomeação do seu successor livre de toda a responsabilidade. Todo o curador que fallecer ou tornar-se incapacitado de funcionar e os seus bens e effeitos ficarão absolutamente exonerados desde a data do fallecimento ou incapacidade.

Fica estabelecido para sempre que por motivo de morte ou retirada por qualquer motivo do citado barão da Costa Ricci, o seu successor na curadoria do presente contrato e o successor de tal successor, será sempre o director *ex officio* da companhia em Londres com auctorisação do governo portuguez, sendo o sentido e a idéa d'esta disposição que o director *ex officio* em qualquer tempo deverá ser sempre um dos curadores do presente contrato, e que os pagamentos que hajam de se fazer pelas forças do producto das obrigações conforme os artigos 7.º e 8.º, exigirão a assignatura do dito barão ou de quem a todo o tempo for seu successor na dita curadoria.

O director *ex officio* sempre um dos curadores.

22.º Qualquer divergencia que venha a surgir do presente contrato, em qualquer das suas disposições, quer sobre os direitos e responsabilidades de qualquer parte, pessoa ou corporação, aqui especificados ou sobre a nomeação ou sobre o consentimento e approvações pedidas para a nomeação de qualquer novo curador ou curadores do presente contrato ou sobre qualquer cousa a fazer-se, consentida, permittida ou omitida por ou em virtude do presente contrato ou sobre outra qualquer materia ou cousa que de algum modo prenda com o presente contrato, ou qualquer clausula n'elle contida, será resolvida por dois arbitros, sendo um nomeado pela companhia e o outro pelos curadores, e, no caso de discordancia, nomear-se-ha um terceiro arbitro para desempate, á escolha dos arbitros, antes de entrar nas considerações dos assumptos sujeitos á sua apreciação, e no caso que alguma das partes se tenha esquecido de nomear um arbitro no espaço de vinte e um dias, a contar do aviso por escripto que lhe tenha dirigido a outra parte para o fazer, ou tenha nomeado um arbitro, que se tenha recusado a servir, n'esse caso o arbitro nomeado pela parte que expediu o aviso, poderá proceder á arbitragem de per si só e poderá apresentar sobre o assumpto uma decisão final. Os arbitros ou o de desempate ou o unico arbitrio (conforme o caso se der) terão poderes para decidir quaesquer questões, que se possam suscitar no decorrer da arbitragem e em partioular quaesquer questões sobre os assumptos ou cousas, que devam ser o assumpto da arbitragem ou de admissão a ella, de accordo com os intentos e sentido do presente contrato.

Arbitramento.

E estas arbitragens ficarão subordinadas aos regulamentos respeitantes a arbitragens e constantes do processo da lei commum Act 1854 (Inglaterra), salvos os casos em que pela presente são alterados, e a obediencia a essa lei será considerada imposição do supremo tribunal de justiça de Sua Magestade em Inglaterra, sendo requerida por qualquer das partes.

23.º Qualquer aviso que seja necessario transmittir á companhia pôde ser transmit-

Aviso.

tido á companhia por meio de uma carta postal registada, sobrescriptada como se segue, ou por fôrma identica (companhia real dos caminhos de ferro através de Africa, Porto — Portugal). A prova de ter mandado pelo correio um aviso incluso n'um envelope assim dirigido, será prova sufficiente do serviço de tal aviso á companhia no dia em que deva chegar ao Porto, segundo o curso ordinario do correio.

24.º Os curadores poderão de tempos a tempos consentir em fazer e cooperar em todos os actos e contratos tendentes a levar a effeito qualquer eliminação, alteração ou mudança de qualquer parte do presente contrato e a adoptar em substituição qualquer ou quaesquer outras garantias, poderes, privilegios e faculdades, a bem e protecção e segurança dos possuidores das obrigações então existentes.

Consentimento e accordo dos curadores sobre alterações da auditoria, substituição de garantias, etc.

6.ª Clausula
Contrato para mais segurança.

E este contrato por ultimo estatue que, em virtude das considerações supracitadas, a companhia pelo presente combinou com os curadores em que a companhia em qualquer tempo, sendo as custas, encargos e despezas em tudo por conta da companhia, fará, reconhecerá, executará, confirmará e completará todos os actos, materias, objectos, etc., que possam ser necessarios ou convenientes para fazer produzir effeito pleno e completo o actual e presente contrato e tudo o que n'elle se contém ou que com elle tenha relação, em harmonia com as leis em vigor no reino de Portugal, ou com as da citada provincia de Angola ou que alem d'isso possa ser necessario ou conveniente para fazer produzir effeitos plenos e completos o presente contrato e tudo o que n'elle se contém ou que com elle prenda, ou outrosim para habilitar os curadores e os possuidores de obrigações, a todos e cada um d'elles colherem por inteiro os beneficios e vantagens da garantia, que pelo presente contrato se pretende dar-lhes e dos poderes privilegios e medidas n'elle contidas e que os curadores poderão rasoavelmente requerer por escripto de tempos a tempos.

Em testemunho do presente a dita companhia real dos caminhos de ferro através de Africa sellou o presente com o seu sello privativo e os ditos barão da Costa Ricci, sir Gabriel Goldney, Baronete, Thomas Steel e o conde Thaddeus d'Oksza Orzechowski lhe puzeram os seus sellos no dia e anno acima escripto. — *Carlos Lopes* — *Alexandre Peres* — *Arnaldo de Novaes Guedes Rebelo* — *Thomas Steel* — *Costa Ricci* — *Gabriel Goldney* — *Thaddeus d'Oksza Orzechowski*.

PEÇAS (SCHEDULES) A QUE SE REFERE O CONTRATO ACIMA ESCRIPTO

1.ª Peça

A concessão (cuja copia acompanha este documento authenticado pelo sello da companhia e pela assignatura dos curadores) em data de 25 de setembro de 1885, concedida pelo governo do reino de Portugal, para a construcção, abertura á exploração, conservação e exploração de uma linha de caminho de ferro, do porto de S. Paulo de Loanda a Ambaca, na provincia de Angola, parte das possessões ou territorios do governo portuguez na Africa occidental, sob a denominação de *companhia real dos caminhos de ferro através de Africa*, na extensão de 223 1/2 milhas ou cerca d'isso.

Juntamente com todos os terrenos, aquisições, madeiras para construcção e outras arvores, minas, strata, veias ou betas de carvão, carvão miúdo e outros mineraes, garantias, direitos, poderes, privilegios, beneficios e vantagens comprehendidas na referida concessão com direito á exploração, venda ou cessão do caminho de ferro, terrenos, madeiras de construcção e outras arvores, minas, strata, veias ou betas de carvão, carvão miúdo e outros mineraes e materiaes, garantias, direitos, poderes, beneficios e vantagens.

2.ª Peça

Modelo de obrigação registada

ROYAL TRANS-AFRICAN RAILWAY COMPANY

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO ATRAVÉS DE AFRICA

(Sociedade anonyma de responsabilidade limitada)

Capital, réis 5.600:000\$000 ou £ 800:000 em 40:000 acções de 90\$000
ou £ 20 cada uma

Emissão de réis 8.505:000\$000 ou £ 1.390:000 em obrigações hypothecarias
tendo o privilegio pari-passu de primeiro encargo

N.º ... — Obrigação hypothecaria réis ... ou £...

A *companhia real dos caminhos de ferro através de Africa* (d'aqui em diante denominada «a companhia») pela consideração de réis ... ou ... libras que lhe foram pagas por ..., residente em ..., pela presente contrata com o mencionado ..., seus testamenteiros-inventariantes, administradores e subrogados que a companhia pagará aos 25 de setembro de 1884, ou de outra forma de accordo com as condições que aqui se expressam ao dito ..., seus testamenteiros-inventariantes, administradores ou subrogados (que a essa epocha se achar averbado como possuidor d'esta obrigação nos livros da companhia), a quantia de libras ... ou (à escolha do obrigatario) no Porto ou Lisboa, a somma de réis. E tambem que a companhia no entretanto pagará juros sobre a dita quantia á razão de réis ... ou 5 por cento por anno, em prestações semestraes iguaes no 1.º de janeiro e 1.º de julho de cada anno, de conformidade com os coupons a ella annexos, ao seu portador respectivamente. O primeiro d'estes pagamentos semestraes será feito no dia 1.º de julho de 1887.

Esta obrigação é emitida nas e sujeita ás condições aqui indicadas.

Dado sob o sello social da companhia, aos ... dias de ... de 1886.

O sello social da *companhia real dos caminhos de ferro através de Africa* foi aqui appenso na presença de ...

Presidente.
Administradores.
Secretario.

Modelo de obrigação ao portador

ROYAL TRANS-AFRICAN RAILWAY COMPANY

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO ATRAVÉS DE AFRICA

(Sociedade anonyma de responsabilidade limitada)

Capital, £ 80:000 em 40:000 acções de £ 20 cada uma

Emissão de £ 1.390:000 em obrigações hypothecarias com privilegio pari-passu de primeiro encargo

N.º ... — Obrigação hypothecaria £ ... ou réis ...

A *companhia real dos caminhos de ferro através de Africa* (d'aqui em diante denominada «a companhia»), pela consideração da quantia de libras ... que lhe foram entregues por ..., residente em ..., pela presente contrata com o dito ..., seus testamenteiros-inventariantes e subrogados ou outro portador d'esta obrigação, que a companhia pagará aos 25 de setembro de 1894 ou de de outra forma, de accordo com as con-

dições aqui expressas, ao portador d'esta obrigação a quantia de libras . . . , ou (á escolha do portador, no Porto ou em Lisboa a somma de réis. E tambem que a companhia no entretanto pagará juros sobre a dita quantia na razão de £ 5 por cento ao anno por prestações semestraes iguaes no 1.º de janeiro e 1.º de julho de cada anno, conforme nos coupons aqui annexos, ao seu portador respectivamente. O primeiro d'estes pagamentos semestraes se verificará no 1.º dia de julho de 1887.

Emitte-se esta obrigação nas e sujeita ás condições que aqui se indica.

Dado sob o sêllo social da companhia, aos . . . dias de . . . de 1886.

O sêllo social da *companhia real dos caminhos de ferro através de Africa* foi aqui appenso na presença de . . .

Presidente.
Administradores.
Secretario.

Modelo de coupon

ROYAL TRANS-AFRICAN RAILWAY COMPANY

COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO ATRAVÉS DE AFRICA

(Sociedade anonyma de responsabilidade limitada)

Obrigaçào n.º . . .

Coupon de juros n.º . . .

Para o juro semestral de £ . . . vencido em . . . de . . . e pagavel em Londres no escriptorio do «*Capital and Counties Bank, limited*», 39, Threadneedle Street, Londres (descontando-se a contribuição sobre rendimentos).

No Porto, na sêde social da companhia, ao cambio fixo de 45500 réis por libra sterlina.

Em Lisboa, na agencia da companhia, ao cambio fixo de 45500 réis por libra sterlina.

Em Amsterdam, em casa dos srs. Westendorp & C.^ª, ao cambio fixo de 12 florins por libra sterlina.

£ . . . ou . . .

Réis . . . ou . . .

Florins . . . ou . . .

Secretario.

CONDIÇÕES A QUE ACIMA SE FAZ REFERENCIA

1.^ª Esta obrigação é uma de uma serie de obrigações emittidas ou em vespas de ser emittidas pela companhia para assegurar capitaes, não podendo exceder em tempo algum a cifra de £ 1.890.000.

2.^ª A amortisação das obrigações será feita conforme o quadro annexo. Se annexará um quadro para amortisação de todas as obrigações dentro do termo da concessão.

3.^ª A amortisação das obrigações em qualquer epocha será feita por sorteios semestraes no escriptorio da sêde da companhia em Portugal.

4.^ª Estes sorteios terão logar na presença de um tabellião, n'um praso nunca inferior a sete, nem excedente a quatorze dias antes dos dias que marcam o vencimento do meio anno, em que as obrigações têm de ser resgatadas. E o capital assegurado pelo

presente tornar-se-ha pagavel no primeiro dia de julho ou primeiro dia de janeiro, que primeiro succeder, depois que esta obrigação tenha sido sorteada para resgate.

5.^a A companhia, com uma antecedencia de, pelo menos, cinco dias, avisará publicamente em tres annuncios consecutivos nos jornaes do Porto, Lisboa, Londres e Amsterdam, que a companhia designar.

6.^a Alem d'isso e depois de cada sorteio, annunciar-se-ha nos mesmos jornaes os numeros de obrigações sorteadas para amortisação (resgate).

7.^a O numero de obrigações sorteadas de tempos a tempos será registado em um livro, que a companhia adoptará, em duplicado e exclusivamente para este fim. Um d'estes duplicados guardar-se-ha no escriptorio da companhia em Londres, para os curadores ou obligatarios, e estes livros serão franqueados ao exame dos possuidores de obrigações averbadas.

8.^a Se o possuidor de uma obrigação averbada assim o exigir, o tabellião, presente aos sorteios, como acima se disse, passará com respeito ao resultado do mesmo, uma certidão devidamente legal.

9.^a Juntos a esta obrigação estão . . . coupons, representando cada um o pagamento do juro de meio anno, e esse juro só é pago á vista e contra a entrega do coupon a que diz respeito.

10.^a O possuidor d'esta obrigação averbada e o portador de qualquer dos coupons annexos a ella, terão respectivamente direito ao capital e juro, especificados respectivamente em taes documentos, livres de quaesquer abatimentos combinados entre a companhia e o possuidor originario ou intermediario d'ella.

11.^a Se o capital assegurado pela presente se tornar pagavel antes de 25 de setembro de 1884, o possuidor, apresentando a pagamento esta obrigação averbada, deverá igualmente fazer entrega dos coupons que representam o juro pagavel depois do dia em que tal capital se tornar assim pagavel.

12.^a A entrega á companhia d'esta obrigação, e de cada um dos citados coupons, será uma quitação bastante ao capital e juro n'ella especificados respectivamente, e a companhia não será obrigada a indagar e informar-se sobre os titulos dos respectivos possuidores (de obrigações averbadas) ou portadores de taes documentos ou a tomar nota de qualquer penhor a que estiverem sujeitos taes dinheiros ou a proceder em virtude de avisos expressos dos direitos, titulos ou reclamações de qualquer outra pessoa a taes dinheiros ou documentos.

13.^a Se a companhia faltar, em um periodo de seis mezes (pelo calendario) ao pagamento de quaesquer juros assegurados a esta obrigação, o possuidor (de obrigações averbadas) poderá em qualquer tempo, enquanto estes juros não forem pagos, por aviso por escripto, á companhia, reclamar o capital assegurado á obrigação, e no caso que tal aviso seja devidamente feito ou se uma ordem for passada por algum tribunal de jurisdicção competente, ou se se tomar uma resolução para a companhia liquidar-se, o capital pelo presente assegurado ás obrigações considerar-se-ha immediatamente vencido.

14.^a O possuidor d'esta obrigação e as outras obrigações da mesma serie têm direito, *pari-passu*, aos beneficios do e ficarão sujeitos ao estatuido em um contrato datado do . . . dia de . . . 1886, e celebrado entre a referida companhia como primeira parte, e o barão da Costa Ricci, sir Gabriel Goldney, Baronete, e Thomas Steel, negociante, como segunda parte, e o conde Thaddeus de Oksza Orzechowski, como terceira parte, em virtude do qual uma determinada concessão, terras, garantias, caminhos de ferro, minas, mineracs e toda a mais propriedade da companhia n'ella descripta com todos os detalhes foram investidos em curadores (*trustees*) para assegurar o pagamento, capital e juros pagaveis em virtude de taes obrigações, e bem assim o cumprimento das estipulações constantes d'este contrato.

O sello social da *companhia real dos caminhos de ferro através de Africa* foi aqui posto na presença de Angelo Binda e F. Clifton Morgan, testemunhas.

(Sello da companhia.)

Assignado, sellado e outorgado pelos mencionados barão da Costa Ricci, sir Gabriel Goldney, Baronete e Thomás Steel na presença de Angelo Binda e F. Clifton Morgan.

Presidente, *Carlos Lopes*. — Vice-presidente, *Alexandre Peres*. — Secretario, *Arnaldo de Novaes Guedes Rebello*.

Costa Ricci. (L. S.)
Thomas Steel. (L. S.)
Gab Goldney. (L. S.)

Assignado, sellado e outorgado pelo citado conde de Oksze Orzechowski na presença de Angelo Binda e F. Clifton Morgan.

Th. de Oksze Orzechowski. (L. S.)

A companhia real dos caminhos de ferro através de Africa (sociedade anonyma de responsabilidade limitada) ao barão da Costa Ricci e outros

Contrato de chradoria em favor dos portadores de obrigações

Certifico que, segundo os termos da concessão feita pelo governo de Sua Magestade El-Rei de Portugal ao sr. Alexandres Peres, em 25 de setembro de 1885 e hoje sub-estabelecida na companhia real dos caminhos de ferro através de Africa, e bem assim, segundo a legislação de Portugal, as obrigações hypothecarias a que se referem os artigos 15.º e 16.º dos estatutos da supracitada companhia, que pelo presente contrato de 12 de junho de 1886 se negoceia no valor de £ 1.890.000, constituem um primeiro encargo privilegiado sobre a garantia do governo, o caminho de ferro, seus rendimentos e terrenos comprehendidos na concessão. Certifico mais que o contrato supra se acha celebrado pela companhia nos termos legais e com as auctorisções precisas para tornarem a companhia responsavel por elle.

Consulado geral de Portugal em Londres, aos 12 de junho de 1886. — Pagou 2\$000 réis. — Tabella n.º 94. — Langado no livro da receita sob n.º 612. — *Anselmo Ferreira Pinto Basto*, consul geral.

(Sello do consul geral portuguez.)

DOCUMENTO N.º 4

Contrato de 20 de outubro de 1894

Aos 20 dias do mez de outubro do anno de 1894, n'esta cidade de Lisboa, edificio do ministerio da fazenda, e gabinete de s. ex.ª o sr. conselheiro Ernesto Rodolpho Hintze Ribeiro, presidente do conselho de ministros, ministro e secretario d'estado dos negocios da fazenda, compareci eu, Luiz Augusto Perestrello de Vasconcellos, director geral da thesouraria do mesmo ministerio, achando-se presentes de uma parte, como primeiros outorgantes, o já referido ex.º sr. ministro dos negocios da fazenda e o ex.º ministro dos negocios da marinha e ultramar, o sr. conselheiro João Antonio de Brissac da Ne-

ves Ferreira, ambos outorgantes em nome do governo e cada um pela parte que no presente contrato depender do seu respectivo ministerio; e de outra parte, como segundo outorgante, o ex.^{mo} sr. Carlos Lopes, como legitimo representante da companhia real dos caminhos de ferro através de Africa, por cujo conselho de administração foi competentemente auctorisado a outorgar no presente contrato, conforme o provou por titulo em fórma legal, que me foi presente e fica archivado n'este ministerio como documento d'este contrato.

E assistindo tambem a todo este acto o ex.^{mo} procurador geral da corôa e fazenda, o sr. conselheiro Diogo Antonio de Sequeira Pinto, na sua presença e na das testemunhas abaixo nomeadas e assignadas, pelos outorgantes foi dito, que este contrato tinha por fim, nos termos da auctorisação concedida ao governo pelo artigo 15.^o da carta de lei de 26 de fevereiro de 1892, regular por modo definitivo a situação em que a referida companhia se encontra para com o estado quanto a diversos adiantamentos que lhe têm sido feitos, bem como estabelecer o regimen que de ora em diante terá de se observar quanto a determinadas clausulas do contrato da concessão respectiva, celebrado em 25 de setembro de 1885 e auctorisado pela carta de lei de 16 de julho do mesmo anno.

E para devida e clara intelligencia do que entre si hão pactuado e vae constar das clausulas do presente contrato, assentaram elles outorgantes em fazer preceder essas clausulas de uma exposição preliminar sobre os factos que originaram a situação actual e determinaram a negociação d'esse contrato conforme se deduz nos seguintes paragraphos:

§ 1.^o Que pela citada carta de lei de 16 de julho de 1885 foi o governo auctorisado a adjudicar em hasta publica, precedendo concurso, a construcção e exploração de um caminho de ferro entre Loanda e Ambaca, na provincia de Angola, sobre a base de diversas concessões, entre as quaes, a de uma garantia de juro não superior a 6 por cento sobre o capital da construcção, até o limite maximo de 20:000\$000 réis por kilometro.

§ 2.^o Que tendo sido aberto o concurso sobre a base do custo kilometrico, apresentou-se uma unica proposta, assignada por Alexandre Perea, offerecendo o custo kilometrico de 19:990\$000 réis, como base da garantia de juro, mas sob condição de que ficava bem entendido, para todos os effeitos, que a garantia do governo era extensiva ás despesas de exploração calculadas em 1:200\$000 réis por kilometro.

§ 3.^o Que tendo sido aceita pelo governo esta proposta com a sobredita condição, levou-se a effeito a adjudicação a favor do proponente por contrato de 25 de setembro de 1885, em cujo preambulo expressamente se consignou a intelligencia que devia dar-se á clausula sobre a garantia de juro, nos termos constantes da proposta.

§ 4.^o Que, entre outras disposições do contrato, convem notar as seguintes:

A do artigo 21.^o fixando em noventa e nove annos, a contar da data do contrato, o praso da concessão, ponto sobre o qual era omissa a citada carta de lei;

A do artigo 22.^o e seus paragraphos, estabelecendo que a garantia de juro, sobre o dito custo kilometrico de 19:990\$000 réis, duraria por todo o praso da concessão, seria liquidada e paga, semestre a semestre, e só devida quanto ás secções em exploração, as quaes, para este effeito, se fixaram em 40 kilometros sobre uma primeira secção de 60;

A do artigo 23.^o, fixando as despesas de exploração, por anno e por kilometro, sendo de 1:200\$000 réis, emquanto o rendimento bruto não exceder a 2:000\$000 réis; de 60 por cento se aquelle rendimento oscillar entre 2:000\$000 e 2:500\$000 réis, mas sem excederem a 1:375\$000 réis; e de 55 por cento, sem mais limite, quando o dito rendimento for superior a 2:500\$000 réis;

A do artigo 24.^o, pela qual do excesso do rendimento liquido, alem de 8 por cento, computado este na sobredita fórma, pertencerá metade ao governo, para reembolso completo das quantias pagas por subvenção, adicionadas com o juro de 4 por cento;

A do artigo 30.º, pela qual o governo se reservou o direito de resgatar a concessão inteira, passados vinte e cinco annos sobre o praso estabelecido para a conclusão da linha;

A do artigo 32.º, pela qual a intervenção do governo quanto a tarifas sofre modificação, quando cesse a garantia do juro;

As dos artigos 50.º, 51.º e 52.º, estabelecendo os seguintes prazos de construção: um anno, a contar do contrato, para a apresentação do traçado geral com o projecto definitivo da 1.ª secção; seis mezes, a contar da approvação do projecto definitivo da 1.ª secção, para o começo da construção; quatro annos, a contar da data em que a construção devia começar para a conclusão definitiva de toda a linha ferrea;

A do artigo 63.º, fixando o praso de seis mezes, a contar do contrato, para a organização da companhia, para a qual devia ser transferida a concessão, sob pena de perdimento do deposito e de rescisão.

§ 5.º Que a companhia representada pelo segundo outorgante, tendo sido constituída para este effeito com estatutos approvados por decreto de 10 de fevereiro de 1886, depois de verificada a transferencia da concessão por escriptura de 6 do mesmo mez e anno, e tendo fixado em quarenta mil acções de 90\$000 réis cada uma, ou o total de 3.600.000\$000 réis o seu capital social, tratou, desde logo, de assegurar o cumprimento do seu contrato por meio da emissão de obrigações, que estava auctorisada a fazer pelo titulo iv dos seus estatutos, e dentro do limite maximo da mesma auctorisação, que era o de uma annuidade não superior a 1:999\$940 réis por kilometro de linha, comprehendido o juro e a amortisação em periodo limitado ao praso das concessões.

§ 6.º Que, effectivamente, conseguiu negociar em Londres, por um contrato de 12 de junho de 1886, a emissão gradual de £ 1.890.000 em obrigações de £ 20 cada uma, com o juro de 5 por cento e amortisação ao par até 25 de setembro de 1984, cujo encargo, ao cambio normal, se acha comprehendido dentro do dito limite de 1:999\$940 réis por kilometro, visto a extensão da linha total regular por 364 kilometros.

§ 7.º Que pelo referido contrato de 12 de junho de 1886, em que não interveiu o governo portuguez, e cujas estipulações se devem sempre entender subordinadas ao disposto no contrato da concessão e nos estatutos da companhia, diplomas a que o mesmo contrato se refere, foi pactuado a favor das obrigações a emitir, o privilegio que o artigo 15.º dos mesmos estatutos permittira sobre as concessões sem prejuizo dos direitos do estado, e, ao mesmo tempo, se constituiu uma administração especial, a titulo de curadoria, como é de uso em Inglaterra, para que os curadores respectivos designados n'aquelle paiz pelo nome de *trustees* tomassem a seu cargo arrecadar o producto das successivas emissões, e administral-o, em termos de que o dinheiro recebido pudesse ter emprego seguro e rendoso, emquanto não entregue á companhia, devendo esta entrega ser regulada na razão de £ 4:000 por kilometro, á proporção das secções da linha ferrea que fossem sendo recebidas pelo governo e abertas á exploração, e bem assim se constituiu a curadoria, para que os curadores se encarregassem do serviço das obrigações emitidas, recebendo da companhia, nas épocas competentes, os fundos necessarios para o pagamento dos juros d'essas obrigações e de capital das que fossem sendo sorteadas.

§ 8.º Que a companhia, tendo cumprido, depois de prorogado o praso respectivo, a obrigação que lhe impunha o contrato, quanto á apresentação do traçado geral e do projecto definitivo da 1.ª secção, e antes do praso estipulado a relativa ao começo da construção, não pôde, comtudo, pela força das circumstancias, terminar ainda a construção da linha total, até Ambaça, na extensão de cerca de 364 kilometros, pois que apenas tem conseguido, com muito custo e grave prejuizo, ter levado a construção até ao kilometro 260, na altura de uma secção que só ha pouco tempo foi aberta á exploração,

tendo, comtudo, realizado já trabalhos importantes nas secções seguintes, especialmente até o kilometro 300.

§ 9.º Que as circumstancias, que determinaram este atrazo na conclusão da linha ferrea, dentro do prefixo prazo de quatro annos fixado no contrato de 25 de setembro de 1885, são notorias e sabidas, porque se filiam na grave crise economica e financeira porque tem passado o paiz n'estes ultimos annos, succedendo que a depreciação geral em todos os papeis de credito portuguezes, frustrando qualquer tentativa de novas emissões forçou a companhia a diversas operações financeiras, que lhe permitissem solver os seus encargos immediatos e mais urgentes, sem ter de sacrificar por vil preço as obrigações em sei, em poder dos seus curadores.

§ 10.º Que entre essas operações financeiras se contam as seguintes, realizadas em diversas datas com o governo portuguez a proposito de encontros em responsabilidades do mesmo governo para com a companhia, quer representadas por escriptos do thesouro em poder dos curadores, quer pelas garantias de juro que successiva e semestralmente têm sido liquidadas; a saber:

a) A operação auctorizada por despacho ministerial de 9 de maio de 1891, pela qual, sob caução de 20:000 acções liberadas, e governo adiantou á companhia, até 26 de outubro do mesmo anno, a quantia de 1.200:000\$000 réis, em conta de £ 370:000 de escriptos do thesouro, em poder dos curadores, a reformar para 9 de novembro seguinte;

b) A operação auctorizada por despacho ministerial de 30 de outubro de 1891, pela qual, sob a mesma caução ampliada com mais £ 60:000 de consolidados inglezes e £ 434:960 em obrigações da companhia, uns e outros titulos a entregar pela companhia, á proporção que os fossem recebendo os curadores, o governo se obrigou a novos adiantamentos na razão de 135:000\$000 réis, por mez, até ao fim do anno de 1893, em que se calculava concluir a construcção, e desde o 1.º de dezembro de 1891; perfazendo vinte e cinco prestações mensaes no total de 3.375:000\$000 réis, sob condição de nova reforma dos mesmos escriptos, já então reduzidos a £ 210:000, e com faculdade para o governo de realisar, ou fazer realisar, os valores dados em caução quando assim parecesse conveniente aos interesses do thesouro;

c) A operação auctorizada por despacho ministerial de 18 de abril de 1892, pela qual, em substituição da anterior, que por despacho de 23 de janeiro do mesmo anno, fôra denunciado e não ratificado pelo governo, se pactuou uma nova reforma das ditas £ 210:000 de escriptos do thesouro, liquidando-se o debito da companhia, pelas operações anteriores na quantia de 989:428\$980 réis, para ser paga com os juros de 6 por cento, por encontro nas liquidações semestraes da garantia de juro: sendo: 10 por cento quanto a cada uma das liquidações de 1892-1893, e 40 por cento, quanto a cada uma das do anno economico seguinte;

d) A operação auctorizada por despacho ministerial de 2 de novembro de 1892, pela qual, estabelecendo-se que as amortizações pactuadas na operação anterior, só comeariam pela garantia do juro relativo ao 1.º semestre de 1893, se pactuou um novo adiantamento de 400:000\$000 réis, por conta, não só da quantia do juro relativo ao 2.º semestre de 1892, mas tambem de £ 50:000 de escriptos do thesouro em poder dos curadores, que a companhia se obrigava a reformar por mais seis mezes;

e) As operações auctorizadas por despachos ministeriaes de 18 de agosto e de 16 de dezembro de 1893, quanto aos adiantamentos de 20:000\$000 e 206:000\$000 réis, ainda subsistentes, sob caução de obrigações da companhia.

§ 11.º Que durante a correspondencia trocada a proposito das operações que ficam mencionadas, suggeriu á companhia, entre outros alvitres, que poderiam conjurar os perigos a que a sujeitou a sua situação financeira, os de lhe ser facultado, por um lado, que as secções da linha para os efeitos da garantia do juro, fossem reduzidas de 40 a

20 kilometros, e por outro lado, o adiamento da construcção alem do kilometro 300, para epocha mais opportuna em que as obrigações da companhia podessem ser negociadas sem prejuizo;

§ 12.º Que o governo, tendo em consideração, tanto as difficuldades expostas pela companhia como as conveniencias publicas da provincia de Angola, para a qual a realisação d'este empreendimento está sendo de vantagem notoria e cada vez mais apreciavel, segundo o attestam os desenvolvimentos que têm tido o movimento do commercio e o augmento do rendimento aduaneiro em Loanda, não duvidou, por portaria de 23 de abril de 1892, annuir a redução do cumprimento das secções, conforme tinha sido pedido pela companhia. Duvidou, porém, consentir no adiamento da construcção, por ser alteração essencial do contrato de concessão ficar o caminho de ferro áquiem do ponto ali fixado, e por ser de grande conveniencia para aquella provincia ultramarina a conclusão total da linha ferrea.

§ 13.º Que esta resolução, comtudo deixou de remover a principal das difficuldades com que a companhia luctava, qual a de poder occorrer, simultaneamente, a todos os seus compromissos, já por divida fluctuante, já pelo serviço das obrigações emitidas e já por encargos de construcção enquanto permanecessem as causas desfavoraveis, condições que até aqui a têm impedido de usar dos recursos normaes com que contava, vendo-se, por isso a mesma companhia na necessidade de propor outros alvitres que successivamente foram sendo apreciados, mas não resolvidos, a proposito das operações indicadas no § 10.º

§ 14.º Que a situação actual, resultante de tudo quanto fica exposto, alem de outras resoluções ministeriaes que interlocutoriamente têm sido adoptadas, se pôde resumir nos seguintes termos:

a) O capital em divida pelas operações já indicadas no § 10.º, monta a réis 1.396:402\$772;

b) Para garantia d'esse capital existem em poder do governo os seguintes valores:

20.000 acções liberadas da propria companhia de 90\$000 réis cada uma no valor total de 1.800.000\$000 réis.

8.100 obrigações de 5 por cento da emissão feita pela mesma companhia de 90\$000 réis cada uma, perfazendo o total de 729.000\$000 réis;

c) Alem d'esse capital, deve a companhia ao banco de Portugal por desconto de promissorias, garantidas por prestações mensaes em cada conta de garantia de juro do corrente e seguintes semestres 220.000\$000 réis.

d) A construcção da linha ferrea está terminada até o kilometro 280, calculando-se em cerca de 245.000\$000 réis a quantia precisa para a conclusão da seguinte secção até ao kilometro 300;

e) Nas secções finaes, alem do kilometro 300, tem a companhia despendido já quantias avultadas, calculando em cerca de 1.344.000\$000 réis o que faltará despende ainda para a sua conclusão;

f) A companhia tem a receber da curadoria:

Pela 2.ª parte da 6.ª e 1.ª parte da 7.ª secção do kilometro 240 até o kilometro 280, já concluido, 9.244 obrigações;

Pela 2.ª parte da 7.ª secção do kilometro 280 até o kilometro 300, que estará terminada no corrente anno, 5.475 obrigações e pelas secções finaes até o ponto *terminus*, 7.135 obrigações on um total de 21.854 obrigações;

g) Os encargos com o serviço das obrigações que actualmente importam em 329.472\$000 réis por anno, virão a regular em cada um dos tres casos indicados na antecedente alinea, quando postas em circulação as correspondentes obrigações respectiva-

mente por 376:272\$000, 392:197\$500 e 428:175\$000 réis, além do encargo do cambio pela transferencia dos respectivos fundos;

h) Os recursos de que a companhia pôde dispor para occorrer a estes encargos, aos da construção e aos da exploração, além do pagamento da sua divida fluctuante, resumem-se no que tem a receber semestralmente pela garantia de juro, além do que possa realizar por venda ou penhor das suas obrigações;

i) A garantia de juro, comprehendida a receita bruta kilometrica, importa para a companhia a receita semestral de 336:000\$000 réis, tendo a exploração, como tem, 280 kilometros, devendo elevar-se a 360:000\$000 réis quando atinja o kilometro 300, e a 436:800\$000 réis, terminada que seja toda a linha ferrea.

§ 15.º Que a esta situação não critica para a companhia, sob o ponto de vista do cumprimento dos seus contratos, quanto inclindrosa para o estado, sob os aspectos financeiro, economico e colonial, se procurou, de parte a parte, prover de remedio, pelas negociações para o presente contrato, com o intuito reciproco de se garantirem todos interesses ligados com este empreendimento e de se conjurarem difficuldades que de momento podem assoberbar a companhia, sem embargo de prospero futuro reservado a esta empresa.

§ 16.º Que para isto se conseguir, foram indicados, por parte da companhia, os seguintes tres requisitos:

1.º Que se espacasse a amortisação do seu debito ao estado pelo maior prazo que pudesse ser, dentro dos termos do contrato da concessão e da auctorisação concedida ao governo pelo citado artigo 15.º da carta de lei de 26 de fevereiro de 1892;

2.º Que o governo incluisse n'esse debito a importancia das promissorias descontadas no banco de Portugal, resgatando-as de conta da companhia;

3.º Que o governo facilitasse, por intermedio do mesmo banco, um supprimento de 245:000\$000 réis sob garantia das obrigações que tem em seu poder, sendo esse supprimento pelo prazo de dois annos, e destinado á conclusão da secção que termina no kilometro 300.

E por parte do governo foram propostos os seguintes requisitos, como condição de acceptação das apresentadas pela companhia, a saber:

1.º Que a amortisação do credito do estado e seus juros, na razão de 5 por cento fosse feita por deducção permanente, de uma verba determinada, na garantia de juro em termos de se poder dizer resgatada essa parte da mesma garantia para os effectos da citada lei de 26 de fevereiro de 1892, artigo 15.º;

2.º Que, como compensação dos casos em que essa verba não possa ser deduzida integralmente, se reduza de 8 a 6 por cento a taxa limite, além da qual o excesso do rendimento liquido é dividido por metade, entre o governo e a companhia, para reembolso das quantias effectivamente pagas pela subvenção, adicionadas com o juro de 4 por cento;

3.º Que o pagamento das quantias do juro liquidadas, quanto a cada semestre, seja feito em termos de ficar acatelado contra quaesquer contingencias ou eventualidades, o serviço regular e pontual das obrigações emitidas pela companhia.

§ 17.º Que n'estes termos, e para estes effectos, se devem entender as clausulas do presente contrato, no qual ficam consignadas todas as alterações que se acham auctorizadas, quanto ao contrato da primitiva concessão, a que o presente se considera addicional para os seus devidos e legaes effectos.

E feita esta exposição sobre os factos occorridos e sobre os intuitos com que, de parte a parte, se negociou este contrato, disseram elles outorgantes que, em nome das individualidades que representam, se obrigam a cumprir a guardar as clausulas e condições constantes dos artigos seguintes:

Artigo 1.º A companhia fica obrigada a ter concluída, e em exploração, toda a linha ferrea da sua concessão dentro do prazo de tres annos, a contar da assignatura do presente contrato. Este prazo fica substituindo o fixado no artigo 52.º do contrato de 25 de setembro de 1885 para todos os effeitos, menos quanto á faculdade de remissão que o estado reservou pelo artigo 30.º do mesmo contrato.

Art. 2.º As secções que forem sendo abertas á exploração deverão ter, pelo menos, a extensão de 20 kilometros, conforme foi declarado na portaria de 23 de abril de 1892 pelo ministerio da marinha e ultramar.

Art. 3.º O credito do estado sobre a companhia, resultante das operações que se têm realisado e seus respectivos juros até á presente data, fica liquidado, reconhecido e confessado pela quantia total de 1.612.541,407 réis (mil seiscentos e doze contos, quinhentos quarenta e um mil, quatrocentos e sete réis), conforme a conta corrente que foi presente, datada de hoje e assignada por todos os outorgantes, a qual fica fazendo parte dos documentos do dito contrato, e será incluída nos tractados que do mesmo se extrahirem.

Art. 4.º Este credito vencerá d'ora em diante o juro de 5 por cento ao anno, e será pago por meio das cedencias e compensações, que vão ser estabelecidas nos artigos subsequentes, já quanto á garantia do juro, já pelo que respeita ao *computo* do rendimento liquido da linha ferrea, e já, finalmente, quanto á taxa limite d'esse rendimento, alem do qual o estado tem participação de metade pelo artigo 24.º do contrato da concessão.

Art. 5.º A companhia cede ao thesouro a quantia de 300\$000 réis por anno e por kilometro, a descontar nas importancias que se liquidarem em conta da garantia do juro, desde o 1.º de janeiro de 1895 em diante, até ao fim do prazo da concessão, e isto na proporção dos kilometros que se comprehenderem em cada liquidação.

Art. 6.º O producto de cada desconto, realisado por virtude da cessão feita no artigo antecedente, será em primeiro lugar applicado á amortisação do credito mencionado no artigo 3.º, incluindo os juros vencidos nos termos do artigo 4.º

Art. 7.º Depois de amortisado o credito do estado, nos termos do artigo antecedente, as importancias que se arrecadarem, por virtude da cessão feita no artigo 7.º, serão consideradas receita publica, e como tal descriptas no orçamento geral do estado, para serem encontradas na liquidação de contas, entre a metropole e a provincia de Angola, a que se refere o artigo 4.º da carta de lei de 16 de julho de 1885.

Art. 8.º Se o credito do estado não estiver totalmente amortisado ao tempo em que o rendimento liquido do caminho de ferro atinja a taxa de 6 por cento garantida pelo contrato de 25 de setembro de 1885, o saldo que então estiver em divida, com o mesmo juro de 5 por cento, será amortisado pela verba que competir ao estado, na partilha do excesso do rendimento liquido, segundo o artigo seguinte e de preferencia ao reembolso previsto no artigo 24.º do citado contrato.

Art. 9.º Fica pactuado que a taxa limite, alem da qual o excesso do rendimento liquido é dividido em partes iguaes entre a companhia e o estado, será igual á taxa garantida de 6 por cento, como compensação dos casos em que a cessão estipulada no artigo 7.º não possa, no todo ou em parte, ser aproveitada pelo estado.

Art. 10.º Sem embargo de continuar subsistindo, para os effeitos dos artigos antecedentes, a garantia subsidiaria pela qual, segundo o preambulo do contrato da concessão, ficou entendido que o estado completaria a differença entre o rendimento bruto kilometrico de cada anno e a quantia de 1:200\$000 réis a titulo de despesas de exploração, o calculo d'estas, para o effeito de se computar o rendimento liquido da linha ferrea, será feito nos termos seguintes, quanto a cada anno e a cada kilometro, a saber:

1.º Por 900\$000 réis, emquanto o rendimento bruto não exceder a 2:000\$000 réis;

15

90

NB. No contracto expontante no ellm.º de fonde citam se nos art.º 7.º e 11.º o art.º 3.º, mas é evidente que ha d'isto erro e que é realmente o art.º 5.º que deveria ter sido citado e para fora de duvida que era a q' se devia citar

2.º Na razão de 45 por cento do rendimento bruto, quando este for superior a réis 2:000\$000, mas inferior a 2:500\$000 réis, limitado contudo o calculo das despesas de exploração ao maximo de 1:075\$000 réis;

3.º Na razão de 43 por cento do rendimento bruto, sempre que este seja superior a 2:500\$000 réis.

Art. 11.º A garantia do juro continuará a ser liquidada no termos do contrato de 25 de setembro de 1885, observados os artigos antecedentes. Das importancias, que assim forem sendo liquidadas semestralmente, descontar-se-ha a importancia correspondente á cessão estipulada no artigo 2.º para ter a applicação fixada nos artigos 6.º e 7.º, conforme for o caso.

O resto será pago nas condições dos paragraphos seguintes:

§ 1.º Por adiantamento, em prestações mensaes, desde o principio do proprio semestre, a que se referir a garantia, calculada a importancia d'essas prestações por approximação do que dever ser, tendo-se em vista os resultados da liquidação immediatamente anterior, e descontando-se o encargo presumivel do coupon relativo ao proprio semestre de que se tratar.

§ 2.º No principio do ultimo mez de cada semestre, a importancia que corresponder ao coupon do mesmo semestre, incluído o agio provavel do ouro, mediante comprovação feita pela companhia de que fica garantido o serviço integral das obrigações, quanto a esse semestre, e de que serão feitos os competentes annuncios para os pagamentos respectivos nas praças estrangeiras.

§ 3.º Se a liquidação effectiva da garantia não condisser com as quantias por este modo applicadas e pagas, quanto a cada semestre, a differença, sendo a favor da companhia, ser-lhe-ha paga em seguida á liquidação, e, sendo contra a companhia, será encontrada nos primeiros pagamentos a fazer-lhe no semestre immediatamente seguinte.

Art. 12.º A companhia conservará em deposito nos cofres do thesouro á ordem do governo as 20:000 acções já depositadas em caução e as obrigações que garantem as operações feitas posteriormente, e depositará todas as demais obrigações, que estão em carteira por collocar.

Art. 13.º Á medida que as exigencias da construcção o reclamarem poderá o governo, das obrigações depositadas á sua ordem, entregar á companhia as que necessarias forem, para sobre ellas realisar os sumos de que carecer em vista dos orçamentos, que houverem sido approvados e nos termos das operações que de accordo com o governo se deverem effectuar.

§ unico. Terminada a construcção e aberta a linha toda á exploração o governo entregará á companhia as acções e obrigações ainda existentes em caução, ficando a propria linha, com todo o seu material circulante constituindo a garantia do estado.

Art. 14.º O governo poderá ter junto á companhia um fiscal que assistirá ás sessões do seu conselho de administração com voto consultivo, para dar conta de todos os actos administrativos mais importantes da companhia, ficando a retribuição a cargo da companhia.

Art. 15.º Em tudo que não é modificado pelo presente contrato continuará a subsistir o que se estipulou no contrato de 25 de setembro de 1885.

§ unico. Do presente contrato se tirará um traslado que com copia authenticada da conta da liquidação, a que se refere o artigo 2.º, ficará archivado no ministerio da marinha, por onde corre o expediente relativo a esta concessão.

Art. 16.º Ficam por este modo substituídos o accordo de 18 de abril de 1892 e todos os demais que existiam acerca dos adiantamentos feitos pelo thesouro á companhia, havendo-se por definitivamente realizado, nos termos do presente contrato, o convenio autorisado pelo artigo 15.º da carta de lei de 26 de fevereiro de 1892.

Art. 17.º A administração da companhia obriga-se a submeter o presente contrato a ratificação da proxima assembléa geral e a apresentar ao governo até 31 de outubro do corrente anno o acto emanado da mesma assembléa sobre aquella ratificação.

Art. 18.º Se, dentro de quatro annos, a companhia se offercer a pagar de prompto toda a importancia dos creditos do estado, a esse tempo ainda em divida, poderá o presente contrato ser rescindido, se o governo n'isso convier.

E por esta fórma disseram que tinham concluido o seu contrato, sendo a tudo testemunhas presentes os conselheiros chefes de repartição da direcção geral da thesouraria, Augusto Ernesto da Fonseca Collaço e José Alberto da Costa Fortuna Rosado.

E eu, Luiz Augusto Perestrello de Vasconcellos, director geral da mesma direcção, em firmeza de tudo e para constar onde convier, fiz escrever o presente contrato, que subscrevo e que vão commigo assignar os mencionados outorgantes e mais pessoas já referidas, depois de lhes ter sido por mim lido. = Ernesto Rodolpho Hintze Ribeiro = João Antonio de Brissac das Neves Ferreira = Carlos Lopes = Augusto Ernesto da Fonseca Collaço = José Alberto da Costa Fortuna Rosado = Luiz Augusto Perestrello de Vasconcellos. = Fui presente, Sequeira Pinto.

COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO ATRAVÉS DA AFRICA

CONTA CORRENTE COM O GOVERNO PORTUGUEZ

A companhia real dos caminhos de ferro através da Africa em conta corrente fechada em 20 de

DEVE

	Numero de ordem		Importancias	Dias	Numeros
1892					
Abril	18	1 Saldo em divida n'esta data, conta do convenio approved pelo sr. Oliveira Martins	989.428\$980	945	9.053.275\$167
Dezembro	5	2 Pago no Porto por supprimento	200.000\$000	684	1.308.000\$000
1893					
Jansiro . . .	5	3 Idem, idem	200.000\$000	063	1.306.000\$000
Abril	27	4 Idem por conta do subsidio do 1.º semestre de 1893	136.796\$560	541	740.069\$497
Junho	20	5 Idem, idem	18.000\$000	487	63.310\$000
"	19	6 Idem em Lisboa, idem	20.000\$000	488	97.600\$000
Agosto . . .	7	7 Idem no Porto, saldo da liquidação de £ 50.000 . . .	72.863\$311	439	318.991\$933
"	9	8 Idem em Lisboa ao banco de Portugal por ordem da companhia	200.000\$000	437	874.000\$000
"	19	9 Idem em Lisboa por supprimento	20.000\$000	427	85.400\$000
Outubro . . .	20	10 Idem no Porto por conta do subsidio do 2.º semestre de 1893	68.215\$600	365	248.566\$940
Novembro	15	11 Idem no Porto, idem	49.471\$450	339	167.708\$215
Dezembro	19	12 Idem em Lisboa por supprimento	206.000\$000	306	628.300\$000
"	19	13 Idem no Porto por conta do subsidio do 2.º semestre de 1893	50.000\$000	306	162.500\$000
"	26	14 Idem em Lisboa ao banco de Portugal por ordem da companhia	130.706\$850	298	367.718\$413
"	28	15 Idem no Porto	17.883\$457	296	52.052\$950
1894					
Jansiro . . .	15	16 Idem em Lisboa por conta do subsidio do 2.º semestre de 1893	67.000\$000	273	186.200\$000
"	26	17 Idem no Porto por conta do subsidio do 1.º semestre de 1894	50.000\$000	267	133.500\$000
Fevereiro	24	18 Idem, idem	20.000\$000	233	47.000\$000
Março	12	19 Idem, idem	30.000\$000	222	86.600\$000
Abril	6	20 Idem, idem	50.000\$000	197	96.500\$000
"	16	21 Idem, idem	25.000\$000	197	46.750\$000
Maió	1	22 Idem, idem	25.000\$000	172	48.000\$000
"	17	23 Idem, idem	50.000\$000	156	78.000\$000
Julho	5	24 Idem, idem	50.000\$000	107	53.500\$000
Agosto . . .	2	25 Idem em Lisboa ao banco de Portugal por ordem da companhia, nos termos do despacho de 15 de junho de 1894	30.000\$000	79	23.700\$000
"	3	26 Idem no Porto por conta do subsidio do 2.º semestre de 1894	20.000\$000	78	15.600\$000
Setembro	27	27 Idem em Lisboa ao banco de Portugal por conta da companhia	30.000\$000	49	14.700\$000
Outubro . . .	2	28 Idem em Lisboa, idem	30.000\$000	18	5.400\$000
"	20	29 A pagar hoje ao banco de Portugal por conta da companhia	220.000\$000	-	-
"	20	- Juros sobre os numeros verdes (6 por cento) réis 8.601.105\$340	141.383\$033	-	-
"	20	- Juros sobre os numeros vermelhos (5 por cento) 1.558.608\$715 réis	21.350\$804	-	-
			3.233.007\$065		9.053.275\$167
1894					
Outubro . . .	20	- Saldo	1.612.541\$407		7.303.737\$950

Ministerio dos negocios da fazenda, aos 20 de outubro de 1894. — Ernesto Rodolpho Hintze R.
Está conforme. Primeira repartição da direcção geral da thesouraria do ministerio da fazenda,

com o thesouro portuguez, com juros reciprocos de 5 e 6 por cento ao anno,
outubro de 1894

HAVER

		Importancias	Dias	Numeros
1893				
Abril... 27	Recebido da companhia em conta do convenio de 18 de abril de 1892, por encontro na verba do debito n.º 4	49:471\$450	541	267:640\$544
Junho... 3	Idem por encontro no subsidio do 2.º semestre de 1892, correspondente ás verbas do debito n.º 2, 3, 7 e 8 — valor em 31 de dezembro de 1892.....	222:223\$149	658	1:462:228\$320
Agosto.. 31	Idem, valor de £ 80:000 a 42 ³ / ₁₀₀ , sendo £ 50:000 em saques do thesouro e £ 30:000 em effectivo.....	450:439\$881	415	1:869:325\$506
Outubro. 12	Idem por encontro em parte do subsidio do 1.º semestre de 1893 correspondente ás verbas do debito n.º 4 e 6 — valor em 30 de junho.....	219:268\$238	477	1:045:909\$495
" 12	Idem, idem, em conta do convenio de 18 de abril de 1892.....	49:471\$378		
" 12	Idem, idem, para encerramento da liquidação anterior ..	\$260	378	184:529\$283
1894				
Janeiro.. 31	Idem, valor de £ 25:000 a 42 ⁵ / ₁₀₀ , por encontro nas verbas do debito n.º 13 e 15.....	147:692\$307	262	886:963\$844
Abril... 14	Idem por encontro no subsidio do 2.º semestre de 1893, correspondente ás verbas do debito n.º 10, 11, 13 e 16 — valor em 31 de dezembro de 1893.....	246:038\$120	293	720:877\$040
Junho... 30	Idem, idem no subsidio do 1.º semestre de 1894, em conta das verbas do debito n.º 17 e 24.....	232:004\$490	112	259:845\$080
Outubro.. 20	A receber do banco de Portugal, por abono de juros...	3:861\$365	-	-
" 30	Balanço de numeros verdes.....	-	-	8:601:105\$340
" 20	Balanço de numeros vermelhos.....	-	-	1:558:608\$715
" 20	Saldo.....	1:612:541\$407	-	-
				9:053:275\$167
				7:305:747\$950

beiro = João Antonio de Brissac das Neves Ferreira = Carlos Lopes.
29 de outubro de 1894. = José Alberto Rosado.

DOCUMENTO N.º 5

Contrato de 11 de março de 1897 relativo á alteração de tarifas do caminho de ferro
de Loanda a Ambaca *af*

Aos 11 dias do mez de março de 1897, n'esta secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar, e gabinete do ex.^{mo} ministro, compareci eu, Francisco Joaquim da Costa e Silva, secretario geral do ministerio, e ali, estando presentes de uma parte o mesmo ex.^{mo} ministro como primeiro outorgante, em nome do governo, e da outra parte como segundo outorgante Carlos Lopes, representante da companhia real dos caminhos de ferro através de Africa, especialmente auctorisado para accoordar com o governo nos termos d'este contrato, como mostrou por documento em devida fórma, que fica archivado n'esta secretaria d'estado: pelos mesmos foi dito, na minha presença e das testemunhas ao diante nomeadas, assistindo a este acto o conselheiro procurador geral da corôa e fazenda, que concordavam no seguinte contrato:

Artigo 1.º As tarifas designadas no artigo 31.º do contrato de 25 de setembro de 1885 são substituidas pelas tarifas approvadas por portaria d'esta data, que ficam fazendo parte d'este contrato; devendo, quando quaesquer alterações n'ellas se introduzam, com approvação do governo, manter-se, quanto ás tarifas de transporte de mercadorias, no seu conjuncto, a media da elevação de 75 por cento, que foi adoptada.

§ 1.º Para o transporte dos passageiros e material de guerra do estado são mantidas, sem elevação, as tarifas que actualmente se cobram, em conformidade com os artigos 40.º e 42.º do contrato de 25 de setembro de 1885.

§ 2.º O producto que annualmente se apurar pela elevação das tarifas assim realisada será applicado: *af*

a) A completar, sob a fiscalisação do governo, a satisfacção dos encargos da construcção e exploração da linha ferrea de Loanda a Ambaca, de qualquer natureza que sejam, e os provenientes do pagamento em oiro do juro e amortisação das obrigações da companhia, em virtude da execucao dos contratos de 25 de setembro de 1885 e 20 de outubro de 1894;

b) A occorrer em tudo o que exceder a applicação da alinea antecedente aos encargos da construcção e exploração do prolongamento da linha de Ambaca até Malange conforme o contrato que, para esse effeito e na presente data, se celebra entre o governo e a companhia.

Art. 2.º A companhia fica obrigada a abrir as seguintes contas especiaes:

a) Da receita da exploração do caminho de ferro de Loanda a Ambaca pelas tarifas actuaes, a fim de por ella ser regulada a garantia de juro estipulada, nos termos dos contratos de 25 de setembro de 1885 e 20 de outubro de 1894 e se observarem os demais preceitos d'esses contratos;

b) Da receita da exploração da mesma linha pelas tarifas approvadas pela portaria d'esta data, a fim de que a differença entre esta receita e a da precedente alinea a) tenha a applicação estipulada no § 2.º do artigo 1.º do presente contrato.

Art. 3.º O presente contrato será submettido á resolução das côrtes na proxima sessão legislativa e d'ella fica dependente. *af*

E com estas condições e clausulas têm por feito e concluido o dito contrato, ao qual assistiu, como fica declarado, o conselheiro procurador geral da corôa e fazenda, sendo testemunhas Belehior José Machado, chefe de secção da 3.ª repartição da direcção geral

af approv. pela carta de lei de 13 de set de 1897
af V. alteraç. feita na carta de lei de 13 de set 97

do ultramar, e Francisco Sanches da Silva Tallaya, amanuense da mesma repartição.— E eu, Francisco Joaquim da Costa e Silva, secretario geral do ministerio, em firmeza de tudo e para constar onde convier, fiz escrever, rubriquei e subscrevi o termo presente de contrato, que assignam commigo os mencionados outorgantes e mais pessoas já referidas, depois de lher ser lido.— *Henrique de Barros Gomes* — *Carlos Lopes* — *Belchior José Machado* — *Francisco Sanches da Silva Tallaya* — *Francisco Joaquim da Costa e Silva*.— Fui presente, *Sequeira Pinto*.

DOCUMENTO N.º 6

Portaria a que se refere o artigo 1.º do contrato de 11 de março de 1897 alterando as tarifas fixadas no artigo 31.º do contrato de 25 de setembro de 1885

Em conformidade com os contratos n'esta data celebrados entre o governo e a companhia real dos caminhos de ferro através de Africa, e tendo em vista o parecer da commissão nomeada por portaria de 24 de novembro de 1896 e o parecer da junta consultiva do ultramar:

Ha Sua Magestade El-Rei por bém, pela secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar, determinar que as tarifas na linha ferrea de Loanda a Ambaca sejam fixadas pela fórma seguinte:

1.º As actuaes tarifas de passageiros, tanto da 1.ª como da 2.ª e 3.ª classes, são elevadas ao duplo;

2.º São mantidas as tarifas actualmente existentes para o transporte de gados em pequena velocidade;

3.º São igualmente mantidas as tarifas actualmente existentes para o transporte das seguintes mercadorias:

1.ª classe: carros desarmados, collas, feijão verde, ferragens, ferramentas, legumes frescos, machinismos, mel, oleos e taras;

2.ª classe: alcatrão, azeite de palma, batata doce, breu, cal, carvão vegetal, cimento, coconote, cocos, coaltar, empellas, esteiras, farinha, feijão secco, fructas frescas, amendoin, lenha, madeira em bruto, milho, zinco em bruto ou chapa;

3.ª classe: agua potavel, capim, carvão em pedra, fibra, pedra, peixe secco, telha e tijolo.

4.º São augmentadas pela fórma ao diante designada as tarifas das seguintes mercadorias:

Aguardente e alcool, na 1.ª classe, com a percentagem de 150 por cento.

Armas, borracha, canna saccharina, cera, fazendas, louça, madeira em obra montada ou desmontada ou madeira para folhear, mobilia, petroleo, polvora, tabaco preparado, incluidos na 1.ª classe, sabão, na 2.ª classe, sal e tabaco em folha, na 3.ª classe, com a percentagem de 100 por cento.

Café, missanga, artigos de rancho, comprehendidos na 1.ª classe, com a percentagem de 75 por cento.

Algodão, vinho, incluidos na 1.ª classe, madeira de carpinteria aparelhada, na 2.ª classe, com a percentagem de 50 por cento.

5.º Todas as mercadorias não designadas anteriormente terão nas respectivas tarifas o augmento de 75 por cento.

Paço, em 11 de março de 1897.— *Henrique de Barros Gomes*.

DOCUMENTO N.º 7

Contrato de 11 de março de 1897 para o prolongamento do caminho de ferro
de Ambaca até Malange *af*

Aos 11 dias do mez de março de 1897, n'esta secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar, e gabinete do ex.^{mo} ministro, compareci eu Francisco Joaquim da Costa e Silva, secretario geral do ministerio, e ahi, estando presentes de uma parte o ex.^{mo} 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 Africa, como mostrou por documento em devida fórma, que fica archivado n'esta secretaria d'estado, pelos mesmos foi dito na minha presença e das testemunhas ao diante nomeadas, assistindo a este acto o conselheiro procurador-geral da corôa e fazenda, que concordavam no seguinte contrato:

Artigo 1.º A companhia real dos caminhos de ferro através de Africa, obriga-se a construir e explorar um caminho de ferro que, partindo do terminus da linha ferrea de Loanda a Ambaca que a dita companhia tem em construcção e exploração, nos termos dos contratos de 25 de setembro de 1885 e de 20 de outubro de 1894, se dirija a Malange.

Art. 2.º 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, são mantidas para o prolongamento que faz objecto do presente contrato, devendo porém, observar-se o seguinte:

1.º Que a companhia apresentará ao governo os projectos necessarios para o prolongamento dentro do prazo de doze mezes, contados da data da lei que approvar o presente contrato, e dará começo aos trabalhos de construcção dentro de seis mezes, a contar da data em que esses projectos forem approvados pelo governo;

2.º Que a companhia deverá ter em exploração toda a linha de Ambaca a Malange no prazo de quatro annos, contados da approvação dos respectivos projectos, sendo as despesas de exploração fixadas em 1:200\$000 réis por kilometro, como no contrato de 25 de setembro de 1885;

3.º Que o preço kilometrico da construcção será fixado pelo governo sobre o parecer que o conselho superior de obras publicas e minas der ácerca dos projectos apresentados pela companhia, não podendo, todavia, ser superior a 22:500\$000 réis por kilometro;

4.º Que a exploração da nova linha findará quando acabar a da linha de Loanda a Ambaca, revertendo todas para o estado.

Art. 3.º A continuacão do caminho de ferro de que trata o presente contrato é feita sem subsidio algum do estado, ficando a companhia, porém, auctorizada a estabelecer e a cobrar tarifas até no triplo das actuaes na exploração dos troços que construir de Ambaca a Malange e que, com auctorisação do governo, for successivamente abrindo á exploração, qualquer que seja a sua extensão.

§ unico. O producto liquido da elevação de tarifas na linha de Loanda a Ambaca, a que se refere a clausula 1.ª, § 2.º, alinea b) do contrato d'esta data, celebrado entre o governo e a companhia, e todo o producto das tarifas que se estabelecerem no prolongamento d'essa linha, de Ambaca a Malange, na conformidade do presente contrato, terão a applicação especificada na clausula 5.ª, § 2.º do presente contrato.

af Approb. pela carta da lei de 13 de setembro de 1897

Art. 4.º Para a execução do disposto no § unico da clausula antecedente e na clausula 5.ª, § 2.º, a companhia, alem das contas especiaes que se obrigou a abrir pelo artigo 2.º do referido contrato d'esta data, abrirá tambem uma conta especial de receita e despeza da exploração dos troços que for oonstruindo do prolongamento da linha de Ambaca a Malange.

Art. 5.º A companhia fica auctorisada a levantar por emprestimo, sem responsabilidade do thesouro, mas sob sua immediata e rigorosa fiscalisação, as sommas de que carecer para a construcção do prolongamento da linha ferrea de Ambaca até Malange.

§ 1.º Todos os contratos ou escripturas que a companhia celebrar para o indicado fim serão submettidos á previa approvação do governo.

§ 2.º Ao juro e amortisação das sommas assim levantadas e das despezas de exploração dos troços que n'aquelle prolongamento se forem abrindo á circulação se applicarão as receitas constantes da clausula 3.ª, § unico do presente contrato.

Art. 6.º Quando em qualquer anno as receitas especificadas no § unico da clausula 3.ª d'este contrato excederem os encargos mencionados no § 2.º da clausula 5.ª antecedente a esta, será todo o excedente assim applicado:

a) O excesso relativo ao producto da elevação das tarifas na linha de Loanda a Ambaca juntar-se-ha ao rendimento da mesma linha pelas tarifas actuaes, tendo o total a applicação determinada nos contratos de 25 de setembro de 1885 e 20 de outubro de 1894.

b) Todo o excedente relativo ao prolongamento de Ambaca a Malange será partilhado por igual entre o governo e a companhia.

Art. 7.º Os terrenos do estado adjacentes á nova linha serão divididos com a companhia nos termos do artigo 25.º do contrato de 25 de setembro de 1885, sendo, porém, a facha, de cada lado da linha, de 1 kilometro, e podendo essa facha ser, de accordo com o governo, substituida por um terreno de area equivalente no local que se combinar, ficando a companhia tambem com o direito de explorar minas e matas segundo os preceitos do mesmo contrato.

Art. 8.º O prolongamento da linha de Ambaca a Malange regular-se-ha pelas disposições do contrato de 25 de setembro de 1885 e respectivos estatutos da companhia, em tudo o que não estiver especialmente preceituado no presente contrato.

§ 1.º A companhia poderá construir nas mesmas condições geraes d'este diploma, mediante previa approvação do governo que será reduzida a contrato, os prolongamentos e bifurcação através de Africa da linha que primitivamente lhe foi concedida e suas derivadas, especialmente os ramaes de Cassualala no Dondo, e de Canhoca ao Gollungo Alto, cobrando tambem, na exploração d'esses ramaes, tarifas triplas das actuaes.

§ 2.º Esta faculdade não restringe em nada o direito, que o governo se reserva em absoluto de fazer outras concessões de caminhos de ferro a partir de qualquer *terminus* fluvial ou maritimo, se assim o julgar conveniente.

Art. 9.º O presente contrato será submettido á resolução das côrtes na proxima sessão legislativa e d'ella fica dependente.

E com estas condições e clausulas tsem por feito e concluido o dito contrato, ao qual assistiu, como fica declarado, o conselheiro procurador geral da corôa e fazenda, sendo testemunhas presentes Belchior José Machado, chefe de secção da 3.ª repartição da direcção geral do ultramar, e Francisco Sanches da Silva Tallaya, amanuense da mesma repartição.— E eu, Francisco Joaquim da Costa e Silva, secretario geral do ministerio, em firmeza de tudo e para constar onde convier, fiz escrever, rubricar e subscrevi o termo presente de contrato, que assignam commigo os mencionados outorgantes e mais pessoas já referidas, depois de lhes ser lido.— Henrique de Barros Gomes— Carlos Lopes— Belchior José Machado— Francisco Sanches da Silva Tallaya— Francisco Joaquim da Costa e Silva— Fui presente, Sequeira Pinto.

DOCUMENTO N.º 8

Carta de lei de 13 de setembro de 1897, approvando os contratos celebrados em 11 de março de 1897, entre o governo e a companhia real dos caminhos de ferro através de Africa

Dom Carlos, por graça de Deus, Rei de Portugal e dos Algarves, etc. Fazemos saber a todos os nossos subditos, que as côrtes geracs decretaram e nós queremos a lei seguinte:

Artigo 1.º São approvados os contratos celebrados em 11 de março de 1897 entre o governo e a companhia real dos caminhos de ferro através de Africa, e que tem por fim a elevação das tarifas na linha ferrea de Loanda a Ambaca, e a construção do prolongamento d'esta linha até Malange, com as seguintes modificações no primeiro dos dois contratos:

No § 2.º do artigo 1.º deverá substituir-se as alíneas a) e b) pelo seguinte:

a) A garantir, antes de tudo, o pagamento integral das responsabilidades da companhia para com o thesouro por encontro nas deducções, que para esse fim têm de ser feitas nas subvenções a liquidar a favor da mesma companhia;

b) A completar, sob a fiscalisação do governo, a satisfação dos encargos da construção e exploração da linha ferrea de Loanda a Ambaca, de qualquer natureza que sejam, e os provenientes do pagamento em oiro do juro e amortisação das obrigações da companhia, em virtude da execução dos contratos de 25 de setembro de 1885 e 20 de outubro de 1894;

c) A occorrer em tudo o que exceder á applicação da alínea antecedente aos encargos da construção e exploração do prolongamento da linha de Ambaca até Malange, conforme o contrato que para esse effeito e na presente data se celebra entre o governo e a companhia.

O artigo 3.º será substituído na fôrma seguinte:

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

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

Mandámos, portanto, a todas as auctoridades, a quem o conhecimento e execução da referida lei pertencer, que a cumpram e guardem e façam cumprir e guardar tão inteiramente como n'ella se contém.

O ministro e secretario d'estado dos negocios da fazenda e o dos negocios ecclesiasticos e de justiça, interinamente encarregado dos da marinha e ultramar, a façam imprimir, publicar e correr. Dada no paço das Necessidades, aos 13 de setembro de 1897. — EL-REI, com rubrica e guarda. — *Francisco Antonio da Veiga Beirão* = *Frederico Resano Garcia*. — (Logar do sello grande das armas reaes.)

Carta de lei pela qual Vossa Magestade, tendo sancionado o decreto das côrtes geracs de 5 de agosto ultimo, que approva os contratos celebrados em 11 de março de 1897 entre o governo e a companhia dos caminhos de ferro através de Africa, e que tem por fim a elevação das tarifas na linha ferrea de Loanda a Ambaca, e a construção do prolongamento d'esta linha até Malange, manda cumprir e guardar o mesmo decreto como n'ella se contém, pela fôrma retro declarada.

Para Vossa Magestade ver. — *Raul Cordeiro* a fez.

DOCUMENTO N.º 9

Pertaria de 30 de outubro de 1897, prorogando o prazo para a conclusão do caminho de ferro de Loanda a Ambaca

Tendo a companhia dos caminhos de ferro através de Africa requerido ao governo que seja prorogado até 20 de outubro de 1898 o prazo para a conclusão do caminho de ferro de Loanda a Ambaca, allegando as difficuldades que tem tido para oonstruir o viaducto, na extensão de 1.000 metros, situado alem do kilometro 308; attendendo a que a construcção de um caminho de ferro em Africa está sujeita a contrariedades e trans-tornos que se não dão na Europa: ha Sua Magestade El-Rei por bem, pela secretaria d'estado dos negocios da marinha e ultramar, ordenar o seguinte:

É prorogado até 20 de outubro de 1898 o prazo para a conclusão da linha ferrea de Loanda a Ambaca, nos demais termos e condições constantes dos contratos de 25 de setembro de 1885 e 20 de outubro de 1894.

Paço, em 30 de outubro de 1897. — *Francisco Felisberto Dias Costa.*

