

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS

Premiada nas exposições de:—Antwerp, 1894, medalha de bronze
Bruxelas e Porto, 1897, medalhas de prata—Lisboa, 1898, grande diploma de honra.—S. Luiz, 1904, medalha de bronze—Liège, 1906, medalha de prata

ENGENHEIRO CONSULTOR

Proprietário e Director

REDATOR PRINCIPAL

L. DE MENDONÇA E COSTA

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

REDATOR EFEETIVO, José Fernando de Sousa.—SECRETARIO DA REDACÇÃO Christiano Tavares.—CORRESPONDENTE: MADRID, D. Juan de Bona

Composição e Impressão

Typographia do Commercio
de LEIRIA, ABILIO & SARAIVA
3, Trav. do Sacramento, no Carmo, 7—LISBOA

Redacção e administração

48—RUA NOVA DA TRINDADE—48
LISBOA

TELEPHONE N.º 27

Endereço telegraphico: Camiferro

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Mappa Escursionista de Portugal, edição da Sociedade Propaganda de Portugal (vide pag. 218).

Tarifa especial interna n.º 8 p. v. materiaes de construção, do Sul e Sueste.

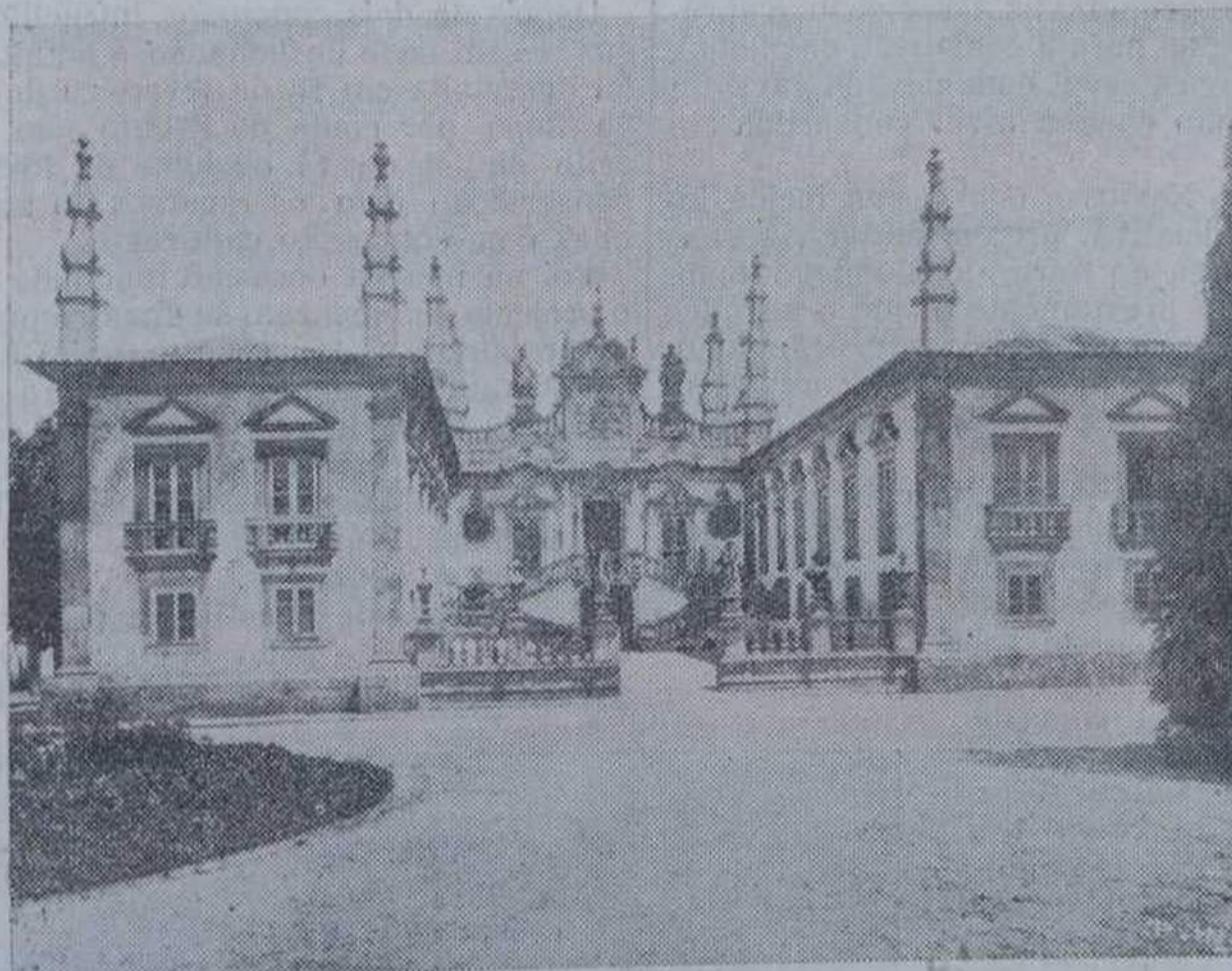
Tarifa especial n.º 15, p. v. tran-portes fluviaes, do Sul e Sueste.

SUMMÁRIO

Páginas

A LINHA DO CORGO, por J. Fernando de Sousa (ilustrado).....	209
PORTUGAL PARA EXCURSIONISTAS, por O. S.....	212
PARTE OFICIAL — Decreto de 27 de junho e portarias de 2 ^a de Junho e 12 de julho do Ministerio das Obras Publicas.....	213
TARIFAS DE TRANSPORTE.....	214

A PROPOSITO DO CINCOCENTENARIO—XIV (continuação).....	214
MELHORAMENTOS DA CAPITAL.....	215
AS ATTRAÇOES DE LISBOA.....	215
PARTE FINANCIERA—Boletim Commercial e Financeiro—Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhóis.....	216 e 217
UM NOVO BRINDE.....	218
FAZENDO-NOS JUSTICA.....	218
EXPOSIÇÃO BATTISTINI.....	218
NOVO SISTEMA DE LOCOMOÇÃO.....	218
OS CAMINHOS DE FERRO ARGELINOS.....	218
OS FREIOS CONTINUOS NOS COMBOIOS DE MERCADORIAS.....	219
LINHAS PORTUGUEZAS — S. Thomé — Pedras Salgadas — Valle do Vouga — Valle do Tamega — Alemquer e Merceana — Fafe a Guimaraes.....	219
LINHAS ESTRANGEIRAS — Espanha — Italia — Russia — Brazil — Mexico	220
NOTAS VARIAS	220
COMPANHIA REAL — Relatorio do conselho de administração. (Continuação)	220
AVISOS DE SERVICO.....	221
ARREMATACOES.....	221
AGENDA DO VIAJANTE.....	222
HORARIO DOS COMBOIOS	223
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA.....	224



O solar de Matheus

A linha do Corgo

Inaugurou-se ante-hontem o troço de Villa Real ás Pedras Salgadas, tornando facil e commodo o accesso d'aquella bella estancia, e encurtando o caminho para a não menos notável estancia de Vidago e para a importante villa de Chaves.

Convencidos como estamos do beneficio influxo que a viação accelerada exerce na economia do paiz, dando por optimamente empregados os sacrificios pecuniarios feitos para o seu desenvolvimento, rejubilamos sempre que novo troço vem aumentar a nossa diminuta rede. Não nos cançaremos de o repetir: o governo que tiver a coragem de gastar em meia duzia de annos 9.000 ou 10.000 contos em caminhos de ferro, nas zonas norte e sul do paiz, aumentará por fórmula incalculavel a efficia da acção de fomento das linhas ferreas do Estado.

Não virá fóra de propósito historiar rapidamente a construcção da linha da Regoa a Chaves e fazer d'ella succinta descrição.

Datam do consulado de Lourenço de Carvalho as primeiras tentativas para a construcção de linhas ferreas naquella região transmontana. Villa Real, capital de distrito estava desligada da linha do Douro; havia que servir Vidago, já muito frequentado, Pedras Salgadas que começavam a ser conhecidas, Villa Pouca e Chaves.

A companhia do Porto à Povoa e a Famalicão, desejosa de expandir a sua acção, mandou reconhecer um caminho de ferro de via reduzida que de Famalicão fosse por Fafe e Cavez ás Pedras Salgadas, proximidades de Vidago, até Chaves. Numa notável memoria económica mostrou Oliveira Martins, então director da companhia, a importancia e exequibilidade d'essa ligação do Minho com Traz-os-Montes.

Na Associação dos engenheiros civis foi, por esse tem-

po, largamento debatido o plano dos nossos caminhos de ferro, pondo-se em relevo a necessidade de ligar Villa Real e Chaves com as linhas do Minho e Douro. Pouco depois Lourenço de Carvalho tentava pôr em execução,



A atalaya de Quintella

como ministro, as idéias expendidas na Associação, e apresentava uma proposta de lei para a concessão das linhas de Chaves a Famalicão e à Regoa, com elevada garantia de juro, proposta que não chegou a ser convertida em lei.

Anos depois Emygdio Navarro, com a sua lucida inteligencia e rasgada iniciativa, propôz-se dar rigoroso impulso à viação acelerada ao norte do Mondego, mandando para isso estudar previamente o que a garotice chronicá e ignara da nossa imprensa de *gavroches* alunhou de *novello*, como os seus dignos sucessores alunham agora de *tribuneira das sardinheiras* a *Propaganda de Portugal*.

Foram então estudadas para via de 1^o com curvas de 150^m as linhas do valle do Tamega e a do Corgo—Regoa a Vidago — ligando-se ali com a primeira. O accidentado do terreno tornava sobremodo elevado o custo orçado, especialmente desde a Regoa ao valle de Villa Pouca, mercê do grande numero de obras de arte.

Em 1 de abril de 1897 foi concedida provisoriamente a Alberto da Cunha Leão e Antonio Julio Cabral a linha da Regoa à fronteira, com 1.^o, em leito proprio ou no das estradas, outorgando-se apenas isenções de impostos, e ficando a concessão dependente de sancção do poder legislativo.

Nesse mesmo anno foi apresentado um projecto do troço da Regoa a Villa Real, em leito proprio, salvo o troço da estação da Regoa à margem esquerda do Corgo que seguia no interior da linha do Douro para poupar a ponte sobre o Corgo, e com curvas de 60^m de raio que reduzia a perto de 18 contos o custo kilometrico, incluindo material circulante.

Por esse tempo era apresentado o desastrado e mal feito projecto de lei do sr. Ressano Garcia, auctorizando a concessão de varias linhas escolhidas a trouxe-moxe, sem criterio, e subsidiadas com a garantia de juro outorgada nas mais deploraveis condições. O disparatado projecto ficou, para bem do paiz, sepultado no limbo-parlamentar. Figurava nelle a linha de Braga a Chaves; tanto bastou para inutilizar os esforços dos concessionarios

da linha da Regoa a Chaves, que não teria razão de ser e á qual ia o governo suscitar uma concorrente favorecida com garantia de juro.

Uma lei de 7 de julho 1898 aumentou o prazo de isenção de impostos. Só em outubro de 1901 se conseguiu fazer realizar o deposito de 10:000:5000 réis.

Desenganados os concessionarios de que nada conseguiam, pediram rescisão da concessão com restituição do deposito.

Ao tempo empenhava-se louvavelmente o sr. conselheiro Vargas, ministro das obras publicas, em fazer construir a linha de Mirandella a Bragança aproveitando uma proposta em que se pedia a garantia de juro. Celebrava-se o contrato provisório com J. Lopes da Cruz com a garantia de 4 1/2 por cento sobre 25:000:3000 réis por kilometro, e era preciso sollicitar a sancção parlamentar para esse contrato.

O ministro da fazenda d'então, o sr. conselheiro Teixeira de Sousa, diligenciou e conseguiu que a mesma lei auctorizasse a restituição do deposito aos concessionarios e mandasse abrir concurso para a concessão da linha da Regoa a Chaves e á fronteira, com garantia de 4 1/2 por cento sobre 26:000:5000 réis, podendo as curvas descer excepcionalmente a 100^m de raio.

Depois de dois concursos infructiferos, o segundo dos quais sem base de licitação e admittindo curvas de 60^m, foi decretada em 18 de fevereiro de 1903 a construção da linha por conta do Estado com fundamento no preceito da lei de 14 de julho de 1899 que auctorizava a construção com os recursos do fundo especial, das linhas cuja concessão caducasse.

Foi na mesma occasião mandado revér com urgencia o projecto e nomearam-se duas comissões technicas para proporem os typos de material fixo e circulante.

Estavam lançadas as bases para a construção, mas faltavam os recursos pecuniarios se nos 3.000 contos que a lei de 1899 auctorizava a gastar em caminhos de ferro não cabia a construção das linhas na mesma lei enumeradas, e ainda menos os 1.500 contos precisos para a da Regoa a Chaves.

O sr. conde de Paçô-Vieira preencheu essa lacuna com a sua lei de 1 de julho de 1903, elevando a 10.000 contos a auctorização legal, e mencionando expressamente



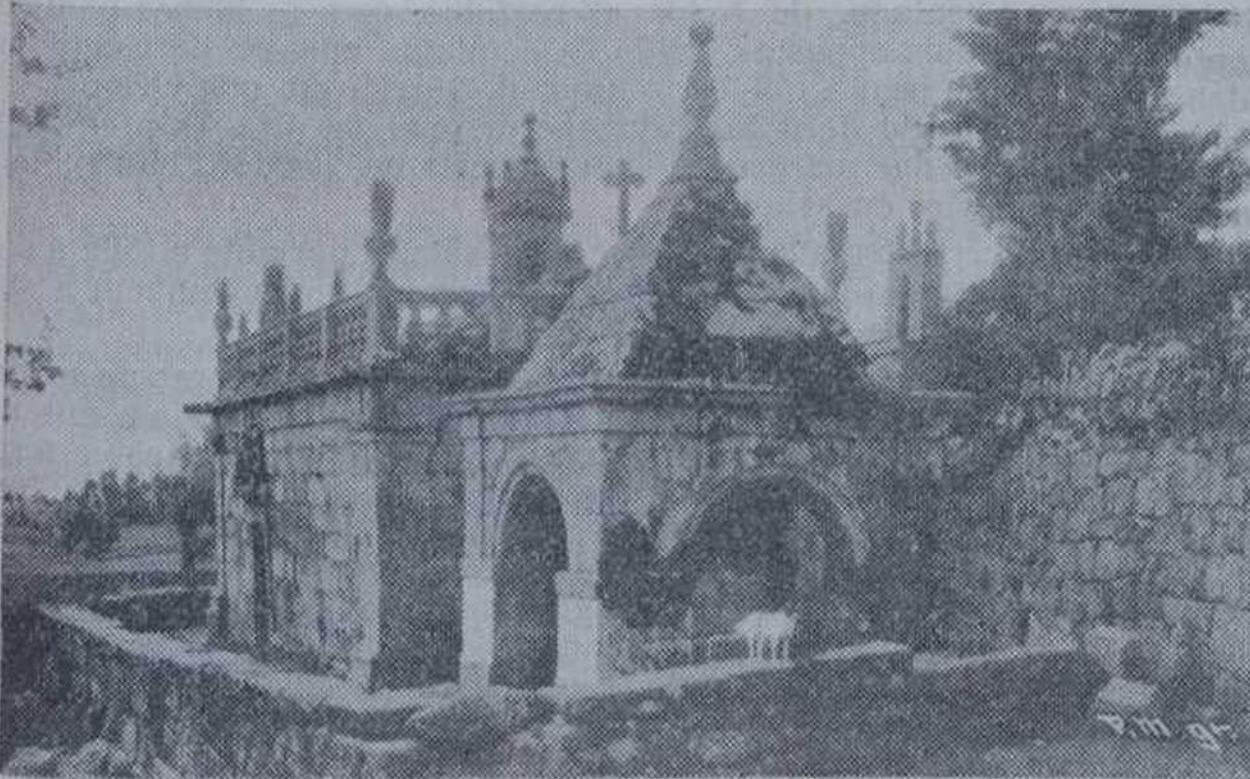
A ponte romana

a linha de Chaves. Consegiu logo em seguida realizar o primeiro emprestimo dotando largamente aquella linha.

Em março d'esse anno recebeu-se uma proposta para

a construcção da linha por empreitada geral, ao preço de 24:000\$000 por kilometro sem material circulante, com transporte gratuito de materiaes na linha do Douro e curvas de 60° de raio. Um ovo por um real. Foi rejeitada, como merecia, essa proposta.

Em 25 de abril de 1903 fôr aprovado o projecto re-



A capella de Sabroso

visto da 1.ª secção. De junho d'esse anno a junho de 1904 foram adjudicadas as empreitadas da infrastructura e aprovados os typos de material. Proseguiam entretanto os estudos da secção seguinte de Villa Real ás Pedras Salgadas.

Em junho e novembro de 1905 foi adjudicada a infra-structura d'esses lanços.

Ha pouco mais de um anno abriu-se á exploração o troço da Regoa a Villa Real; concluiu se em pouco mais de anno e meio o de Villa Real ás Pedras Salgadas que se inaugura agora.

Merecem elogiosa mensão os engenheiros Kopke de Carvalho e Antonio Sarmento, autores do projecto da 1.ª secção, Ferreira e Birne que projectaram a segunda, Moraes Sarmento e Themudo, que dirigiram com inexcedivel zelo a construcção; Affonso Cabral chefe do serviço, conselheiro Povoas e Sousa Pinto que nelle superintenderam.

A abertura agora da linha foi um verdadeiro *tour de force*.

Solidamente construída, recomenda-se ainda pelo custo modico, inferior a 15:000\$000 por kilometro para os 61 kilometros construidos, em vez dos 21:300\$000 a 3 1/2 por cento que o Estado ia garantir dando 4 1/2 por cento sobre 26:000\$000.

O resto da linha não excederá a média, devendo ser, pois, a economia realizada em toda a linha superior a 600 contos.

A linha do Corgo parte da estação da Regoa, que foi devidamente alargada para comportar os serviços tanto d'esta linha como da de Villa Franca das Naves que d'ella deve sair. Vae depois no leito da linha do Douro, até passar a ponte do Corgo; segue depois pela margem esquerda d'este rio em planta atormentadissima, com immensas curvas de 60° que vão acompanhando as infractuosidades da encosta. Sobre o Tanha ha uma ponte viaducto com um tramo unico de 60m de taboleiro metallico superior, em viga recta.

São importantes as terraplenagens e os muros de suporte. Obras de arte especiaes, só a ponte das Ermidas, de alvenaria, em curva, e a ponte viaducto da Peneda, com viga metalica de 10m.

Proximo de Villa Real a paizagem muda de aspecto tornando-se mais risonha. A situação da cidade entre o Corgo e o Cabril, tendo por fundo longinquo a serrania do Marão é de um encanto inolvidavel. O panorama que se disfruta do cemiterio, sobre a confluencia dos dois rios é verdadeiramente majestoso. A campina verdejante que se estende para nascente e norte e por onde vae colleando a linha ferrea, offerece uma variedade de aspectos encantadores.

A poucos kilometros de Villa Real encontra-se o bello solar de Matheus, majestoso palacio da seculo XVIII e residencia dos srs. condes de Villa Real. No valle do Cabril a bella atalaia de Quintella dá um tom de originalidade á paizagem.

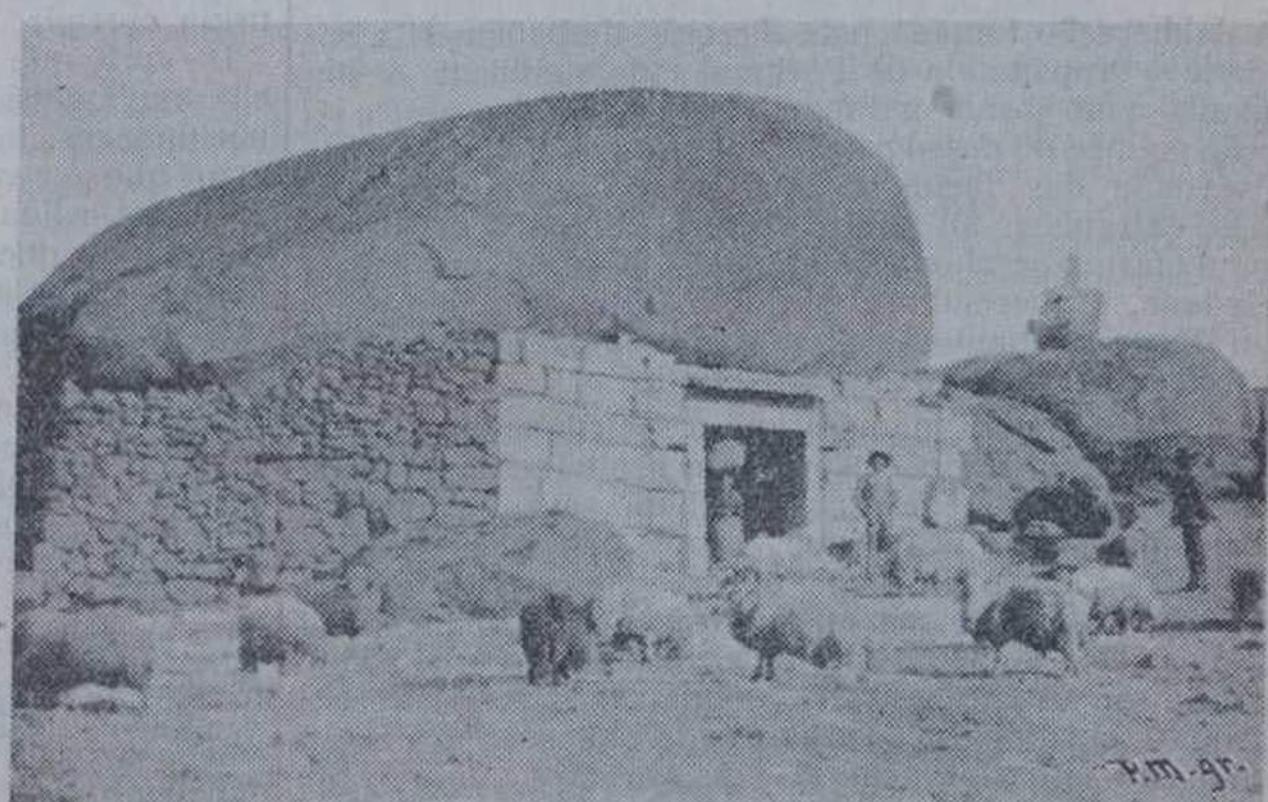
Além de Villa Real a linha tem apenas curvas de 75° e essas em pequeno numero; em compensação são frequentes as fortes rampas que vão ate o limite de 25‰ para attingir a portella de Villa Pouca, a 730° de altitude.

Seguem-se as paragens de Abambres e Fortunho, estações, e Samardã, apeadeiro, com obras d'artes dignas de mensão. Pouco adeante, passado o Mezio, entra-se no formoso valle de Villa Pouca, cujos cerros, tão vestidos de castanheiros e carvalhos,

emolduram a fertil veiga onde verdejam os milhares e os loureiros. Aqui e acolá escondem-se as pardacentas aldeias por entre o arvoredo. Passa-se o apeadeiro de Tourencinho, a estação de Zimão, o apeadeiro de Parada, transpõe-se o Corgo, numa ponte metalica de 20m, d'um só tramo metallico de viga recta, com taboleiro inferior, ate que se chega á estação de Villa Pouca, a 29 km. de Villa Real.

Situada em accentuadissima portella, é Villa Pouca ponto obrigado de passagem, e cruzamento de varias estradas, para Villa Real, para Chaves, para o Minho, para Murça, para Valpassos, algumas, como estas duas, infelizmente por completar. Ha ali uma certa actividade commercial.

Além de Villa Pouca a linha desce em fortes pendentes e curvas de raio minimo, para a planicie no valle do Avellames, serpenteando por entre soutos, ladeando a estrada, atravessando as povoações. Depois do apeadeiro de Sampaio, chegamos finalmente á estação de



A casa do pastor

Pedras Salgadas, que dista apenas 400m d'aquella afamada estancia.

Graças aos intelligentes esforços do conceituado gerente da companhia, o sr. conselheiro Henrique Maia, aquelle estabelecimento é hoje um dos primeiros do paiz. As numerosas e variadas nascentes estão escrupu-

losamente captadas. Ha tres excellentes hoteis no meio de um vasto e formoso parque ao longo do Avellames.

Os arredores são muito pittorescos; larguezas de horizontes, variedade de aspectos, mimo de vegetação em contraste com a nudez severa das montanhas emoldurando a vasta veiga ou limitando ao longe o horizonte nas caprichosas cristas do Gerez ou nos massiços da Cabreira e Larouco.

Sobranceiro ás Pedras Salgadas está o monte Minheu, do alto do qual se disfruta um panorama delicioso.

As povoações vizinhas de Bornes, de Sabroso, de Barbadães, de Vréa, convidam a encantadores passeios. A juzante das Pedras Salgadas e a pequena distancia, encontra-se a chamada *ponte romana*.

A capella de Sabroso é um interessante trecho arquitectónico. Entre as curiosidades locaes figura uma casa de pastor constituída por enormes fragas, cujo abrigo é completado por toscas paredes.

A 11 k. fica Vidago junto da ribeira de Oura. Magnífico o seu hotel, vae ser offuscado por um assombro de arrojada iniciativa. A empresa vae construir 180° acima do valle, em situação encantadora, um vasto hotel com 400 quartos, satisfazendo a todos os requisitos de hygiene e conforto, e servido por um ascensor electrico.

O que é preciso é levar lá quanto antes o caminho de ferro, em rapida etapa e prolongá-lo depois até Chaves.

Foi-nos grato vêr nos hoteis das Pedras Salgadas os efeitos da cruzada da *Propaganda de Portugal*. Os novos quartos do hotel Avellames, satisfazem a todas as exigencias, e a sua mobilia foi encommendada de harmonia com as indicações do *Guia*.

Não farei referencias aos tipos do material circulante já aqui descritos.

As gravuras juntas representam o solar de Matheus, a atalaia de Quintella, a ponte romana, a capella de Sabroso, a casa do pastor, mostrando quantas cousas curiosas ha que vêr por ahi.

A linha da Regoa a Chaves, é uma das mais interessantes do paiz sob o ponto de vista do excursionismo.

Bem hajam quantos contribuiram para a sua construção.

15-7-907.

J. Fernando de Souza.

Portugal para excursionistas

A deliberação tomada pela direcção da benemerita Sociedade «Propaganda de Portugal» de significar o seu aplauso a um jornal estrangeiro cujas notícias sobre a situação politica do nosso paiz se approximavam muito mais da verdade dos factos do que as que corriam noutras folhas estranhas, foi motivo ou pretexto para protestos, commentarios acerbos e referencias desagradaveis a esta sociedade, esquecendo-se de golpe todo o bem que já lorgou fazer e quanto se propõe conseguir, só por parecer vellicar-se nas paixões partidarias.

Houve logo quem julgasse que a sociedade ultrapassava as nitidas barreiras espessas e prudentes que devia traçar á sua influencia aquelle bom senso accomodatico, pausado e grave que, á força de cogitar nas conveniencias e inconveniencias de proceder, fica só em deliberações, no grato ocio ou na resignada e inerte indiferença peculiar ao peninsular ou ao lusitano, o qual inventou para seu uso em guiza de maxima — deixar correr o marfim — e á maneira de sentença de philosophia á Schopenhauer — quartel general em Abrantes, tudo como d'antes. Houve tambem quem pensasse que ella intervinha na contenda politica, collocando-se ao lado d'um partido contra os outros, com propositos politicos transparentes.

O que uns capitulavam de precipitação e excesso de zelo, já outros apellidavam de parcialidade manifesta que mais iria acender e atear paixões ardidas e inquietas.

Não era por certo a intenção da Propaganda conver-

ter em chancellaria o seu modesto escritorio, onde tão desinteressadamente se trabalha apezar das criticas que vapulam.

O seu proprio interesse de facto, quando não fosse proposito insito ao seu programma, lhe delimitaria a esfera da accão d'onde não quer sair para não deixar de ser o que é. Reunindo no seu gremio os homens de boa vontade, de todos os partidos, com os ideaes politicos mais oppostos, tendo de commum apenas, de vinculo ou de laço a uni-los, o amor do torrão em que vivemos e o desejo de o fazer prosperar, mal lhe iria se pretendesse dar margem a competencias de partido, bando, facção ou seita.

Sistematicamente se deve alhear, portanto a toda a discussão que possa ou deva ficar estranha tambem á sua alçada.

Mas, por isso mesmo, não pôde desinteressar-se dos factos que directa ou indirectamente collidam nos assuntos — a que dedica a sua desvelada attenção e o seu patriotico estudo, e que estejam dentro da sua orbita. Nestes casos tem inflexivelmente de intervir, seja quaes forem as criticas que levante, se não se resignar a deixar de cumprir o seu programma, para satisfazer ao seu fim, sem tibiezas de vontade, sem transacção perante a opinião de momento, sem cobardias, olhando mais para o bem commum do que para a falsa popularidade accidental e fugaz. Procedendo d'outra forma, mais lhe valeria fechar as suas portas, ou converter-se numa inutil sociedade de recreio.

O illustre presidente da direcção já, numa carta á imprensa, explicou lucidamente quaes os motivos que o levaram a expedir o seu telegramma, ao jornal *Le Figaro*, que tão mal visto e apreciado foi por uma parte da imprensa portugueza, telegramma redigido com a intervenção de socios que pertencem a partidos politicos muito diferentes.

Não disse, porém, quaes as informações que havia já na Propaganda, d'onde se inferia d'um modo evidente como era nefasta a influencia que iam produzindo no estrangeiro as notícias que davam o paiz em revolução. Bastava para isso reconhecer a diminuição rapida do numero de viajantes e excursionistas que começavam a procurar Portugal, diminuição que só pode explicar-se pelo natural receio que tem os viajantes de passar alguns dias numa nação em desordem, com constantes conflictos sangrentos, com as tropas em revolta, como diziam as correspondencias espalhadas no estrangeiro, faltas de verdade ou aterradaamente exageradas quanto a alguns factos, por má fé, por informações adrede transtornadas, por pequeno escrupulo ou por qualquer outra causa não legitima e que urgia corrigir.

De certo que á Propaganda não poderá agradar, nem ella applaudirá que se desacreditem os homens publicos portuguezes, tornando patentes aos olhos da Europa os erros que por ventura se tenham praticado e avolumando-os extraordinariamente, imaginando-os até só para se conspurcar quem os haja praticado ou consentido ou para atacar adversarios com deslealdade. Mas, pelo mesmo motivo, á Propaganda corre, em nessa opinião, o dever de desmentir boatos falsos referentes a factos de apreciação evidente, e do dominio publico, boatos que malevolamente transmitidos, estouvadamente semeados e exagerados pelo sistema de quem conta um conto, cedo se expandem e alargam, prejudicando-nos e produzindo uma impressão difícil de desvanecer.

Dizer que a administração dos dinheiros publicos tem sido criminosa, é fomentar o descredito das cousas portuguezas, nas praças estranhas; mas repetir ou consentir que se repita sem uma correcção que não pareça officiosa, sem um desmentido desinteressado que em Portugal lavra a guerra civil, que se multiplicam os conflictos nas ruas, que se revoltam as guarnições militares, é dar-nos o papel de republica sud-americana ainda no periodo plutonico, revolucionadio, das convulsões politicas ameudadas com armas na mão, é prejudicar-nos no conceito da Europa, é fazer-nos perder num mez o que se foi grangeando com trabalho, tenacidade e persistencia em muitos mezes; é desviar de Portugal a concorrença e o interesse, é deitar dinheiro á rua — um prejuizo ma-

terial, é desconceituarmo-nos tambem — um prejuízo moral.

Podia a Propaganda ficar indiferente perante um círculo de notícias qual d'ellas mais inverosímil, sem ao menos applaudir aquella folha que se approximava mais da verdade nas suas informações?

Seria pratico que a Propaganda se dirigisse a esses jornais que davam as notícias falsas, convidando-os a rectificá-las e a fazer rectificar as que haviam sido d'ellas copiadas noutras gazetas? Não era mais simples e profícuo agradecer a quem informou melhor, com mais esmero pela verdade?

Se amanhã houvesse em Lisboa uma epidemia de peste ou cholera, a Propaganda deveria ser a primeira a prevenir os estrangeiros; não havendo aqui revoltas nas praças publicas, tendo cessado completamente os graves disturbios que ocorreram, que todos lamentamos e que não queremos discutir, pôde convir ao paiz que os estrangeiros julguem haver ainda desordens?

A mais simples reflexão responde rapidamente a estas interrogações, por fôrma a applaudir a resolução da Propaganda, que só pretende impedir que se espalhem notícias falsas e prejudiciais aos nossos interesses.

Temos á vista uma nota estatística dos excursionistas e viajantes estrangeiros que visitaram a nossa cidade ou os pontos mais pittorescos do nosso paiz durante o anno corrente.

Não é completa porque se refere só aos passageiros dos paquetes da importante companhia *Booth Line*, vindos de Inglaterra. Faltam as notas de passageiros de outras proveniencias em viagens marítimas e dos passageiros que utilizam as vias ferreas.

Esta estatística é, ainda assim, eloquente, como vae ser reconhecido nos numeros que seguem:

Paquete chegado em 7 de janeiro.....	3 excurs. ^{tas} , 8 passag. ^{os}
» " 17 " "	6 " 6 "
» " 27 " "	7 " 6 "
» " 7 " fevereiro...	4 " 5 "
» " 17 " "	17 " 6 "
» " 27 " "	27 " 10 "
» " 7 " março	19 " — "
» " 17 " "	16 " 7 "
» " 27 " "	68 " 20 "
» " 7 " abril.....	46 " 3 "
» " 17 " "	12 " 5 "
» " 27 " "	73 " 40 "
» " 7 " maio	23 " 1 "
» " 17 " "	38 " 7 "
» " 27 " "	18 " 5 "
» " 7 " junho.....	53 " 12 "
» " 17 " "	23 " 6 "
» " 27 " "	22 " 9 "

D'aqui resulta que, exactamente na occasião mais propria para viagens e excursões, afrouxa a concorrência em vez de aumentar, passando de 88 como foi em 27 de março, a 31 em 27 de junho e a 18 como no ultimo paquete.

Esta nota, que nos foi obsequiosamente fornecida pela casa *Garland Laidley & C.º*, vale por si como um argumento sem resposta.

Por ella se pôde calcular o que terá sido prejudicial aos nossos hoteis, ás nossas praias, ás nossas estações de recreio, a exportação de notícias falsas, ou o exagero dado lá fôra a notícias verdadeiras, justamente quando as famílias concertam os seus planos e projectos de viagens.

Neste logar temos, com o pequeno vigor da nossa pena modesta mas sincera, com o pequeno alcance da publicidade d'esta folha, propugnado sempre na cruzada do aproveitamento dos nossos recursos naturaes, valorizando-os aos olhos de nacionaes e de estrangeiros. Não podemos, por coherencia e por convicção, deixar de prestar o nosso aplauso á nobre iniciativa e á bella intenção da Propaganda na sua resolução de pôr um dique a notícias que nos prejudicavam e desacreditavam e cujo desmentido solemne se não devia procrastinar.

PARTÉ OFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Direcção Geral de Obras Publicas e Minas
Repartição dos Caminhos de Ferro

Senhor. — Acha-se concedido e em construcção o caminho de ferro de Estremoz a Castello de Vide, em condições porém que não atendem plenamente as conveniencias regionaes e que tornam difícil a realização de tão importante melhoramento, como se pode ver pela resenha dos factos ocorridos.

Por decreto de 7 de maio de 1903 foram classificadas, tendo sido cumpridos os preceitos legaes, as linhas de Estremoz a Portalegre e de Fronteira a Coruche, sob as denominações de linhas de Portalegre e Serraia, com a largura de via de 1 metro, como linhas economicas de interesse regional.

A linha de Estremoz a Portalegre podia ser concedida ou construída sem se ouvir a Companhia Real, conforme o direito expressamente assegurado ao governo pelo artigo 35.^o do contrato de 12 de setembro de 1859.

A linha do Serraia era manifestamente parallela á de leste e contida desde Fronteira até Coruche dentro da respectiva zona de protecção de 40 kilometros.

O Governo resolveu abrir concurso para as duas linhas, limitando porém a do Serraia ao primeiro troço entre Fronteira e Aviz, com a facultade para o Estado e obrigação para o concessionario do seu prolongamento ulterior até Môra.

Não se podia fazer a concessão d'aqueles dois troços da linha do Serraia sem acquiescencia da Companhia Real, nos termos do artigo 34.^o do contrato citado.

Antes do concurso foi pois consultada a companhia, que deu o seu consentimento, com a condição de serem as duas linhas de via reduzida. Claro está que a restriçãoposta para a linha de Portalegre só era valida por representar uma condição de acquiescencia á concessão da do Serraia.

Por decreto de 15 de julho de 1903 foi mandado abrir o concurso, determinando-se que a linha de Portalegre fosse prolongada até Castello de Vide, conforme as representações regionaes.

Houve dois concorrentes, sendo adjudicada a José Pedro de Mattos a concessão por portaria de 29 de outubro de 1903, que deu lugar á celebração do contrato de 9 de dezembro de 1903.

Pelos povos da região foi pedida a mudança do entroncamento do ramal de Aviz, de Fronteira para Souzel. A Companhia Real, ouvida sobre essa pretensão, opôz-se, declarando que a sua acquiescencia fôra subordinada á condição que não podia ser alterada, de ter o ramal a sua origem em Fronteira.

O projecto da linha de Estremoz a Castello de Vide foi apresentado, sendo aprovado por portaria de 20 de janeiro de 1905.

O concessionario solicitou ulteriormente autorização para construir as linhas de via larga, visto a de Portalegre ligar entre si tres linhas de via larga e poder ainda ligar mais tarde a da Beira Baixa quando prolongada a Villa Velha de Rodam.

A Comissão Superior de Guerra e o Conselho Superior de Obras Publicas pronunciaram-se a favor da adopção da via larga.

O Governo entendeu que, achando-se a largura da linha de Estremoz a Portalegre presa a uma condiçãoposta pela Companhia Real e aceita pelo Governo relativamente ao ramal de Aviz, primeiro troço da linha do Serraia, parallela á de Leste, não podia conceder a autorização pedida sem ouvir a companhia, a qual se opôz á alteração proposta, mantendo a condição primitivamente formulada.

Em dezembro de 1905 os representantes da região, Pares, Deputados e delegados dos municípios representaram ao Governo, instando pela adopção de via larga e pelo prolongamento da linha de Portalegre até Villa Velha de Rodam e diligenciaram, de balde, remover os obstaculos que se oppunham á adopção da via larga, de tanta conveniencia para os interesses regionaes.

Por ultimo, veio a Câmara Municipal de Aviz representar sobre a conveniencia de aproximar d'aquella villa o traçado da linha de Evora a Ponte de Sôr, o que dispensaria a construcção do ramal concedido, tanto mais que não pôde ser-lhe dado por entroncamento Souzel, como seria de conveniencia publica.

A Administração dos Caminhos de ferro do Estado, ouvida sobre esta pretensão, informou que era exequivel e admissivel sob o ponto de vista do trânsito a alteração da directriz requerida, que tornaria dispensavel a construcção do ramal de Fronteira a Aviz.

A eliminação do ramal da concessão feita pelo contrato citado pôe termo á dependencia convencional das condições tecnicas das linhas de Estremoz a Castello de Vide e das do referido ramal, re-adquirindo assim o Governo inteira liberdade de acção para proceder conforme os interesses regionaes demandam sem infracção dos contratos existentes e determinar que seja aquella linha construída de via larga.

D'essa eliminação resulta um beneficio para o concessionario,

que fica exonerado de despender um capital importante, crescendo porém em soja compensação consideravelmente o custo da linha principal.

Pode-se ainda impôr-lhe o encargo de prolongar até a linha da Beira Baixa a de Portalegre, ficando assim completa a ligação entre as quatro linhas de via larga em exploração.

Em vista da excepcional dificuldade da parte desse prolongamento, é equitativo aguardar para a sua construção que o rendimento da linha concedida dê suficiente remuneração ao capital.

Em vista da função d'esta linha, destinada a servir as relações do alto Alemtejo e da Beira Baixa com o médio e baixo Alemtejo e Algarve, fazendo pois parte integrante da rede ferroviária do sul, convém assegurar a unidade de exploração que mais fructuosa a possa tornar, prevendo-se a hypothese de pretender o concessionário celebrar qualquer contrato de exploração ou de arrendamento com as administrações que exploram as linhas que assim ficam ligadas, assegurando a preferência que compete à Administração dos Caminhos de ferro do Estado, de que a referida linha é natural prolongamento e útil complemento.

Foi a concessão da linha de Portalegre feita em condições económicas de construção com via reduzida, que igualmente se impõe para a via normal, não devendo, porém, os seus elementos característicos como limites de raios de curvas e de inclinações, peso de carris e outros, ser inferiores aos que pelo Governo foram autorizados para o ramal de Cáceres, que é uma das quatro linhas ligadas por aquella transversal.

Propondo pois a Vossa Majestade uma providencia baseada na consideração das conveniências regionais, tem o Governo a consciência de prestar um serviço ao paiz, tornando exequível um importante melhoramento de incontestável alcance, sem offensa de direitos de terceiro e sem sacrifício dos interesses do Estado.

Paço, em 27 de junho de 1907.—José Malheiro Reymão.

Attendendo ao que me representou o Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Públicas, Commercio e Industria: hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1.º É autorizado o Governo a eliminar da concessão feita a José Pedro de Mattos, por contrato de 9 de dezembro de 1903, o ramal de Fronteira a Aviz e seu respectivo prolongamento, com as seguintes condições:

1.º O referido concessionário construirá, de via larga, no prazo de três anos contados da data do presente decreto, a linha de Estremoz por Alter do Chão e Portalegre a Castello de Vide;

2.º Logo que o rendimento líquido d'essa linha atingir a 5 1/2 por cento do custo da construção, determinado por avaliação contradictoria, será o concessionário obrigado a construir e a explorar nas mesmas condições do contrato citado o prolongamento da linha desde Castello de Vide até o entroncamento na da Beira Baixa, no ponto que os estudos designarem.

Art. 2.º O concessionário não poderá fazer qualquer contrato de arrendamento ou de exploração da linha senão mediante prévia autorização do Governo, ficando assegurado à Administração dos Caminhos de ferro do Estado o direito de preferência para a celebração desse contrato.

Art. 3.º A linha de Estremoz a Castello de Vide e o seu futuro prolongamento será dominada *linha de Portalegre*, para todos os efeitos legais.

Art. 4.º As condições técnicas da construção da linha não serão inferiores às estipuladas para o ramal de Cáceres por decreto de 19 de abril de 1877.

Art. 5.º Subsistem todas as clausulas do contrato de 9 de dezembro de 1903, naquelle em que não são modificadas pelo presente decreto.

O mesmo Ministro e Secretario do Estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 27 de junho de 1907.—REI—José Malheiro Reymão.

Caminhos de Ferro do Estado Conselho de Administração

Sua Majestade El-Rei, a quem foi presente a representação da Câmara Municipal do concelho de Aviz, pedindo que o traçado da linha de Ponte de Sôr, na parte compreendida entre Mora e Ponte de Sôr, se aproxime da villa de Aviz: ha por bem conformato-se com a informação da Administração dos Caminhos de ferro do Estado de 21 do corrente, determinar que se proceda ao estudo de uma variante do referido troço que, passando entre as Galveias e Aviz, possa servir o melhor possível, e sem prejuízo das condições geraes do traçado, aquella villa.

Paço em 26 de junho de 1907.—José Malheiro Reymão.

Sua Majestade El-Rei, conformando-se com a informação da comissão técnica que inspecionou o troço da linha ferrea compreendido entre Villa Real e Pedras Salgadas: ha por bem autorizar a abertura à exploração provisória do referido troço com serviço de passageiros em toda a linha, restringindo-se o de mercadorias às estações cujo estado de construção lhes permita satisfazê-lo cabalmente.

Paço, em 12 de julho de 1907.—José Malheiro Reymão.

TARIFAS DE TRANSPORTE

Interna n.º 8, pequena velocidade, do Sul e Sueste, para transporte de materiais de construção, adubos, sal., minérios, etc. — Em substituição da tarifa de igual numero, que distribuimos com o nosso numero 423, de 1895, e reunindo varias ampliações que depois d'isso, foram publicadas e por nós distribuidas no anno passado (numeros 440, 442, 445 e 449), começa a vigorar no dia 15 esta nova edição da tarifa de «mercadoria grossa» na linha do Estado.

Juntamo-la, portanto, a este numero.

Tão variada é a applicação d'esta tarifa, por serem muitas as mercadorias que d'ella gosam, e diferentes os casos em que os seus preços mais ou menos as beneficiam e além d'isso de tão facil compreensão é a propria tarifa, explicada pelos seus 11 quadros d'aplicação (tabellas de preços) que não vemos possibilidade, nem necessidade, de proceder a qualquer estudo sobre ella.

Especial n.º 15, pequena velocidade, para transportes fluviaes. — É tarifa nova, que principia a vigorar em 15 do corrente e vai tambem annexa a este numero.

Destina-se a facilitar os transportes, no Tejo, de carvão, cereaes, toros, lenha, cortiça, pinho e palha, por fragatas do serviço do caminho de ferro, à rasão de 400 réis a tonelada e com o minimo de 50 toneladas para as primeiras quatro mercadorias, e de 20 toneladas para as trez ultimas.

À propósito do Cincocentenario

Synopse dos Directores da linha Este e Norte

XIV

(Continuação)

Apesar da natural e dolorosa impressão causada pelo fatal sinistro da ponte da Torre das Vargens, os trabalhos de construção continuaram com a mais zelosa actividade para a proxima conclusão das linhas de Leste e Norte.

Se em Portugal era viva a anciade por ver ligadas as duas capitais do reino, não era menos desejada em Espanha a ligação dos dois paizes, e como entre Merida e Badajoz a construção da linha não acompanhasse o sebral empenho com que se activava a conclusão da linha de Leste, foi, de acordo entre os dois paizes, estabelecido que se prosseguisse a linha portugueza além do rio Caia e se estabelecesse uma estação provisória aquem do Guadiana, proximo aos fossos das antigas fortificações, sendo o serviço d'essa estação efectuado pela companhia portugueza.

Perto do rio Caia, onde termina a fronteira portugueza e começa a espanhola, foi estabelecido um posto de carabineiros para as simples funções de verificação de bagagens, não havendo, por então, auctorização para serviço de mercadorias.

As formalidades aduaneiras em Portugal foram desde logo estabelecidas na estação de Elvas.

Antes de auctorizado e concordado entre os dois governos o serviço regular de comboios entre Espanha e Portugal, sucedeu ter lugar em Badajoz a festa annual com duas corridas de touros por tal modo projectadas que atraiam grande concorrência de portuguezes.

Tal era o empenho em Espanha de chamar a Badajoz os viajantes portuguezes, que foi oficialmente permitida, antes mesmo de aprovada a construção da via em Espanha, a circulação entre a fronteira e a estação provisória, unicamente aos comboios transportando passageiros com bilhetes directos para Badajoz.

Os portadores de passes e bilhetes de favor tinham que apear-se em Elvas e d'ahi seguirem pela estrada até Badajoz.

Deve confessar-se que as facilidades no meticoloso serviço aduaneiro, ainda hoje em vigor em Espanha, foram por essa occasião tão liberalmente lataas que quasi não se dava pela diferença de nacionalidades ao atravessar as fronteiras.

Como era de esperar, foi entusiasticamente aceite o primeiro serviço internacional, transportando-se de todas as localidades de Portugal uma immensa quantidade de passageiros, que a curiosidade impe'ia a transpôr a fronteira.

Badajoz a esse tempo era uma insignificante cidade, separada por uma extensa ponte de pedra, cuja construção era atribuida aos romanos, e que, apesar da sua aparente robustez, que resistiu durante seculos ás imprentas correntes do Guadiana, foi desmoronada por completo, não ha ainda muitos annos, e substituida pela actual ponte metalica.

Em Badajoz havia apenas, sob o pseudo titulo de hospedaria, uma reles estalagem com pretensões de grande hotel, da qual era proprietario um famigerado Pan-Seco, que, á falta de passageiros e abundancia de moscas, celebrava o *lú vem um* com uma tão salgada conta de hospedagem quanto insonsos eram os *menus* com que a sua cosinha envenenava os pobres viajantes que ali se acolhiam.

Nesta occasião, porém, Pan-Seco levou a elegancia a pôr toalha lavada na mesa de jantar e alguma agua nos regadores dos quartos de dormir.

Os passageiros portuguezes invadiram a cidade de assalto, sendo acolhidos com a mais gentil amabilidade pelo alcaide e auctoridades civil e militar, que todos se empenhavam em tornar atrahente a concorrencia de portuguezes, já que da propria Espanha quasi viviam isolados.

Quando em Espanha se propõem a ser amaveis nem paiz ihes leva a barra em cavalheirismo.

As touradas foram de primeira ordem e os bailes nos diversos casinos de aristocratas e artesanos repletos de formosas mulheres, ás quaes o alcaide recommendava, em tom de auctoridade, que empregassem todos os seus esforços para que os portuguezes se habituassem a visitar a miudo os que aniosamente os esperavam.

As lojas da Calle de San Juan e o Cafè Suisso da Plaza de la Constitucion fizeram excellente negocio, porque não houve portuguez que não comprasse leques para offerecer, como lembrança, á familia, e não se abarrotasse de sorvetes e *assucurilhos*, muito superiores aos dos nossos cafés.

Houve militares que julgavam ostentar a belleza do seu uniforme, mas que em paiz onde abunda a riqueza dos fardamentos só por curiosidade eram notados.

Do elemento paisano alguns typos havia no sexo masculino que inspiraram sympathia a mais de uma formosa extremenha, porque enquanto ao respeitante ao sexo feminino liveram de abater bandeiras sob a influencia das *salerosas* espanholas.

Assim, jovial e amavelmente, foi inaugurada a linha de Leste, em que espanhóes e portuguezes baseavam esperanças de futuras e mutuas vantagens para os dois paizes, e que mais tarde tornaram em grande dificuldade o reconhecimento de que Portugal, por seu privilegiado porto de Lisboa, deva ser, por exigencia natural, a origem de relações transatlanticas, em que a Espanha tem de ser intermediaria.

Melhoramentos da capital

Na ultima sessão da Camara Municipal, a commissão que actualmente está á testa dos negocios do municipio aprovou uma proposta cujo alcance é immenso, se não para o embellezamento da linha marginal da cidade como seria para desejar, ao menos para lhe melhorar as condições anti estheticas, por todos conhecidas, e que dão á rua 24 de Julho um aspecto de sordidez e desmazelo que bem precisa ser reformado.

Na proposta a que nos referimos pede-se a construcção

de um novo mercado de peixe e a transformação do actual em mercado agricola; com todos os melhoramentos inherentes a estabelecimentos d'esta ordem.

Os repellentes barracões onde está installado actualmente o mercado agricola teem o destino que merecem: arrazados.

Para a construcção e exploração do novo mercado de peixe será aberto concurso.

Esta parte relativa aos mercados torna-se sobre todas urgente por causa da construcção da estação da linha de Cascaes, que não pôde levar-se a effeito em quanto aquelle terreno estiver ocupado.

Mas seguindo com a proposta; a praça do Duque da Terceira é aformozeada, estendendo-se até o rio.

A estação da linha de Cascaes será elevada nas alturas onde se levanta agora um estabelecimento de banhos, estendendo-se até a esquina da praça do Duque da Terceira. A via segue em linha recta até Santos.

A rua 24 de Julho ficará então liberta das repellentes construcções que neste momento a sujam, e alongar-se-á até Alcantara, a entroncar com a Avenida da India, arborizada e arrelvada do lado do rio.

Pena é que se não possa acabar com o aspecto desagradavel das medas de pinho, pilhas de taboas, montões de areia e cantaria que marginam a rua em toda a sua extensão. Dizem porém os entendidos que em uma cidade marítima é impossivel que assim não succeda.

Mas não se poderia transplantar aquelles depositos para a outra margem do rio?

Emfim, é já para louvar a iniciativa da commissão municipal que tirou dos papeis velhos um projecto que ha tanto tempo déra entrada na respectiva secretaria e fazemos votos para que em breve se dê começo ás obras que devem limpar um pouco o aspecto da cidade naquelle ponto tão central e transitado.

As atrações de Lisboa

A facilidade de relações internacionaes tem feito crear necessidades até ha poucos annos ainda desconhecidas em Lisboa. Avulta entre elles a necessidade de diversões baratas onde se possa durante uma hora ou duas, distrair o espirito em spectaculos ligeiros e agradaveis que nos façam esquecer as fadigas do trabalho.

A preencher essa lacuna, propozeram-se agora os nossos collegas Lorjó Tavares, Jayme Victor e outros, abrindo na rua da Palma um estabelecimento—o *Paraizo de Lisboa*—onde por pouco dinheiro se encontra onde passar alguns quartos d' hora agradavelmente, gosando o fresco tão apreciavel nas noutes de estio, ouvindo musica, tomando refrescos, assistindo a variadissimos spectaculos. Além d' isso pôde-se jantar ou ceiar gosando o espectaculo.

E' um grande melhoramento o que a iniciativa dos nossos amigos veio introduzir em Lisboa e fazemos votos para que os seus esforços sejam coroados pelos mais lisongeiros resultados.

No entanto, isto que já é alguma cousa, não é ainda tudo.

Se é verdade que já temos onde passemos as noutes, o caso é que ainda não ha onde possamos de dia entreter um quarto d' hora, esperando por um amigo que nos marcou uma entrevista, fazendo horas para um comboio, para ir a um negocio, para ir a uma visita, ou mesmo tão sómente para distrair. Porque em todas as grandes cidades ha centenas de estrangeiros e de ociosos que se desesperam por não terem de dia onde ir passar um bocado de tempo.

Um music-hall, um restaurante em que houvesse um sexteto, um recinto em que, permanentemente, durante certas horas do dia houvesse umas diversões ligeiras, deviam por certo ter um bom acolhimento por parte do publico se fossem montados em sítio central, convidativo, d' aquelles sítios por onde se passa a toda a hora e a todo o instante.

Quem tomará essa iniciativa?

PARTÉ FINANCIÉRA

Boletim Commercial e Financeiro

A situação política internacional, que durante os últimos annos se tem apresentado quasi ininterruptamente anuviada e por vezes alarmante, parece ter assumido ultimamente uma phase de indiscutivel melhoria e bastante tranquillisadora sob todos os pontos de vista.

A imprensa se deve o ter posto em relevo os esforços empregados e a empregar para conseguir uma approximação séria entre a França e a Alemanha, cujas relações, ainda que correctas, pouco teem por enquanto perdido da sua tradicional frieza desde a guerra de 1870.

Volta agora a fallar-se do assunto e se é certo que muitos dos artigos escritos a tal respeito vão porventura demasiado longe no caminho do optimismo, não é menos certo que na Alemanha como em França o estado dos espíritos parece favorável ao estabelecimento de relações mais estreitas entre as duas potencias no terreno politico, principalmente no que respeita ás questões coloniaes e de ordem geral, relações que com o andar dos tempos bem poderiam acabar por se tornarem mais cordeas.

As relações entre a Alemanha e a Inglaterra muito teem melhorado tambem ultimamente em virtude da troca de visitas por parte de certas corporações influentes, o que muito tem contribuido para desfazer varios mal entendidos. Além d'isso a noticia de que o imperador da Alemanha fará proximamente uma visita ao rei d'Inglaterra parece confirmar-se.

Tem sido tambem objecto de boatos uma entrevista, que se julga imminente entre o imperador Guilherme e o Tzar.

Por seu lado a questão marroquina não pôde tardar tambem a ser regulada de commum acordo entre as potencias interessadas.

E' natural que a conferencia de Haya, convocada para assegurar a paz, não venha a perturbá-la, pelo que tudo parece indicar que a situação politica na Europa se apresenta actualmente sob um aspecto absolutamente favorável.

Quanto ás relações das potencias extra-europeias, a tensão latente entre a America do Norte e o Japão continua a ser combatida por declarações de personagens em evidencia e das autoridades dos dois lados, declarações que se ligam á noticia alarmante da deslocação da esquadra americana, a maior parte da qual passaria do Atlântico para o Oceano Pacifico. Tomando essas declarações mesmo pelo que elles valem, o reforço da marinha americana no Pacifico constituiria em rigor uma garantia ulterior contra qualquer surpresa, afastando assim todo o perigo de ser a paz do mundo perturbada.

E' precisamente esta ausencia de agitações guerreiras que parece dever constituir a melhor base para a persistencia do desenvolvimento economico mundial.

Ultimada a liquidação do fim de semestre, a situação geral dos mercados monetarios parece tender a normalizar-se.

O ultimo balancete do Banco de Inglaterra causou grande deceção. Julgava-se que a grande quantidade d'ouro, relativamente considerável que este estabelecimento tinha recebido prenheria em grande parte os desfalques sofridos pela reserva, em virtude das recentes saídas em numerario e em notas pelas necessidades do fim do semestre.

Na semana anterior á data do balancete a importancia liquidada das entradas do ouro vindo do estrangeiro foi de 1.097 000 libras. Não obstante a reserva diminuiu 1.103.000 libras, tendo a circulação absorvido 768.000 libras de moeda fiduciaria e 1.432.000 libras de moeda metallica. A importancia da reserva ficou assim reduzida a 24.969.000 libras, o que representa apenas 38 1/8 por cento dos encargos, contra 42 3/4 por cento uma semana antes.

Espera-se porém que o proximo balancete denuncie uma situação mais desafogada por motivo da reentrada nas caixas do Banco das importancias saídas, não só porque cessaram as necessidades proprias da occasião, mas tambem pelo aumento de disponibilidades que a cobrança dos coupons de julho sempre produz no mercado.

Em todo o caso não parece provável que o Banco pense por agora em reduzir a sua taxa de desconto, que continua a ser de 4 por cento.

No mercado livre de Londres o bom papel a tres mezes encontra tomadores a uma taxa levemente inferior a 3 1/2 por cento. Mas os emprestimos diarios e a curto prazo obtem-se a 2 1/2 por cento.

A situação do mercado de Nova-York começa de novo a apresentar-se inquietadora.

O ultimo balancete do Banco, de França, de que temos conhecimento, tem a data de 4 de julho. A carteira apresentava um aumento de cerca de 250 milhões de francos; os emprestimos accusavam igualmente uma diferença para mais, de 16 1/2 milhões. A circulação havia aumentado 249 milhões e a reserva-ouro 10 1/2 milhões.

Tambem o balancete do fim de junho do Banco Imperial da Alemanha accusa nas suas diferentes rubricas a repercussão, aliás já esperada, do movimento de liquidação do fim do semestre. A carteira aumentou 346 milhões de marcos e os emprestimos 132 milhões; o governo do imperio descontou 49 milhões de bilhetes do Thesouro. Por outro lado, as saídas de depositos á vista somaram 14 milhões. A importancia de metal em caixa diminuiu 137 milhões e a circulação de notas aumentou 346 milhões.

Analogamente ao que já dissémos com relação á taxa de desconto do Banco de Inglaterra, tambem é pouco provável que o Banco Imperial da Alemanha pense em baixar a sua, contribuindo bastante para esta previsão o facto do governo ter diminuido as disponibilidades do Banco com o desconto de bilhetes do Thesouro.

Como dissémos no ultimo Boletim, foi efectivamente publicado no *Diario do Governo* o decreto dictatorial do orçamento geral do Estado para o anno economico de 1907-1908.

O resumo das receitas e despesas é como segue:

Receitas ordinarias

Impostos directos.....	13.020.406\$000
Sello e registo.....	6.535.900\$000
Impostos indirectos.....	29.832.416\$000
Impostos adicionaes.....	1.059.050\$000
Bens nacionaes e outros rendimentos.....	4.741.885\$588
Compensações de despesa.....	12.149.598\$539
	67.339.256\$118

Receitas extraordinarias

Imposto addicional extraordinario de 5%.....	791.000\$000
Parte do producto do emprestimo de 4.500 contos para armamento.....	416.500\$000

Deficit.....

Total.....

Despesas ordinarias

Encargos geraes.....	2.572.987\$544
Divida fundada.....	29.741.492\$612
Serviço proprio dos Ministerios.....	35.009.061\$060
Caixa Geral de Depositos.....	719.190\$000

Despesas extraordinarias.....

68.042.641\$216
2.125.811\$640
70.168.452\$856

Destacaremos as seguintes verbas de despesa que pela sua importancia para apreciação do estado em que se encontra a administração superior do paiz, merecem registo especial:

Divida publica 29.741 contos; polícia e guarda municipal 4.117 contos; hygiene publica 188 contos; beneficencia 612 contos; instrucção primaria 1.963 contos; secundaria e superior 754 contos; ensino industrial e commercial não menciona o orçamento; bispos 162 contos; guerra 7.725 contos; marinha 3.910 contos; subscídio á navegação 60 contos; lista civil 526 contos, etc.

O decreto dictatorial do orçamento determina no art. 18º que nenhum funcionario publico, salvas as excepções exaradas no § unico, poderá receber do Estado importancia superior a 3.000\$000 réis, estando em serviço activo, e a 2.000\$000 réis, estando aposentado. Determina outrossim no seu art. 20º que de futuro não poderão ser feitas nomeações de que resulte a acumulação de soldos ou ordenados no mesmo individuo, embora desempenhando diversas funções de serviço publico. Pelo art. 21º não são igualmente permitidas as acumulações de comissões remuneradas.

A bolsa de Lisboa entrou já no periodo de calmaria, habitual na estação que vamos travessando, sendo por isso o movimento de transacções mais fraco que de costume.

Por ser agora a época da cobrança de juros e dividendos continua a haver no mercado abundancia de disponibilidades para descontos e reports.

O mercado de cambios tem estado desanimado, sendo as limitadas requisições do commercio satisfeitas com facilidade.

Por seu lado a especulação abstém-se de operar por não darem margem a lucros os pequenos desvios de cotações.

No concurso realizado ante-hontem na Junta do Credito Publico foram abertas sete propostas sendo adjudicadas 25.000 libras ao preço de 4\$613 réis cada libra, o que equivale ao cambio de 52.

O cambio do Rio sobre Londres ficou hoje a 15 1/2.

	EM 15 DE JULHO		EM 28 DE JUNHO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque.....	52 1/8	52	52	51 7/8
" 90 d.v.....	52 5/8	—	52 9/16	—
Paris cheque.....	549	551	550	552
Berlim ".....	225	226	225 1/2	226 1/2
Amsterdam cheque.....	381	383	382	383 1/2
Madrid cheque.....	842	822	845	825

Cotações nas Bolsas portugueza e estrangeiras

BOLSAS	JULHO													
	1	2	3	4	5	6	8	9	10	11	12	13	15	—
Lisboa : Inscrições de assent.	43,10	43,10	43,90	43,10	43,14	42,90	42,10	—	43,10	43	43,80	43,15	43,15	—
" coupon ..	42,80	42,90	—	42,90	42,90	43	42,90	42,85	42,85	42,80	42,85	42,80	—	—
Obrig. 4% 1888	—	21.300	21.600	—	21.800	—	21.800	—	21.800	21.800	21.800	—	21.800	—
" 4% 1890 assent	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4% 1890 coupon	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	53.300	—	—	—
" 4 1/2% assent	—	61.000	61.500	61.500	—	61.500	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4 1/2% coupon int ..	61.000	—	—	61.200	—	61.200	—	61.200	—	—	—	—	—	—
" externo 1.ª série	63.400	62.300	62.300	62.300	62.200	62.400	62.400	62.400	62.400	62.200	62.200	62.200	—	—
" 3% 1905	—	—	9.250	9.200	9.300	9.300	9.300	9.300	9.300	9.300	—	9.300	9.300	—
" Tabacos coupon	—	—	—	91.700	—	—	—	—	—	—	92.000	92.500	—	—
Acções B. de Portugal	—	—	177.000	174.500	—	—	—	175.000	—	—	176.000	176.650	176.000	—
" Commercial	—	—	—	129.500	129.000	129.150	129.500	—	129.600	—	—	—	129.550	—
" Nac. Ultramarino	—	—	—	—	93.200	90.200	90.400	90.500	90.500	—	90.900	91.000	—	—
" Lisboa & Açores	—	—	—	114.500	114.000	—	114.000	114.500	—	115.000	115.000	—	115.000	—
" Tabacos coupon	105.000	106.000	105.800	106.000	106.000	106.000	105.900	106.000	106.000	106.000	106.000	106.000	106.000	—
" Comp. Phosphoros	—	67.000	—	66.900	66.900	67.000	67.000	—	67.200	—	67.100	—	66.500	—
" Real	—	—	—	—	—	—	88.000	88.000	—	—	—	—	87.000	—
" Nacional	—	12.200	12.200	12.200	12.200	12.200	—	—	—	—	12.300	12.300	—	—
Obrig. prediaes 6%	—	—	—	—	—	91.300	91.500	—	91.500	91.500	91.700	—	—	—
" 5%	88.700	88.600	87.200	87.000	87.000	87.000	87.200	—	87.000	87.350	87.350	—	—	—
" C. Beira Alta 1.º grau	—	62.000	60.000	—	60.200	61.000	—	—	—	—	—	—	—	—
" Real 3% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 3% 2.º "	55.400	—	—	—	—	56.200	56.000	56.000	56.100	56.000	56.100	—	55.850	—
" Nacional 1.ª série	—	73.000	—	—	—	—	73.000	73.000	—	—	73.000	—	73.000	—
" Atravez d'Africa	86.300	—	83.900	83.800	—	—	—	84.000	—	84.000	84.000	84.000	83.900	—
Paris : 3% portuguez 1.ª séri	67,70	67,90	68	68	66,50	66,90	67	66,65	66,75	66,50	66,75	66,75	—	—
Acções Comp. Real	480	—	—	475	—	470	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Caceres	—	—	48	47	48	—	—	—	48	47	—	48	—	—
" Madrid-Zaragoza	405	402	400	403	387	391,50	388	377	380	379	379	371	—	—
" Andaluzes	199	188	192	193	195	—	—	—	—	—	194	—	—	—
Obrig. Comp. Real 1.º grau	360	362	362,50	364	352,50	353	352,50	353	357	—	358,75	355	—	—
" " 2.º "	320	319	319	317	303,75	304,50	305	302,50	303,50	—	303,50	304	—	—
" Beira Alta	—	—	—	315,50	322	322	325	325	325	322	325	—	—	—
" Madrid-Caceres	165	165	164	166	—	—	166	—	162	163,50	164	—	—	—
Londres : 3% portuguez	67	67	67	67	67	67	67	67,25	67,25	67	67	67	—	—
Amsterdam : Obr. Atrav. Africa	—	—	90.75	90.81	90.81	—	91.25	—	91.50	91.50	91.06	—	—	—

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhóes

Linhos	Periodo de exploração	1907		1906		Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totais	Kilom.	Kil.	Totais	Kilom.	1907	1906
COMPAGNIE REEL	de a	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis
Réde Geral	11 17 Jun	1073	105.789.000	98.591	1073	106.586.000	99.334	2.393.027.000	2.371.938.000
Vendas Novas	18 24 "	"	110.749.000	103.214	"	106.586.000	99.334	2.503.776.000	2.478.524.000
Coimbra á Louzã	25 1 Jul	"	111.362.000	103.785	"	107.953.000	100.608	2.615.138.000	2.586.477.000
Sul e Sueste	11 17 Jun	70	1.556.000	22.228	70	2.065.000	29.500	41.961.000	44.519.000
Minho e Douro	18 24 "	"	2.028.000	28.971	"	2.065.000	29.500	43.989.000	46.584.000
Andaluzes	25 1 Jul	"	2.833.000	33.328	"	2.057.000	29.385	46.322.000	48.641.000
Guimarães	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Porto á P. e Famalicão	1 31 Mai	64	12.874.266	201.160	64	12.261.008	191.518	59.976.054	54.213.902
Norte de Espanha	11 20 Jun	3681	Rs. 3.794.054	Rs. 1.030.3681	Rs. 3.246.661	Rs. 882	Rs. 54.213.713	Rs. 51.502.737	2.710.976
Madrid — Zaragoza — Alicante	11 20 Jun	3650	2.942.707	806.3650	2.716.396	744	49.118.529	48.292.529	825.806
" 21 30 "	"	3.027.346	829	"	2.900.905	794	52.145.875	51.193.627	952.248
Andaluzes	11 17 Jun	1083	330.469	313.1083	350.956	324	8.569.286	8.988.758	—
" 18 24 "	"	349.740	322	"	349.320	322	8.919.027	9.338.078	—
Madrid-Caceres e Portugal									

Um novo brinde

A *Gazeta dos Caminhos de ferro* no seu nunca desmentido empenho de corresponder ao bom acolhimento dos seus assignantes resolveu offerecer-lhes um novo brinde que por certo será bem recebido.

A Sociedade Propaganda de Portugal promoveu a impressão de um mappa de Portugal a quatro cores com todas as linhas ferreas e estradas do paiz.

Este mappa que à primeira vista poderá ser olhado como de pequena importancia é, podemos afirmá-lo, apesar das suas pequenas dimensões, o mais exacto que até hoje tem sido publicado. As auctoridades technicas que o compilaram, emendando e corrigindo os defeitos que nos outros encontraram são a mais completa garantia do que afirmamos.

A rede de estradas foi ampliada e revista não só por um distincto engenheiro do ministerio das obras publicas, como por um afamado automobilista.

As linhas ferreas foram tambem minuciosamente verificadas.

Foi este mappa que nós adquirimos para com elle fazer uma surpresa aos nossos e timaveis assignantes.

Fazendo-nos justiça

Um jornal inglez, o *African World*, de 29 de junho, referindo-se à carestia dos fretes para a costa occidental africana, tem palavras muito justas e lisonjeiras para o nosso porto de Lobito, chegando a dizer que em todo o percurso de Liverpool até o Cabo um unico porto se encontra com caes acostavel: o de Lobito, na colonia portugueza de Angola.

Estamos tão pouco habituados a que nos façam justiça no estrangeiro, que é com verdadeiro jubilo que registamos estas palavras da importante publicação ingleza.

Com efeito o porto de Lobito apresenta-se com o risco futuro de ser o mais importante porto da costa occidental da Africa.

A linha ferrea que ha de atravessar a província de Angola e ligar com os caminhos de ferro de Katanga e do Cabo ao Cairo, partindo de Lobito, assegura a este porto o importantissimo trâsfero commercial do centro d'Africa, e o dos terrenos mineiros do sul do Estado Livre do Congo.

Actualmente a linha de Lobito conta já perto de 100 kilometros e os trabalhos continuam com a possivel rapidez para que em breve possa a locomotiva chegar ao planalto.

E' lícito esperarmos que em 1911 já possam embarcar no nosso porto de Lobito os productos minérios de Katanga.

Esta linha antolha-se como um elemento de prosperidade para a nossa província de Angola, que então poderá facilitar aos emigrantes do continente vasto campo para o exercicio da sua actividade, dispensando a necessidade de ir despendê-la em países estranhos com prejuizo das nossas colonias.

Exposição Battistini

Não podem ser estranhas à nossa *Gazeta* as manifestações artísticas que tão intimamente se ligam à arquitectura, a qual entra directamente na esfera dos assuntos a que ella consagra a sua atenção. Por isso nos démos à grata tarefa de visitar e examinar na sala de exposições d'*O Século* os painéis decorativos compostos e pintados pelo distincto artista Battistini, e destinados a ornamentar os inter-pilastras e inter-columnios do grandioso palácio Sotto Maior, recentemente construído, numa opulenta apotheose de cantarias polidas mas banaes, na avenida Fontes Pereira de Melo.

O sr. Sotto Maior fazendo bom uso da sua grande fortuna, quiz ter um trabalho do sr. Battistini a realçar

a beleza da sua casa, e o artista procedeu galhardamente à sua missão dentro do programma estabelecido.

Os seus painéis teem estilo, majestade nas suas linhas, grandeza antiga e nobreza nas attitudes, nos trajes, nos gestos; ha firmeza gracil, facil e ligeira nos motivos decorativos e grinaldas que formam o friso de cada painel em que se estiliza subtilmente o assunto que sintetiza a figura principal tirado da mitologia, tendo um evidente desejo de emitir o antigo no que o antigo tem de bom.

Mas, os trabalhos consistem todos em pinturas sobre pano a fingir *arras*, e, confessamo-lo, não podemos tolerar as imitações—gesso a fingir marmore, staff a fingir pedra, mogno a fingir pau santo, e pintura a fingir tapeçaria!

Se tivessemos a fortuna de ser lidos e attendidos pelo rico proprietario que podia ser um Mecenas, havíamos de dizer-lhe que mandasse fazer a tapeçaria, numa das fábricas de França ou do Vaticano, por aquelles *debutos* os painéis do seu salão, onde devia tambem collocar o seu retrato feito a pastel fluido e vivo, pelo mesmo artista, que tem larguezas na composição e tem alma, vibração e suggestão nos seus luminosos e palpitantes pasteis.

Novo sistema de locomoção

Está agora em experiência, em Londres, um novo meio de transporte em comum, baseado no princípio do gyroscopio.

Como é de conhecimento geral o gyroscopio foi inventado por um fisico frances, Foucault, em meados do século findo para provar experimentalmente o movimento de rotação da terra.

O novo meio de transporte consiste em uma carruagem montada sobre quatro rodas dispostas em linha, rolando sobre um carril.

Estas rodas são actuadas por um motor colocado na cauda da carruagem e o equilíbrio é mantido por dois gyroscopios, que podem girar em sentido opposto com a velocidade de duas a tres mil voltas por minuto. Os gyroscopios são montados na parte central do veículo.

Ao modelo que tem servido para as experiencias, foi aplicada uma carga de cem kilos, e pôde assim manobrar nas curvas e retomar a linha recta mantendo a velocidade média de vinte e cinco kilometros à hora.

As duas rodas do gyroscopio que servem para manter o equilíbrio teem apenas o diâmetro de dez centímetros, e a velocidade angular de tres mil voltas por minuto. São accionadas por motores electricos alimentados por baterias.

Actualmente o inventor está construindo uma carruagem de dimensões normaes.

Affirma que quanto maiores forem as suas dimensões melhor funcionarão.

A ser exequivel este sistema de locomoção, como até agora tudo parece afirmá-lo, os caminhos de ferro vão sofrer uma verdadeira revolução.

Além da economia na construção das linhas, resultante do emprego de um só carril apresenta este sistema a vantagem da ausencia de vibrações e de oscilação.

Diz o inventor que o mesmo principio pode ser aplicado aos automóveis, e que é mais pratico uma carruagem com duas rodas do que com quatro, pela mesma razão porque uma bicicleta é mais commoda do que um triciclo.

Brevemente far-se-ha a experiência de uma carruagem rolando sobre um cabo, para mostrar praticamente que pode atravessar os rios e as vallas sem necessidades de pontes e viaductos.

Os caminhos de ferro argelinos

As linhas ferreas da Argélia medem mais de 3.000 quilómetros e passam por cidades de importantes populações tais como: Argel, 97.000 habitantes; Oran, com 95.000;

Constantina, com 48.000; Bona, com 37.000; Tlemcen, com 36.000, e outras das quais as menos povoadas contam 21.000 habitantes.

A linha principal, de Oran a Argel, que mede 426 quilómetros, e as linhas de Philippeville e de Constantina, pertencem à conhecida companhia de Paris-Lyon-Mediterraneo.

As linhas ferreas do Este argelino sommam uns 1.000 quilómetros e entroncam com as de Tunis.

No distrito de Oran ha uma empresa, a do Oeste argelino, que possue 375 quilómetros de linha ferrea. E' a esta empresa que pertencem as linhas que se dirigem a Marrocos, a An-Temuchan e a Crampel.

Esta ultima serve tambem Sidi-bel-Abbes, d'onde parte uma linha para a fronteira moghrebina, que chega a Tlemcen.

De Oran a Sidi-bel-Abbes corre a distancia de 82 quilómetros e d'esta ultima a Tabia 94. Tabia está ligada a Tlemcen por 64 km. de linha ferrea.

Estas linhas são todas de via normal.

O governo frances fez construir, e tem em exploração, uma rede de caminhos de ferro economicos, quasi exclusivamente estratégica. Uma linha vai de Oran a Arzen; outra, independente da anterior, dirige-se de Mortaganem a Triaret, ligando em Relisane com a linha de Oran a Argel.

A ultima linha d'esta rede estratégica parte de Aracu e, num percurso de 500 km., segue a direcção norte-sul, e entroncando em Perréaux com a linha de Oran a Argel, chega a Duveyrier, perto do oasis de Figuig, tendo passado por Mascará, Saida, Mecheria e Ain Sefra.

Vê-se que a França não tem descurado os seus caminhos de ferro coloniaes. E' que em verdade são o principal elemento de conquista e dominação.

Os freios continuos nos comboios de mercadorias

A importancia extraordinaria que se está ligando ao aumento de velocidade nos comboios de mercadorias, e por consequencia ao maior rendimento dos caminhos de ferro, levou a União das Administrações dos Caminhos de ferro alemães a nomear uma comissão especial para estudar a applicação d'esse freio continuo para os grandes comboios de mercadorias.

A administração dos caminhos de ferro do Estado da Austria, como membro d'esta comissão, tratou de investigar se o freio de vacuo automatico ha já annos applicado com vantagem aos comboios de passageiros e expressos austriacos seria applicavel tambem aos comboios em questão.

A direcção das experiencias foi confiada á agencia geral do Vaccum Brake & C.º, de Vienna; para o efecto um comboio de setenta carruagens de dois eixos foi posto á disposição d'esta companhia.

Os resultados obtidos logo nas primeiras experiencias foram tão satisfatórios que o freio de vacuo, apenas com umas ligeiras modificações foi applicado a um comboio formado por setenta vagons destinados ao transporte de hulha, com a capacidade de vinte toneladas, e cinco carruagens de passageiros dispostas como carruagens de observação.

As experiencias definitivas feitas com este comboio, que media 760 metros, segundo refere o Fremden-Blatt de 13 do mez passado, e pesava 1.200 toneladas, tiveram lugar de 23 a 25 de maio ultimo, na linha da vertente oeste do Arlberg, que tem rampas com a inclinação de 31/1000. Estiveram presentes a comissão da União das Administrações dos Caminhos de ferro Alemães, muitos funcionários dos caminhos de ferro, e os chefes da casa Hardy Frères.

O vivo interesse que desperta a adopção d'um freio continuo nos comboios de mercadorias ficou plenamente demonstrado pelo facto de quasi todos os estados, e administrações de caminhos de ferro europeus e até do Japão terem enviado delegados.

Como o espaço marcado para as experiencias terminava na estação de Feldkirch, foi esta cidade escolhida para ponto de reunião dos delegados. A 28 de maio um comboio especial conduzia-os a Langen, onde tomaram lugar no comboio de experiência que nesse dia era composto por quarenta e cinco vagons.

A firmeza com que o comboio desceu as rampas com uma velocidade sempre constante, e a maneira como se fez as paragens, sem choque nem abalos, tanto no meio da linha como nas estações, mereceram a admiração de todos os assistentes.

A partir de Bludenz, o comboio era composto de 75 vagons, fazendo-se experiencias com diferentes disposições do freio, e variando a velocidade entre dez e quinze quilómetros.

Os resultados foram admiraveis, embora o trajecto entre Bludenz e Feldkirch seja bastante accidentado.

As experiencias do dia 29 deram idênticos resultados, sendo o comboio formado por setenta e cinco vagons e o percurso feito de Langen a Feldkirch.

Em vista das experiencias, o freio de vacuo automatico modificado pode considerar-se como absolutamente apropriado aos grandes comboios de mercadorias, tendo-se dado um grande passo para a solução da questão da actualidade em assuntos ferroviários: o aumento de velocidade nos comboios d'este género.

O freio de vacuo automatico é empregado no nosso paiz ha já bastantes annos, nos comboios de passageiros, e para ser applicável aos grandes comboios de mercadorias basta fazer-lhes sofrer umas ligeiras modificações.

LINHAS PORTUGUEZAS

S. Thomé. — Partiu já para esta ilha um engenheiro que vai proceder aos estudos para a construção do caminho de ferro da Trindade, e ver a maneira de ligar as fazendas da zona alta com aquella linha por meio de caminhos de ferro aéreos.

Pedras Salgadas. — Inaugurou-se no dia 14 d'este mez a linha de Villa Real a Pedras Salgadas, com a assistencia de S. M. El-Rei.

No dia 15 foi aberta à exploração, sendo ainda provisória a instalação das estações, à excepção d'uma.

Em todos os pontos onde o comboio de inauguração parou, houve ruidosos festejos, sendo grande o entusiasmo das populações.

Fica havendo dois comboios diarios, um ascendente e outro descendente, em correspondencia com os comboios-correios do Douro. Além d'isso, ha outro grupo de dois comboios, também diarios, entre as mesmas estações, partindo da Regoa de manhã e regressando de tarde das Pedras Salgadas. A's quartas e sabbados ha mais um comboio ascendente da Regoa ás Pedras Salgadas á tarde, em seguida ao rapido do Douro, e aos domingos e quintas-feiras outro descendente, saindo de Pedras Salgadas á meia noite, ao encontro do mixto descendente do Douro, de modo a ir ao Porto assegurar as correspondencias ao rapido da manhã para Lisboa.

Valle do Vouga. — Estão definitivamente concluidos os estudos d'esta linha entre Albergaria-a-Velha e Jafase. Para evitar a construção d'uma ponte sobre o Caima, parece que o entroncamento do ramal d'Aveiro não será em Sarnadas, mas em Jafase.

Valle do Tamega. — Começaram os estudos d'esta linha a partir de Amarante para Canes.

Esta linha deve vir a ser uma das mais importantes linhas do norte do Douro pela riqueza mineira dos terrenos que serve.

Alemquer e Merceana. — Os povos interessados procuram obter do governo autorização para a construção de uma linha que partindo do Carregado passe por Alemquer e Merceana.

Fafe a Guimarães. — Está definitivamente marcado o dia 21 para a inauguração d'esta linha, preparando-se nas localidades interessadas grandes festejos para celebrar o acontecimento.

LINHAS ESTRANGEIRAS

ESPAÑA

Abriu no dia 1 d'este mês ao serviço público a secção de Pozo blanco a Conquista, na extensão de 44 quilometros, da linha de Fuente del Arco, a qual tem actualmente o comprimento total de 162 quilometros.

ITALIA

Foi aprovada a concessão para construir e explorar uma linha ferrea de Monza a Molteno com um ramal de Penate a Briosco.

RUSSIA

O Czar sancionou a decisão do conselho de ministros acerca da concessão para a linha ferrea de Tomsk ao estreito de Behring, como um tunel submarino que ligará a Siberia com o território de Alaska.

BRAZIL

Estuda-se actualmente uma linha de Santa Luiza a Caxias, que deverá ligar-se à de Bragança e Therezinha, seguindo o vale de Poty e atravessando as montanhas que separam o Estado do Pará de Pianhy.

Trabalha-se, activamente na reconstrução da linha auxiliar da Central, melhorando a via e aumentando o material circulante.

A Central, que atravessa o Estado de S. Paulo e o de Minas Geraes, em breve chegará a Pirapora.

Além da construção da linha de S. Paulo ao Rio Grande do Sul, já projectada, o Estado de Paraná tenciona construir um ramal de Curitiba à Rocinha.

Continua com grande actividade, no Estado de Santa Catharina, a construção da linha que parte de S. Francisco e deve terminar em Porto União da Victoria.

MEXICO

Planeja-se a construção de uma linha de tremvias eléctricos nesta cidade, que terá a extensão de doze quilometros.

Notas varias

Os tremvias ao domicilio. A repartição técnica municipal do metropolitano de Paris estuda actualmente alguns pedidos que tem recebido para ligar vários estabelecimentos particulares, lojas e teatros com as suas linhas.

No bairro do Palais Royal procede-se já aos trabalhos de ligação de um grande estabelecimento de modas com a linha metropolitana n.º 1.

Companhia Real

Relatório do Conselho de Administração apresentado à assembleia geral dos accionistas em 12 de junho de 1907.

(Continuado do n.º 469)

§ 5.º Observações especiais sobre o tráfego internacional

O tráfego com Espanha pelas fronteiras de Badajoz e Valencia de Alcantara retomou accentuadamente a sua antiga importância devido aos persistentes esforços que temos feito neste sentido, e que, seja dito de passagem, não se fizeram sem despesas e antes com sacrifícios.

A receita pertencente à nossa Companhia subiu a 23:618\$876 réis pela fronteira de Badajoz e 26:201\$455 réis pela fronteira de Valencia de Alcantara. No primeiro caso é só à pequena velocidade que se deve pouco mais ou menos todo o aumento. No segundo, a pequena velocidade representa apenas metade do aumento, visto que o tráfego de passageiros contribui com réis 10:004\$334.

O tráfego franco hispano-português continua progredindo apesar de inúmeras dificuldades resultantes da passagem nas duas fronteiras.

A receita pertencente à nossa Companhia pelo tráfego de mercadorias entre Portugal e França, subiu de 10:900\$557 réis a 11:494\$321 réis.

3.º Observações sobre diversos serviços

As despesas d'exploração subiram 46:878\$571 réis em relação às de 1903, quantia esta quasi exactamente prevista no orçamento. Deve-se notar que esta quantia é bastante diminuta em comparação do aumento do tráfego. A maior parte provém sobretudo do aumento das despesas de combustível, devido por sua vez ao accrescimo do numero de quilometros-trem e à subida no preço do carvão durante o segundo semestre.

Referindo-nos a linhas, o aumento de despesas dá lugar às seguintes observações: uma parte muito importante incide sobre as linhas do Norte e Leste, ao contrario, a linha de Cascaes dá uma sensível diminuição devida a ter-se realizado a suppressão de um certo numero de comboios de pequeno percurso.

As despesas na linha de Cáceres aumentaram bastante, especialmente por causa das despesas de conservação excepcionalmente elevadas em vista da intensidade de circulação no fim de 1906 e começo de 1907.

As outras linhas não apresentam diferenças dignas de registo.

As despesas de exploração da linha de Vendas Novas diminuíram 3:464\$510 réis, que pertence na sua totalidade à Companhia Real.

Fazemos em seguida, como de uso, as nossas observações sobre cada serviço em particular.

§ 1.º Exploração

Os diversos serviços de exploração (Movimento, Tráfego, Fiscalização e Estatística) continuam a prover à boa utilização do material e à regularidade na marcha dos comboios.

Devemos especializar os esforços empregados pelos Serviços do Movimento com o fim de aumentar a carga dos comboios de mercadorias diminuindo o seu percurso, o que representa uma importante economia, da qual uma parte foi destinada a aumentar o percurso e velocidade dos comboios de passageiros. Por esta forma estabeleceram-se diariamente dois comboios rápidos entre Lisboa e Porto em vez de um único, creou-se igualmente três vezes por semana em cada sentido e de acordo com a rede de Madrid-Cáceres-Portugal um serviço rápido de luxo para Madrid; finalmente alguns comboios mistos da linha Lisboa-Porto foram passados a omnibus de manobra que a duração do trajeto entre as duas cidades foi reduzida quasi a 40% para os passageiros de todas as classes. Esta medida que só poderá produzir efeito no decorso do anno corrente será decerto muito apreciada.

Os serviços comerciais continuaram a empregar com resultado os seus bons esforços de atrair ás nossas linhas o tráfego desviado pelas estradas e vias marítimas e a dar a melhor solução ás reclamações que dia a dia se apresentam em menor numero

§ 2.º Via e Obras

As despesas do serviço de Via e Obras aumentaram 20:947\$675 réis devido por um lado á alta das matérias primas, por outro ao aumento de algumas despesas de conservação em vista do accrescimo de circulação.

Assim a conservação methodica prosseguiu normalmente.

Para a conservação corrente, empregou-se:

Ballastro de pedra britada — 38 882 metros cúbicos.

Ballastro de areia — 4 026 metros cúbicos.

Travessas de pinho — 142.944.

Travessas de carvalho — 2.730.

Carris de 40 kilogrammas — 167.

Carris de 30 kilogrammas — 1.062.

§ 3.º Material e Tracção

Neste relatório encontram-se, como nos annos precedentes, diversos mappas pormenorizados e relativos ao funcionamento d'este serviço.

A despesa foi superior á de 1903 na importancia de 27:503\$096 réis devido especialmente, como já dissemos, á alta do preço do carvão e ao aumento do percurso kilometrico. Em compensação, as despesas de conservação do material foram mais reduzidas em vista do sistema de fiscalização minuciosa.

A despesa por quilometro-trem subiu de 142,5 réis a 145,22 réis.

A carga dos comboios passou de 171,177 toneladas a 180,24; a utilização das locomotivas continua portanto a ser cada vez mais perfeita, tanto sob este ponto de vista como no dos percursos por locomotivas, pois que aquelles subiram ainda de 46.216 quilometros em 1903 a 46.443 quilometros em 1906.

A conservação e melhoria do material circulante continuam a ser o objecto dos nossos cuidados.

4.º — Despesas extraordinarias

As despesas extraordinarias foram reguladas segundo os créditos postos á disposição da Direcção Geral. No mappa n.º 18 encontram-se descrevidos os trabalhos executados e as compras de material.

Concluiu-se a collocação de duas vias entre Espinho e Aveiro, todavia a segunda via só pôde ser aberta ao serviço entre Espinho e Estarreja, porque a entrega dos taboleiros de pontes para a secção Estarreja-Aveiro teve um considerável atraso por causa das greves nas oficinas do fornecedor. Estas entregas estão sendo feitas actualmente e o serviço até Aveiro deve começar muito brevemente.

Continuou-se a consolidar as linhas segundo o programma estabelecido, achando-se já consolidada toda a linha de Lisboa-Porto.

Recebemos 10 carruagens de *bogies* encomendadas em 1905. O serviço que estas carruagens prestam constitue um melhoramento que tem sido muito apreciado pelo publico.

Como se disse no relatorio do anno anterior, continuou-se a proceder nas nossas oficinas á transformação de antigas carruagens applicando-lhe um certo numero de aperfeiçoamentos modernos, taes como corredor, illuminação a gaz, *toilette*, etc., tendo já sido modificadas seis. Em vista do seu bom acolhimento pelo publico e ao mesmo tempo attendendo ás condições vantajosas como se conseguiu realizar este melhoramento, esperamos continuar este trabalho.

Como se vê do mappa respectivo, o material de mercadorias aumentou numericamente.

Receberam-se no fim do verão as cinco poderosas locomotivas encomendadas em 1905. A sua entrega ao serviço, que se realizou logo a seguir á recepção, permitiu melhorar consideravelmente a regularidade dos comboios rápidos do Porto, que actualmente effectuam o trajecto de 342 kilómetros, dos quaes 180 em via simples e rampas até 15 milímetros sobre os $\frac{2}{3}$ do percurso, e atingindo uma carga regular de 250 a 300 toneladas com uma velocidade commercial superior a 60 kilómetros.

A totalidade das despesas extraordinarias efectuadas em 1906, decompõe-se como segue:

Augmento de material circulante.....	250:491\$047
Mobilia, utensilios e ferramenta.....	28:506\$451
Diversos trabalhos complementares....	115:247\$096
Consolidação de linhas.....	79:314\$953
Renovação de linhas.....	7:000\$000
Segunda via da linha do norte.....	215:916\$081
Substituição dos taboleiros metálicos.	9:000\$000
Total — Réis.....	705:475\$628

(Continua),

Avisos de serviço

Caminhos de ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

Reduções em transportes

Faz-se publico que por auctorização superior, foi concedida a redução de 50% sobre os preços de transporte de cortiça em bruto, em prancha e manufacturada, nas linhas do Sul e Sueste, pela tarifa especial n.º 43 de pequena velocidade datada de 26 de março de 1906, até 31 de agosto proximo, para percursos além de 250 kilómetros, devendo ser observadas, na concessão d'esta redução, as prescripções da portaria de 30 de maio de 1905, que são as seguintes:

1.º—A redução recae tão somente sobre os preços do transporte propriamente dito, com exclusão das despesas accessórias;

2.º—São excluidos da concessão a cortiça virgem e as aparas e resíduos de fabricação;

3.º—O transporte será pago integralmente nos termos da tarifa.

O consignatário que provar, por conhecimento da Alfandega ou por documento de venda, ter exportado directamente ou vendido a casas exportadoras, até 31 de outubro proximo, determinada quantidade de cortiça manufacturada em quadros ou em rolinhas, terá direito ao reembolso da quantia correspondente á redução acima fixada sobre igual peso de cortiça manufacturada que tiver recebido pelos caminhos de ferro, ou sobre cortiça em bruto ou em prancha, até o triplo do peso de cortiça manufacturada cuja exportação ou venda tiver demonstrado;

4.º—Os reembolsos a que se refere a condição precedente serão liquidados e pagos pela Administração dos Caminhos de ferro do Estado, constituindo porém o encargo do art. 66º, secção 1.º da tabella de distribuição de despesa do Ministerio das Obras Públicas, Commercio e Industria.

O prazo para a apresentação dos pedidos de liquidação de

reembolso a que se refere a prescripção 3.º termina em 31 de dezembro do corrente anno.

Abertura á exploração da estação de Machêde

A partir do dia 7 de julho de 1907, é aberta á exploração a nova estação de Machêde, situada na linha de Evora ao kilometro 127,4 a qual desempenhará todo o serviço de passageiros, bagagens, grande e pequena velocidade.

Companhia Real dos Caminhos de ferro
Portuguezes

Transporte de fructas verdes, flores naturaes, hortaliças, legumes verdes e plantas vivas de Collares-Central para Lisboa-Rocio, em grande velocidade.

Desde 1 de julho de 1907, os transportes acima indicados, que se effectuarem por expedições do peso mínimo de 500 kilogrammas ou pagando como tal, serão taxados ao preço de 25160 réis por tonelada, incluidas todas as despesas accessórias, excepto as de guia, registo e sello.

Na parte relativa ao transporte Cintra-Lisboa Rocio, ficam em tudo o mais em vigor, as condições da tarifa especial n.º 1 de grande velocidade da Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, em vigor desde 10 de outubro de 1903.

Arrematações

Caminhos de ferro do Estado

Direcção do Minho e Douro

Venda de papel e cartão

No dia 18 do corrente mez, á 1 hora da tarde, perante a direcção dos caminhos de ferro do Minho e Douro, em Campanhã, serão recebidas propostas em carta fechada para a compra até 30.000 kilos de papel branco e de cár e de cartão inutilizados.

Para ser admitido como licitante terá cada concorrente de efectuar no cofre da direcção o deposito provisório de 10.000 réis ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

Este deposito poderá ser efectuado sómente até a vespera do dia designado para o concurso.

O concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento, reforçará o deposito provisório até perfazer a percentagem de 5% da importancia total da adjudicação; este reforço será feito no cofre da direcção onde houver sido efectuado o deposito provisório. Os depositos provisórios serão restituídos a todos os concorrentes, logo que haja sido feita a adjudicação.

As condições da arrematação e o caderno de encargos poderão ser examinados no serviço dos armazens geraes, em Campanhã, e nas secretarias das direcções do Minho e Douro e do Sul e Sueste. O lote do papel acima referido pode ser examinado no serviço dos armazens geraes do Minho e Douro em todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 3 da tarde.

Companhia Real dos Caminhos de ferro
Portuguezes

Materias inflammaveis, explosivas ou perigosas

D'acordo com a Companhia da Beira Alta, a partir de 15 de julho de 1907 é reduzido a 100 kilogrammas, ou pagando como tal, o minimo de 500 kilogrammas, estipulado na tarifa N. B. n.º 4 de pequena velocidade, em vigor desde 20 d'agosto de 1898, para transporte, entre as estações das duas linhas, de materias inflammaveis, explosivas ou perigosas.

Sob esta designação comprehende-se: polvora, dynamite sem capsulas, fulminantes, phosphoro, ether, fogo d'artificio, cartuchos, capsulas, projectéis carregados, algodão-polvora, rastilho e artigos congêneres.

Fornecimento de pau de quebracho

No dia 15 de julho pela 1 hora e meia da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a comissão executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de pau de quebracho.

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

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

AGENDA DO VIAJANTE

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

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

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

BILBAU

Gran Hotel Viscaya. — Todo o conforto, cozinha esmerada. Sucursal na ilha de Chacarrá-Mendi — Proprietário, Félix Núñez & Comp.

BRAGA-BOM JESUS

Grande Hotel — Grande Hotel do Elevador — Grande Hotel da Bon Vista. — Serviço de primeira ordem. Banhos completos. Serviço especial para diabéticos. Bons quartos. Luz eléctrica. Aceito e ordem. Preços modicos.

CASTELLO BRANCO

Hotel Francisco. — Rua de Santo António — Bom tratamento, aceito e comodidade — Proprietário, sucessor da viúva de Francisco da Silva Gama.

CINTRA

Hotel Neto. — Serviço de primeira ordem, aposentos confortáveis e agradáveis, almoços e jantares, mesa redonda ou separada, magníficas vistas de terra e mar, casa de jantar para cem pessoas. Preços razoáveis. — Proprietário, Romão Garcia Vinhas.

ESPINHO

Hotel Particular. — Serviço de primeira ordem sala de visitas, piano, gabinete de leitura, etc., etc. Modicidade de preços, sendo um dos hoteis mais bem situados e que mais convém aos numerosos banhistas. — Prop. Serafim Pereira

GUIMARÃES

Grande Hotel do Toural. — 15, Campo do Toural, 18. — Este hotel é sem dúvida um dos melhores da província, de inexcusáveis comodidades e aceito tratamento recomendável — Proprietário, Domingos José Pires

HAMBURGO

Sautier & C°. — Comissões, transportes marítimos pelas mais importantes carreiras de vapores. — Serviço directo entre Hamburgo e Espanha.

LISBOA

Braganza-Hotel. — Salons — Vue splendide sur la mer — Service de 1.º ordre. — Proprietário, Victor Bassetti.

LISBOA

C. Mahony & Amaral. — Comissões, consignações, transportes, etc. Vide anúncio na frente da capa — Rua d'El-Rei, 73, 2.º

LISBOA

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

AFRA

Hotel Moreira. — No largo, em frente do convento. — Bellas accommodações desde 1.000 reis por dia a 1.500. — Redução de preços para caixeiros viajantes.

MONT'ESTORIL

Royal Hotel o mais proximo da estação. — Serviço luxuoso, de primeira ordem — Electricidade — Banhos — Grandes salões — Mesa redonda das 5 às 8 — Preços razoáveis. Aberto todo o anno. — Prop. J. Garrido

PARIS

Ad. Seghers. — Representante de grandes fabricas da Belgica, Inglaterra, etc. — Rue Scribe, 7.

PORTALEGRE

Hotel Caraça. — O principal da cidade e um dos melhores da província. Serviço bom e aceitável. Carro na estação ao comboio do dia, de Lisboa. Prop. António d'Oliveira Caraça.

PORTO

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

PORTO

Hotel Continental. — Rua Entreparedes (Frente à Baixa). Serviço de 1.º ordem, preços moderados. Frente do correio, teatros; muito central — Prop. Lopez Munhos.

PORTO

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

PORTO

Hotel Real. — Rua do Bomjardim, 21 — Completely reformed, mesa e vinhos de primeira ordem. Unico defronte da Estação Central de S. Bento, proximo à praça de D. Pedro. Preço razoável — Prop. Serafim Pereira.

SETUBAL

Grande Hotel Esperança. — Avenida Todis, em frente do teatro; sitio central; bellas vistas. Bellos aposentos; Serviço primoroso; Diária 1.200 a 2.500. Prop. Lourenço & Lourenço.

SEVILHA

Gran Fonda de Madrid. — Principal estabelecimento de Sevilha — Iluminación eléctrica — Luxuoso pátio — Sala de jantar para 200 pessoas — Banhos.

VALENCIA D'ALCANTARA

Justo M. Estellez. — Agente internacional de aduanas e transportes.

NUMERADORES AUTOMÁTICOS

para folhas de livros, recibos, talões, etc., marcando cada numero uma, duas, tres ou quatro vezes —

caracteres em aço duro.

	3 letras	4 letras	5 letras	6 letras
De 2 a 4 1/2 milímetros	11.500	11.5800	12.5600	13.5400
De 5 e 5 1/2 "	11.5400	12.5200	13.5000	13.5800
De 6 e 6 1/2 "	11.5800	12.5600	13.5400	14.5200
De 7 e 7 1/2 "	13.5000	14.5200	15.5400	16.5600
De 8 a 9 "	14.5200	15.5400	16.5600	17.5800
De 9 1/2 e 10 "	15.5400	16.5600	17.5800	19.5000

Vendem-se SÓ AOS SRS. ASSIGNANTES nesta Redacção.

Aos srs. subscriptores dos telephones

MEMOTELEFONIO

Elegante quadro para escritorio, para rapidamente e saber os numeros das pessoas ou casa com as quaes se quer falar.

Especialidade d'esta Redacção

P R E C O 800 REIS

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 16 de Julho de 1907

COMPANHIA REAL

C. Sodré	Algés	C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
0-15 m.	9-29 m.	1-40 m.	9-55 m.
9-35 m.	9-42 m.	10-10 m.	10-25 m.
4-0 t.	4-15 t.	4-29 t.	4-44 t.
5-40 t.	5-54 t.	6-20 t.	6-35 t.
11-25 n.	11-39 n.	12-0 n.	12-15 n.
Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e t.			
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	
5-30 m.	6-5 m.	5-20 m.	5-50 m.
7-0 m.	7-28 m.	7-25 m.	7-55 m.
7-40 m.	8-15 m.	8-19 m.	8-45 m.
10-10 m.	10-38 m.	8-50 m.	9-25 m.
11-30 m.	11-58 m.	10-50 m.	11-16 m.
1-0 t.	1-28 t.	12-10 t.	12-36 t.
2-30 t.	2-58 t.	1-40 t.	2-6 t.
4-52 t.	5-20 t.	3-10 t.	3-36 t.
5-24 t.	5-56 t.	5-31 t.	5-57 t.
7-0 t.	7-28 t.	7-10 t.	8-6 n.
8-30 n.	8-38 n.	9-10 n.	9-26 n.
10-0 n.	10-28 n.	10-40 n.	11-6 n.
12-30 n.	1-5 n.	—	—
Mais os de Cascaes, excepto os a			

C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
1-15 m.	7-15 m.	6-0 m.	7-0 m.
8-10 m.	9-3 m.	1-8-5 m.	8-52 m.
a 9-10 m.	9-46 m.	a 8-56 m.	9-32 m.
a 9-45 m.	10-38 m.	9-15 m.	10-5 m.
a 10-40 m.	11-16 m.	a 9-36 m.	10-32 m.
10-45 m.	11-52 m.	10-50 m.	11-44 m.
12-15 t.	1-22 L.	a 11-26 m.	12-2 t.
a 1-40 t.	2-16 t.	12-15 t.	1-12 t.
a 1-45 t.	2-52 t.	1-30 t.	2-34 t.
a 3-10 t.	3-46 t.	a 2-26 t.	3-2 t.
a 3-15 t.	4-15 t.	3-15 t.	4-19 t.
a 4-40 t.	5-16 t.	a 3-56 t.	4-32 t.
t 4-47 t.	5-37 t.	1-28 t.	5-15 t.
t 5-20 t.	6-10 t.	a 5-26 t.	6-2 t.
a 6-10 t.	6-46 t.	6-15 t.	7-19 t.
a 6-15 t.	6-55 t.	a 6-56 t.	7-32 t.
a 7-40 t.	8-16 n.	7-5 t.	7-52 t.
a 7-45 t.	8-52 n.	8-0 n.	9-4 n.
a 9-15 n.	10-22 n.	9-20 n.	10-24 n.
a 10-40 n.	11-16 n.	a 9-56 n.	10-52 n.
t 10-45 n.	11-51 n.	10-50 n.	11-55 n.
t 12-25 n.	1-15 n.	a 11-26 n.	12-2 n.
Mais os de Cintra, excepto os a.			

Lisboa-Rocio	Queluz	Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
9-10 m.	9-41 m.	11-3 m.	11-33 m.
11-10 m.	11-41 m.	1-16 t.	1-46 t.
1-10 t.	1-41 t.	3-4 t.	3-4 t.
4-18 t.	5-19 t.	5-7 t.	6-38 t.
Mais os de Cintra, excepto os a.			

Lisboa-Rocio	Cintra	Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-35 m.	7-39 m.	8-2 m.	9-1 m.
8-0 m.	9-5 m.	6-44 m.	7-43 m.
a 9-0 m.	10-10 m.	7-50 m.	8-47 m.
10-10 m.	11-13 m.	a 8-35 m.	9-20 m.
a 11-33 m.	12-15 t.	8-44 m.	9-12 m.
12-10 t.	1-14 t.	9-36 m.	10-37 m.
a 1-38 t.	2-15 t.	a 10-36 m.	11-10 m.
2-10 t.	3-13 t.	11-41 m.	12-42 L.
3-15 t.	4-21 t.	a 12-35 t.	1-10 t.
a 4-5 t.	5-15 t.	1-37 t.	2-30 t.
a 5-12 t.	6-8 t.	a 3-35 t.	3-10 t.
a 6-20 t.	7-2 t.	4-0 t.	5-0 t.
1-26 t.	7-29 t.	4-41 t.	5-41 t.
7-5 t.	8-58 n.	a 5-30 t.	6-5 t.
9-10 n.	10-13 n.	1-25 t.	7-25 t.
10-19 n.	11-25 n.	8-0 n.	8-59 n.
11-10 n.	12-13 n.	9-32 n.	10-34 n.
12-23 n.	1-26 n.	1-4 n.	12-8 n.
Mais os de Cintra, excepto os a.			

Lisboa-Rocio	Sacavem	Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-0 m.	7-44 m.	c 1-21 m.	p 10-5 m.
8-10 m.	8-54 m.	10-59 m.	11-22 m.
3-51 m.	10-35 m.	11-1 m.	12-45 t.
10-54 m.	11-34 m.	2-20 t.	3-3 t.
1-20 t.	2-4 t.	3-25 t.	4-9 t.
4-25 t.	4-8 t.	4-11 t.	5-24 t.
4-44 t.	5-24 t.	5-34 t.	6-18 t.
5-31 t.	6-25 t.	7-4 t.	7-48 t.
6-44 t.	7-24 t.	7-57 t.	8-44 n.
8-27 n.	9-11 n.	9-34 n.	10-18 n.
9-51 n.	10-35 n.	11-39 n.	12-23 n.
Mais os de Cintra, excepto os a.			

Lisboa-Rocio	Povoa	Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
11-51 m.	12-40 t.	7-36 m.	8-31 m.
11- n.	11-58 n.	1-7 t.	2-5 t.

Lisboa-Rocio	V. Franca	Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
4-28 t.	4-37 t.	c 5-22 m.	p 6-35 m.
p 4-35 t.	c 5-37 t.	5-29 m.	6-50 m.
p 6-5 t.	7-26 t.	8-0 n.	9-28 n.
12-30 n.	1-53 n.	—	—

Lisboa-Rocio	Setil	Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-59 m.	8-26 m.	c 7-14 m.	p 8-8 m.
—	—	7-14 m.	9-22 m.

Setil	Vendas	Novas	Setil
Partida	Chegada	Partida	Chegada
4-55 m.	8-22 m.	4-15 m.	7-5 m.
8-39 m.	10-31 m.	12-0 t.	3-0 t.
3-10 t.	4-5 t.	8-10 n.	9-58 m.

Santarem-Setil	Entroncam.	Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 29 de Julho sairá o paquete **Amazon** para

Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

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

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

Vapores a sair do porto de Lisboa



Africa Occidental, vap. portuguez **Ma-lange**. Sairá a 22 de julho. Empresa Nacional de Navegação, Rua d'El-Rei, 85, 1.º



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Rugia**. Sairá a 31 de julho.

Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.º



Barcelona, **Saint Philippe**. Cette e Marselha, vapor francez. Sairá a 28 de julho. Agentes, Henry Burnay & C.º, R. dos Fanqueiros, 10, 1.º



Bordeos, vapor francez **Magellan**. Espera-se a 24 de julho. Messageries Maritimes, Sociedade Tortades, R. Aurea, 32, 1.º



Cadiz, Havana, Tampico e Vera Cruz, vapor allemão **Odeawold**. Sairá a 27 de julho. Agentes, Henry Burnay & C.º, R. dos Fanqueiros, 10, 1.º



Corunha, La Rochelle e Liverpool, vapor inglez **Ortega**. Sairá a 23 de julho. Agentes, E. Pinto Basto & C.º, Caes do Sodré, 64, 1.º



Dakar, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vap. francez **Atlan-tique**. Espera-se a 22 de julho. Messageries Maritimes, Sociedade Tortades, R. Aurea, 32, 1.º



Genova (em 4 dias), Port Said, Batavia e Timor, vap. allemão **Konig Wil-lem II**. Sairá a 19 de julho. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.º



Glascow (directo), vapor inglez **Baron Kelvin**. Espera-se a 20 ou 21 de julho. Agentes, E. Pinto Basto & C.º, Caes do Sodré, 64, 1.º



Hamburgo, vapor allemão **Belgrano**. Sairá a 17 de julho.

Agentes E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.º



Hamburgo, vapor allemão **Tucuman**. Sairá a 31 de julho.

Agentes, E. George, Succ., R. da Paata, 8, 2.º



Liverpool, vapor espanhol **C. Lopez y Lopez**. Sairá de 20 a 21 de julho. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



Madeira, Pará e Manaus, vap. inglez **Land-franc**. Sairá a 17 de julho. Agentes, Garland Laidley & C.º, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.º



Madeira, Santa Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia), S. Jorge (Villa das Vellas), Caes do Pico e Fayal, vapor portuguez **S. Mignel**. Sairá a 20 de julho.

Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.º



Madeira, Pará, Maranhão, Ceará e Parnahyba, vap. allemão **Rio Pardo**. Sairá a 21 de julho. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



Madeira, Pará e Manaus, vapor inglez **Au-gustine**. Sairá a 27 de julho. Agentes, Garland Laidley & C.º, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.º



Marselha (em 4 dias) e Nápoles, vapor allemão **Kronprinz**. Sairá a 29 de julho. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.º



Montevideo e Buenos Aires, vapor allemão **Cap Ortegal**. Sairá a 23 de julho.

Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.º



Nápoles (em 5 dias), Penang, Singapura, Hong-Kong, Macau, Shanghae, Yokohama e Kobe, vapor allemão **Rhenania**. Sairá a 25 de julho.

Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.º



Paranaguá, S. Francisco e Rio Grande do Sul, vap. allemão **Parthia**. Sairá a 19 de julho. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



Pernambuco e Cabedello, vap. ingl. **Tra-veller**. Espera-se a 24 de julho. Agentes, Garland Laidley & C.º, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.º



Pernambuco. Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Mendoza**. Sairá a 27 de julho.

Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.º



Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez **Amazon**. Sairá a 29 de julho.

Agentes, James Rawes & C.º, Rua de El-Rei, 31, 1.º



Southampton, Bolonha e Hamburgo, vapor allemão **Konig Fried-rich August**. Sairá a 22 de julho.

Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.º



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires, Valparaíso e mais portos do Pacífico, vap. inglez **Oriana**. Sairá a 24 de julho.

Agentes, E. Pinto Basto & C.º, Caes do Sodré, 64, 1.º



Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Asuncion**. Sairá a 17 de julho.

Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.º



Vigo, Cherburgo e Liverpool, vapor inglez **Antony**. Sairá a 18 de julho.

Agentes, Garland Laidley & C.º, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.º



Vigo, Havre e Hamburgo, vap. allemão **Rio Negro**. Sairá a 21 de julho.

Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



Vigo, Havre e Liverpool, vapor inglez **Am-brose**. Sairá a 28 de julho.

Agentes, Garland Laidley & C.º, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.º



SOCIEDADE
Propaganda de Portugal

MAPPA EXCURSIONISTA

DE
PORTUGAL

1907

N
S
ATLANTICO

H

N

A

P

S

E

H

Signaes convencionaes

Capital de distrito

Cidade

Villa ou aldeia

Estradas reais ou districtaes

Caminho de ferro

em construção

Locata 100.000

0 10 20 30 40 50 60

1:100.000

Aguras mineras e praias principaes

Alcobaça (prata)

Batalha (prata)

Braga (Bom Jardim, Mosteiro, Igreja)

Buissaco

Centra

Coumbra

Evora

Leiria

Mafra

Manteigas (Serra da Estrela)

Monte Estoril (Cascais)

Palmella (Sesimbra)

Penacova (Coumbra)

Porto

Queluz (Lisboa)

Santarem

Tomar

Caceres

Madrid

Barcelona

Marcelha

Valencia d'Alcantara

Merida

Para Madrid

Logares que merecem ser visitados.

Alcobaça

Batalha

Braga (Bom Jardim, Mosteiro, Igreja)

Buissaco

Centra

Coumbra

Evora

Leiria

Mafra

Manteigas (Serra da Estrela)

Monte Estoril (Cascais)

Palmella (Sesimbra)

Penacova (Coumbra)

Porto

Queluz (Lisboa)

Santarem

Tomar

Caceres

Madrid

Barcelona

Marcelha

Valencia d'Alcantara

Merida

Para Madrid

Caceres

Madrid

Barcelona

Marcelha

Valencia d'Alcantara

Merida

Para Madrid

Caceres

Madrid

Barcelona

Marcelha

Valencia d'Alcantara

Merida

Para Madrid

Caceres

Madrid

Barcelona

Marcelha

Valencia d'Alcantara

Merida

Para Madrid

Caceres

Madrid

Barcelona

Marcelha

Valencia d'Alcantara

Merida

Para Madrid

Caceres

Madrid

Barcelona

Marcelha

Valencia d'Alcantara

Merida

Para Madrid

Caceres

Madrid

Barcelona

Marcelha

Valencia d'Alcantara

Merida

Para Madrid

Caceres

Madrid

Barcelona

Marcelha

Valencia d'Alcantara

Merida

Para Madrid

Caceres

Madrid

Barcelona

Marcelha

Valencia d'Alcantara

Merida

Para Madrid

Caceres

Madrid

Barcelona

Marcelha

Valencia d'Alcantara

Merida

Para Madrid

Caceres

Madrid

Barcelona

Marcelha

Valencia d'Alcantara

Merida

Para Madrid

Caceres

Madrid

Barcelona

Marcelha

Valencia d'Alcantara

Merida

Para Madrid

Caceres

Madrid

Barcelona

Marcelha

Valencia d'Alcantara

Merida

Para Madrid

Caceres

Madrid

Barcelona

Marcelha

Valencia d'Alcantara

Merida

Para Madrid

Caceres

Madrid

Barcelona

Marcelha

Valencia d'Alcantara

Merida

Para Madrid

Caceres

Madrid

Barcelona

Marcelha

Valencia d'Alcantara

Merida

Para Madrid

Caceres

Madrid

Barcelona

Marcelha

Valencia d'Alcantara

Merida

Para Madrid

Caceres

Madrid

Barcelona

Marcelha

Valencia d'Alcantara

Merida

Para Madrid

Caceres

Madrid

Barcelona

Marcelha

Valencia d'Alcantara

Merida

Para Madrid

Caceres

Madrid

Barcelona

Marcelha

Valencia d'Alcantara



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO
DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 8 — PEQUENA VELOCIDADE

(Aprovada por despacho ministerial de 17 de Maio de 1907)

EM VIGOR DESDE 15 DE JULHO DE 1907

MATERIAES DE CONSTRUÇÃO, ADUBOS, SAL, MINERIOS, ETC.

Segundo a seguinte classificação

Mercadorias (1)	Grupos para wagens completos	Séries	Carga mínima dos wagens completos — Toneladas	Mercadorias (1)	Grupos para wagens completos	Séries	Carga mínima dos wagens completos — Toneladas
Accessorios de fixação de carris (<i>material meudo de via ferrea</i>)	1	1. ^a	-	Agglomerados de escorias, <i>não designados</i>	5	1. ^a	-
de fixação de linhas telegraphicas ou telephonicas	1	1. ^a	-	Aguia potavel commum (<i>dóce</i>)	-	1. ^a	-
de via ferrea (<i>material fixo de via</i>)	1	2. ^a	-	» salgada (<i>do mar</i>)	-	1. ^a	-
Aço em bruto ou obra ordinaria	2	1. ^a	-	Aguas ammoniacaes	3	2. ^a	-
velho (<i>sucata</i>)	2	2. ^a	-	Agulhas para via ferrea	1	1. ^a	-
Adornos de barro (<i>material de construção</i>)	5	1. ^a	8	Alabastro desbastado	8	1. ^a	-
de cimento (<i>material de construção</i>)	5	1. ^a	-	» em bruto	8	1. ^a	-
de gesso (<i>material de construção</i>)	5	1. ^a	-	» serrado	8	1. ^a	-
metallicos (<i>material de construção</i>)	5	1. ^a	-	Alcatrão mineral (<i>coaltar</i>)	9	1. ^a	-
Adubos agricolas <i>não designados</i> acondicionados	3	1. ^a	-	» vegetal	9	1. ^a	-
» <i>não designados</i> a granel	4	2. ^a	-	Alcatruzes	-	1. ^a	8
Agglomerados de carvão de pedra (<i>para combustivel</i>) ..	7	2. ^a	-	Algas marinhas	4	2. ^a	-
de coke (<i>para combustivel</i>)	7	2. ^a	-	Almagre em bruto	10	2. ^a	-
de cimento, <i>não designados</i>	5	1. ^a	-	Amarras de arame	2	1. ^a	-
				» de canhamo	11	1. ^a	8
				» de ferro	2	1. ^a	-
				» de materias fibrosas <i>não designadas</i>	11	1. ^a	8
				Ancoras	2	1. ^a	-
				Ancorotes	2	1. ^a	-
				Anhydrite (<i>sulfato de cal anhydronativo</i>)	-	2. ^a	-
				Animas mortos para guano	4	2. ^a	-
				Anthracite	7	2. ^a	-
				Aparas de cartão	12	2. ^a	8
				» de chifre	3	2. ^a	-
				» de couro	4	2. ^a	-

Mercadorias (¹)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos — Toneladas	Mercadorias (¹)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos — Toneladas
Aparas de folha de Flandres.....	13	2.ª	6	Bagaços das fabricas de cerveja	16	2.ª	-
» de metaes não preciosos	13	2.ª	-	» » » » distillação	16	2.ª	-
» de papel	12	2.ª	8	» » » » oleos	16	2.ª	-
» de papelão	12	2.ª	8	Barracas (<i>excepto as de lona</i>) desarmadas	-	2.ª	-
» de pelles	4	2.ª	-	Barro em bruto	14	2.ª	-
Archotes.....	11	1.ª	8	» lavado	14	2.ª	-
Arcos de ferro.....	2	1.ª	-	Basalto	6	2.ª	-
Ardosia em bruto	8	1.ª	-	Bate-estacas	18	1.ª	-
» em chapas	8	1.ª	-	Betarrabas	26	2.ª	-
» em laminas (<i>telhas ou telhões de</i>)	5	1.ª	-	Blocos artificiaes para construções ..	8	2.ª	-
Areia	5	2.ª	-	Bobines para acondicionamento de cabos (<i>electricos ou de tracção</i>)	-	1.ª	-
Argamassa.....	5	2.ª	-	Boias de amarração	2	1.ª	-
Argilla em bruto	14	2.ª	-	Bombas de choque (<i>para veiculos de caminhos de ferro</i>)	1	1.ª	-
» lavada	14	2.ª	-	Bôrras de assucar	16	2.ª	-
Armas de guerra, velhas (<i>sucata</i>)...	2	1.ª	-	» » cerveja	16	2.ª	-
Aros de aço.....	2	1.ª	-	» » oleos	16	2.ª	-
» de ferro.....	2	1.ª	-	» » vinho	-	1.ª	-
Arrebites	1	1.ª	-	» (<i>ou resíduos</i>) não designadas, do fabrico do gaz de illuminação	16	2.ª	-
Asphalto.....	5	1.ª	-	Boulons (<i>parafusos</i>)	1	1.ª	-
Azotato de potassa (<i>salitre</i>).....	3	1.ª	-	Boxes (<i>caixas de lubrificação</i>)	1	1.ª	-
Azulejos.....	5	1.ª	-	Breu	9	1.ª	-
				Briquettes (<i>agglomerados de carvão mineral</i>)	7	2.ª	-
				Brita (<i>pedra britada</i>)	6	2.ª	-
				Brogau	6	2.ª	-
				Bunho em bruto	19	1.ª	-
 Bagaço de azeitona.....	16	2.ª	-				
» de figo.....	16	2.ª	-				
» de uva.....	16	2.ª	-				
Bagaços das fabricas de assucar	16	2.ª	-				

Mercadorias (1)	Grupos para wagens completos			Séries	Carga mínima dos wagens completos—Toneladas	Mercadorias (1)	Grupos para wagens completos			Séries	Carga mínima dos wagens completos—Toneladas
	11	1. ^a	8				21	1. ^a	—		
Cabos de linho.....	11	1. ^a	8			Carbonato de sodio (<i>sal de soda</i>)	21	1. ^a	—		
» de matérias fibrosas não designadas	11	1. ^a	8			Carolo de milho.....	4	2. ^a	6		
» metálicos	2	1. ^a	—			Carrinhos de mão (<i>paraterraplanagens</i>)	18	1. ^a	—		
» com involucre isolador.....	2	1. ^a	—			Carris de aço (<i>rails</i>)	1	1. ^a	—		
Caixas de bombas de choque.....	1	1. ^a	—			» » ferro (<i>rails</i>)	1	1. ^a	—		
» » lubrificação (<i>boxes</i>)	1	1. ^a	—			» » velhos (<i>sucata</i>)	1	1. ^a	—		
Caixilhos metálicos (<i>material de construção</i>)	2	1. ^a	—			Cartão asphaltado, embreado ou alcatreado	5	1. ^a	—		
Cal ammoniacal.....	4	2. ^a	—			» inutilizado.....	12	2. ^a	8		
» commun em pedra	5	2. ^a	—			» pedra	5	1. ^a	—		
» » » pô	5	2. ^a	7			Carvão animal a granel	4	2. ^a	8		
» de depuração do gaz de iluminação	4	2. ^a	—			» de coke em saccos.....	7	1. ^a	8		
» hydraulica	5	1. ^a	—			» » a granel	7	2. ^a	8		
Calabres de esparto.....	11	1. ^a	8			» » pedra	7	2. ^a	8		
» de matérias fibrosas não designadas	11	1. ^a	8			Casca de pinheiro	—	2. ^a	7		
» metálicos	2	1. ^a	—			Cascalho	6	2. ^a	—		
Calços.....	—	1. ^a	—			Cascas de sementes oleaginosas	16	2. ^a	—		
Calhas de aço (<i>rails</i>)	1	1. ^a	—			Cascões	22	2. ^a	—		
» ferro (<i>rails</i>)	1	1. ^a	—			Cascoes de animaes	23	2. ^a	—		
Calhau	6	2. ^a	—			» » » triturados	3	1. ^a	—		
Caliça	6	2. ^a	—			Cavernas metálicas	2	2. ^a	—		
Campanulas para linhas electricas...	1	1. ^a	—			Cavilhas para rails	1	1. ^a	—		
Candieiros de iluminação publica ...	2	1. ^a	—			Cellulose (<i>pasta de madeira</i>)	12	2. ^a	8		
Cannas (<i>ou caniços</i>) communs, em bruto	20	2. ^a	—			Chaminés de ferro	2	1. ^a	—		
Cannos de aço.....	2	1. ^a	—			Chapas de junta (<i>para rails</i>)	1	1. ^a	—		
» barro	5	1. ^a	6			Chapins (<i>pequeno material de via ferrea</i>)	1	1. ^a	—		
» ferro	2	1. ^a	—			Chariots (<i>carangueijas para mudança de via</i>) desarmados	1	1. ^a	—		
» grés	5	1. ^a	6			Chavetas para rails	1	1. ^a	—		
Cantaria com apparelho simples	8	1. ^a	—			Chifre não designado em bruto	23	2. ^a	—		
» desbastada	8	1. ^a	—			Chifres triturados	3	1. ^a	—		
» em bruto.....	8	1. ^a	—			Chloreto de calcio	21	1. ^a	—		
Carbonato de baryta.....	21	2. ^a	—			» » potassio	21	1. ^a	—		
» cal (<i>cré</i>)	21	1. ^a	—			Chumbo em bruto ou obra ordinaria	2	1. ^a	—		
» estronciana	21	2. ^a	—			Cimento	5	1. ^a	—		
» magnesia	21	2. ^a	—			Cinzas não designadas	4	2. ^a	—		
» potassio	21	1. ^a	—			Cisco de carvão mineral	7	2. ^a	—		

Mercadorias (¹)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos — Toneladas	Mercadorias (²)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos — Toneladas
Conchas trituradas (<i>adubos</i>) acondicionadas.....	3	1. ^a	-	Desperdícios de cartão.....	12	2. ^a	8
» » (<i>adubo</i>) a granel	4	2. ^a	-	» couro	4	2. ^a	-
Cordame velho (<i>inutilizado</i>)	12	2. ^a	8	» papel	12	2. ^a	8
Cordas de linho.....	11	1. ^a	8	» papelão	12	2. ^a	8
» de materias fibrosas não designadas	11	1. ^a	8	» pelles	4	2. ^a	-
» metálicas (<i>excepto cordas para instrumentos musicaes</i>)	2	1. ^a	-	Despojos de carniceria <i>não designados</i> (<i>excepto carne e miudezas</i>).....	4	2. ^a	-
Correntes de aço.....	2	1. ^a	-	Discos para signaes (<i>accessorios de via ferrea</i>).....	1	1. ^a	-
» » ferro	2	1. ^a	-				
Corticite.....	5	1. ^a	-				
Coxins de ferro (<i>pequeno material de via</i>)	1	1. ^a	-	Eclisses (para carris de via ferrea)	1	1. ^a	-
Cré (<i>carbonato de cul</i>)	21	1. ^a	-	Eixos de rodas, desmontados.....	2	1. ^a	-
» phosphatada	4	1. ^a	-	Entulho	6	2. ^a	-
Creosot: (<i>excepto a medicinal</i>).....	9	1. ^a	-	Escapulas para carris.....	1	1. ^a	-
Cruzamentos de via ferrea.....	1	1. ^a	-	Escorias (<i>não designadas</i>)	22	2. ^a	-
Cryolite (<i>fluoreto duplo de sodio e alumínio</i>)	21	1. ^a	-	Espathos (<i>não designados</i>)	22	2. ^a	-
Cilindros compressores (<i>galgas</i>), desarmados	-	1. ^a	-	Esteios de pedra (<i>para parreiras</i>)...	2	1. ^a	-
				Esterco	4	2. ^a	5
				Estrumes (<i>não designados</i>)	4	2. ^a	5
				Fateixas.....	2	1. ^a	-
				Feldspatho.....	22	2. ^a	-
				Feltros betumados, alcatroados ou asfaltados.....	5	1. ^a	-
				Ferro em bruto ou obra ordinaria...	2	1. ^a	-
				» velho (<i>sucata</i>).....	2	2. ^a	-
				Ferrugem.....	25	2. ^a	-
				Fluorete duplo de sodio e alumínio (<i>cryolite</i>)	21	1. ^a	-
				Folha de Flandres em bruto ou obra ordinaria	2	1. ^a	-
				Folhas (<i>ou matto</i>) para adubo .. .	4	2. ^a	5
				Fuligem de chaminés	4	2. ^a	-

Mercadorias (')	Grupos para wagens completos	Séries	Carga mínima dos wagens completos — Toneladas	Mercadorias (')	Grupos para wagens completos	Séries	Carga mínima dos wagens completos — Toneladas
Galena (mineral de chumbo sulphurado)	22	2. ^a	-	Ladrilhos de barro ordinario (<i>tijolo</i>).	5	2. ^a	-
Galgas (<i>cylindros compressores</i>) desarmadas	-	1. ^a	-	» não designados (<i>excepto os de marmore ou de vidro</i>)	5	1. ^a	-
Ganchos de tracção (<i>para veículos</i>).	1	1. ^a	-	Lagedo	8	1. ^a	-
Gelosias (<i>persianas</i>) de ferro	2	1. ^a	-	Lamas	4	2. ^a	5
Gesso calcinado	5	1. ^a	-	Lascas de metaes não preciosos	13	2. ^a	-
» erú	5	1. ^a	-	Linhite	7	2. ^a	-
Giz (<i>cré</i>) em bruto	21	1. ^a	-	Liaças de vimes	19	1. ^a	8
Granito com apparelho simples	8	1. ^a	-	Limalha de metaes não preciosos	13	2. ^a	-
» em bruto	8	1. ^a	-	Limas (<i>ferramenta</i>) inutilisadas	2	1. ^a	-
» desbastado	8	1. ^a	-	Limos	4	2. ^a	-
» desfeito	6	2. ^a	-	Lixo commum não designado	4	2. ^a	5
Greda	14	2. ^a	-	Lodo	4	2. ^a	-
Grelhas para fornalhas	2	1. ^a	-	Lousa em bruto	8	1. ^a	-
Grés em bruto	14	2. ^a	-	» » chapas	8	1. ^a	-
Gruas (<i>columnas para tomas de agua, de caminhos de ferro</i>)	1	1. ^a	-	» » laminas (<i>telha ou telhões de</i>)	5	1. ^a	-
Guano acondicionado	3	1. ^a	-				
» a granel	4	2. ^a	-				
Hulha	7	2. ^a	-	Manganez	22	2. ^a	-
				Manilhas de barro	5	1. ^a	6
				» » ferro	2	1. ^a	-
				» » grés	5	1. ^a	6
Immundicies	4	2. ^a	-	Marga (<i>terra</i>)	4	2. ^a	-
Isoladores (<i>para linhas electricas</i>)	1	1. ^a	-	Marmore desbastado	8	1. ^a	-
				» em bruto	8	1. ^a	-
				» serrado	8	1. ^a	-
Jaspe em bruto	8	1. ^a	-	Marmorina	5	1. ^a	-
				Massa de bagaço de sementes oleogénosas	16	2. ^a	-
Keinita	3	2. ^a	-	» madeira	12	2. ^a	8
Kaolino em bruto	14	2. ^a	-	» purgueira	16	2. ^a	-
Kiosques desarmados	-	2. ^a	-	Material grosso, não designado para edificações (<i>sondagens, construção ou reparação de pontes, estradas e vias ferreas</i>)	18	2. ^a	-
				» grosso, não designado, para festejos ou feiras	-	2. ^a	-

Mercadorias (1)	Grupos para wagens completos	Séries	Carga mínima dos wagens completos—Toneadas	Mercadorias (1)	Grupos para wagens completos	Séries	Carga mínima dos wagens completos—Toneadas
Materias feaces.....	4	2. ^a	-	Padiolas	18	1. ^a	-
Mexoalho.....	4	2. ^a	-	Papel inutilizado.....	12	2. ^a	8
Minerios não designados.....	22	2. ^a	-	Papelão inutilizado.....	12	2. ^a	8
Molas de suspensão (<i>para veículos</i>).....	-	1. ^a	-	Parafusos para carris (<i>tirefonds</i>).....	1	1. ^a	-
» » tracção (<i>para veículos</i>)...	1	1. ^a	-	Parallelipipedos (<i>de todas as qualidades</i>) para calcetamento.....	6	2. ^a	-
Moldes para fundição.....	1	1. ^a	-	Pasta de bagaço de sementes oleoginosa.....	16	2. ^a	-
Mós desmontadas.....	8	1. ^a	-	» » madeira.....	12	2. ^a	8
Mosaico (<i>laarilhos de mosaico</i>).....	5	1. ^a	-	Peças de wagonetes.....	18	1. ^a	-
Negro animal a granel.....	4	2. ^a	-	Pederneira em bruto (<i>silex</i>).....	6	1. ^a	-
» das refinações.....	4	2. ^a	-	Pedra artificial em blocos.....	8	2. ^a	-
Nitrato de potassio (<i>nitro</i>).....	3	1. ^a	-	» britada.....	6	2. ^a	-
» » sodio.....	3	1. ^a	-	» de afiar, desmontada.....	8	1. ^a	-
Nitro (<i>nitrato de potassio</i>).....	3	1. ^a	-	» de amolar, desmontada.....	8	1. ^a	-
Ocres (<i>ocas</i>) em bruto.....	10	2. ^a	-	» de gesso.....	-	2. ^a	-
Ornatos de barro (<i>material de construção</i>).....	5	1. ^a	8	» de moer (<i>mós de moinho</i>).....	8	1. ^a	-
» de cimento (<i>material de construção</i>).....	5	1. ^a	-	» para cal.....	-	2. ^a	-
» de gesso (<i>material de construção</i>).....	5	1. ^a	-	» » » não designada, em bruto.....	8	1. ^a	-
» metallicos (<i>material de construção</i>).....	5	1. ^a	-	» » » com apparelho			
Ossos calcinados a granel.....	4	2. ^a	-	» simples.....	8	1. ^a	-
» secos em bruto.....	23	2. ^a	-	» » » desbastada.....	8	1. ^a	-
» triturados.....	3	2. ^a	-	Persianas (<i>gelosias</i>) de ferro.....	2	1. ^a	-
Oxido de ferro.....	25	2. ^a	-	Pez (<i>pixe</i>).....	9	1. ^a	-
				Phosphato de cal em bruto.....	4	2. ^a	-
				» » » triturado.....	3	2. ^a	-
				Phosphatos de desphosphoração em			
				bruto.....	4	2. ^a	-
				Phospho-guano.....	3	1. ^a	12
				Pias (<i>ou bacias</i>) de pedra.....	5	1. ^a	-
				Pixe mineral (<i>coaltar</i>).....	9	1. ^a	-
				» (pez).....	9	1. ^a	-
				Placas asphaltadas.....	5	1. ^a	-
				» de junta (<i>para rails</i>).....	1	1. ^a	-
				» rotatorias desmontadas.....	1	1. ^a	-
				Plataformas rotatorias desmontadas...	1	1. ^a	-
				Pó de carvão mineral.....	7	2. ^a	-
				Polpa de betarraba.....	26	2. ^a	-
				» » madeira.....	12	2. ^a	8

Mercadorias (')	Grupos para wagens completos	Séries	Carga mínima dos wagens completos — Toneladas	Mercadorias (')	Grupos para wagens completos	Séries	Carga mínima dos wagens completos — Toneladas
Tabúa em bruto.....	19	1. ^a	-	Unhas (cascos) de animaes, em bruto	23	2. ^a	-
Talas de junta (<i>éclisses</i>).....	1	1. ^a	-	» () » trituradas	3	1. ^a	-
Tanques de ferro.....	2	1. ^a	-				
Tela betumada, alcatroada ou asphaltada.	5	1. ^a	-				
Telha de ardosia.....	5	1. ^a	-				
» » barro (<i>excepto vidrada</i>) ...	5	2. ^a	-	Ventiladores de barro.....	5	1. ^a	6
» metallica	5	1. ^a	-	» » grés.....	5	1. ^a	6
Telhões de ardosia	5	1. ^a	-	Verga em bruto.....	19	1. ^a	-
» » barro (<i>excepto vidrados</i>) ..	5	2. ^a	-	Vias ferreas portateis (<i>Décauville e semelhantes</i>).....	18	1. ^a	-
» metallicos	5	1. ^a	-	Vidro quebrado	-	2. ^a	-
Terras corantes em bruto.....	10	2. ^a	-	Vime em bruto	19	1. ^a	8
» » <i>não designadas</i>	6	2. ^a	-				
Tijollos de barro	5	2. ^a	-				
» » <i>não designados</i>	5	2. ^a	-				
Tirefonds para carris.....	1	1. ^a	-				
Travessas metallicas.....	1	1. ^a	-				
Trapo sujo	12	2. ^a	-				
Tubos de aço.....	2	1. ^a	-				
» » barro	5	1. ^a	6	Wagonetes	18	1. ^a	-
» » ferro	2	1. ^a	-				
» » grés	5	1. ^a	6				
Turfas.....	-	2. ^a	-	Zinco em bruto ou obra ordinaria...	2	1. ^a	-

⁽¹⁾ Os dizeres em *grifho* não devem ser reproduzidos nas notas de expedição. Se o forem, não deixará, comtudo, de ser applicado o preço correspondente á designação principal quando seja claramente reproduzida. As palavras em *typo* differente devem ser substituidas pela designação propria do artigo ou das taras que o contenham conforme os casos.

§ 1.º PREÇOS DE APPLICAÇÃO GERAL

Expedições por wagon completo ou pagando como tal

1.ª Série — Por tonelada.....	Tabella n.º 17	Mínimo de percurso: 60 quilometros ou pagando como tal, reduzido a 30 quilometros para estrumes e lixo.
” — Com excepção do sal, da cal e do bagaço de azeitona — Por tonelada...	” 20	
” — Sal em saccos ou a granel — Por tonelada	” 23	
” — Cal e bagaço de azeitona em saccos ou a granel — Por tonelada.....	” 26	

§ 2.º PREÇOS ESPECIAIS

I

Expedições das estações de Lisboa, Barreiro, Setubal ou além de Casa Branca para qualquer estação.

4) — Carvão mineral, telhas, tijolos, pedra artificial e areia por wagon completo — Por tonelada	Tabella n.º 26
5) — Mercadorias da 1.ª série — Mínimo de expedição de 1.000 kilogrammas — Por tonelada	” 21

” ” ” ” — Wagon completo — Por tonelada..... ” 24

Mínimo de percurso para os preços A e B 30 quilometros ou pagando como tal.

Maximo cobravel das remessas por wagon completo para os preços A e B

Por tonelada	Até 340 quilometros.....	2\$000 réis
	Além de 340 quilometros.....	2\$400 ”

6) — Adubos chimicos, a saber:

Chloreto de potassio e kainite;
Adubos chimicos e compostos;
Phosphatos de cal em pó, em detrichtos ou em pedra;
Superphosphato de cal, mineral ou de ossos;
Sulphatos de amonic, de potassio, de cobre e de ferro;
Sulphuretos de carbonio, de calcio ou de potassio;
Adubos chimicos não designados;

Wagon completo — Por tonelada Tabella n.º 26-A

Mínimo de percurso: 60 quilometros, ou pagando como tal.

(A Administração obriga-se a transportar estas remessas em wagons fechados ou cobertos com encerados e resguardal-as na estação de destino durante o prazo de armazenagem gratuita.)

7) — Adubos e correctivos a saber:

Bagaço de qualquer especie;
Cal da depuração das fabricas de gaz;
Cinzas;
Conchas e mexoalho;
Guano natural e artificial;
Gesso em pedra;
Margas;
Musgos fosseis;
Negro das refinações;
Ossos: aparas, pó e cinzas d'ossos;
Poudrette;
Resíduos e fragmentos corneos e pilosos, aparas de sola, de pelles e chinellos;
Sal proveniente da salga de peixe;
Sangue de boi;
Saragaço secco e matto comprimido;
Resíduos de lã;

Trapo (em via ascendente);
Adubos não designados;

Minimo de expedição de 500 kilogrammas — Por tonelada Tabella n.^o 26
Wagon completo — Por tonelada " " 27

Minimo de percurso: 60 kilometros, ou pagando como tal.

(A Administração não resguarda estas remessas).

II

Expedições das estações de Lisboa, Barreiro ou Setubal para além de S. Marcos e reciprocamente.

E) — Aço, chumbo, ferro, folha de Flandres e zinco, em bruto ou em obra ordinaria e estanho em lingotes ou barras, devidamente acondicionado. — Minimo de expedição de 1.000 kilogrammas, ou pagando como tal.

Por tonelada	Até 340 kilometros.....	25400 réis
	Além de 340 kilometros.....	25800 "

III

Expedições das estações além de S. Marcos para qualquer estação.

F) — Pedra de cantaria. — Minimo de expedição de 1.000 kilogrammas. — Por tonelada Tabella n.^o 25

Minimo de percurso: 60 kilometros, ou pagando como tal.

IV

Expedições de qualquer estação. — Minimo de percurso: 30 kilometros, ou pagando como tal.

G) — Pedra de alvenaria — Por wagon Tabella n.^o 3
Carga minima do wagon 7 toneladas

V

Expedições de minérios por wagon completo de qualquer estação para as do Barreiro, Setubal, Portimão, Faro ou Villa Real de Santo Antonio.

H) — Minérios de ferro e pyrites — Por wagon Tabella n.^o 3
I) — " " cobre, arsenico, manganéz — Por wagon " " 2-A

Minimo de percurso: 60 kilometros, ou pagando como tal.

Observação: — Os wagons de typo normal comportam 12 toneladas de carga.

Quando os wagons fornecidos comportarem apenas a carga maxima de dez toneladas, o preço de transporte sofrerá a redução de 20%.

VI

J) — Expedições de estrumes e esterco da estação de Setubal para a de Pinhal Novo.

Por tonelada 150 réis

CONDIÇÕES PARTICULARES

1.^a — É concedido, nos termos da respectiva condição geral de applicação, o regresso, á estação de procedencia, dos encerados, que os expedidores fornecem para resguardo das remessas, por wagon completo, expedidas pela presente tarifa.

2.^a — Os encerados que forem fornecidos pela Administração ficam sujeitos á taxa do respectivo aluguer, fixada na tarifa de despezas accessoriais.

3.^a—Aos expedidores de minérios, transportados nas condições de applicação do preço especial **H**, cujas remessas, expedidas da mesma estação, attingirem ou excederem 500 toneladas no prazo de um anno, será concedido um *bonus* de 10% sobre a importancia dos transportes, o qual será elevado a 20% quando excederem 1.000 toneladas no mesmo prazo. O direito ao *bonus* será comprovado com as cartas de porte, que mostrem que as remessas foram efectuadas pelo mesmo expedidor.

4.^a—As remessas de minérios a que forem applicaveis os preços especiaes **H** e **I** serão isentas de pagamento das taxas de evoluções e manobras.

5.^a—Os transportes de estrume, lamas e lixo continuam sujeitos ás instruções de 25 de abril de 1888 e são isentos do pagamento dos direitos de evolução e manobras.

6.^a—É concedida ás remessas de adubo a armazenagem gratuita de oito dias nas estações de chegada.

A presente tarifa substitue para todos os efeitos a tarifa especial n.^o 8 de pequena velocidade datada de 18 de Julho de 1903 e aviso ao publico, 2.^o additamento, 1.^a, 2.^a, 3.^a e 4.^a ampliações, com data, respectivamente, de 28 de Março, 1 de Maio, 1, 7, 22 de Agosto de 1906 e 16 de Janeiro de 1907, que n'esta tarifa ficam incluidos.

Lisboa, 1 de Maio de 1907.

O Engenheiro Director,

Antonio Lourenço da Silveira.

TABELLA DE PREÇOS N.º 2-A

Base do 1.º ao 100.º kilometro 110 réis por kilometro
 " " 101.º ao 200.º " mais . . . 105 " " "
 " " 201.º kilometro em diante mais . . . 100 " " "

Kilometros	Réis								
000	000	101 a 105	11.525	201 a 205	22.000	301 a 305	32.000	401 a 405	42.000
1 a 10	1.100	106 a 110	12.050	206 a 210	22.500	306 a 310	32.500	406 a 410	42.500
11 a 15	1.650	111 a 115	12.575	211 a 215	23.000	311 a 315	33.000	411 a 415	43.000
16 a 20	2.200	116 a 120	13.100	216 a 220	23.500	316 a 320	33.500	416 a 420	43.500
21 a 25	2.750	121 a 125	13.625	221 a 225	24.000	321 a 325	34.000	421 a 425	44.000
26 a 30	3.300	126 a 130	14.150	226 a 230	24.500	326 a 330	34.500	426 a 430	44.500
31 a 35	3.850	131 a 135	14.675	231 a 235	25.000	331 a 335	35.000	431 a 435	45.000
36 a 40	4.400	136 a 140	15.200	236 a 240	25.500	336 a 340	35.500	436 a 440	45.500
41 a 45	4.950	141 a 145	15.725	241 a 245	26.000	341 a 345	36.000	441 a 445	46.000
46 a 50	5.500	146 a 150	16.250	246 a 250	26.500	346 a 350	36.500	446 a 450	46.500
51 a 55	6.050	151 a 155	16.775	251 a 255	27.000	351 a 355	37.000	451 a 455	47.000
56 a 60	6.600	156 a 160	17.300	256 a 260	27.500	356 a 360	37.500	456 a 460	47.500
61 a 65	7.150	161 a 165	17.825	261 a 265	28.000	361 a 365	38.000	461 a 465	48.000
66 a 70	7.700	166 a 170	18.350	266 a 270	28.500	366 a 370	38.500	466 a 470	48.500
71 a 75	8.250	171 a 175	18.875	271 a 275	29.000	371 a 375	39.000	471 a 475	49.000
76 a 80	8.800	176 a 180	19.400	276 a 280	29.500	376 a 380	39.500	476 a 480	49.500
81 a 85	9.350	181 a 185	19.925	281 a 285	30.000	381 a 385	40.000	481 a 485	50.000
86 a 90	9.900	186 a 190	20.450	286 a 290	30.500	386 a 390	40.500	486 a 490	50.500
91 a 95	10.450	191 a 195	20.975	291 a 295	31.000	391 a 395	41.000	491 a 495	51.000
96 a 100	11.000	196 a 200	21.500	296 a 300	31.500	396 a 400	41.500	496 a 500	51.500

TABELLA DE PREÇOS N.º 3

Base 70 réis por kilometro

Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometro	Réis	Kilometros	Réis
		101 a 105	7.350	201 a 205	14.350	301 a 305	21.350	401 a 405	28.350
1 a 10	700	106 a 110	7.700	206 a 210	14.700	306 a 310	21.700	406 a 410	28.700
11 a 15	1.050	111 a 115	8.050	211 a 215	15.050	311 a 315	22.050	411 a 415	29.050
16 a 20	1.400	116 a 120	8.400	216 a 220	15.400	316 a 320	22.400	416 a 420	29.400
21 a 25	1.750	121 a 125	8.750	221 a 225	15.750	321 a 325	22.750	421 a 425	29.750
26 a 30	2.100	126 a 130	9.100	226 a 230	16.100	326 a 330	23.100	426 a 430	30.100
31 a 35	2.450	131 a 135	9.450	231 a 235	16.450	331 a 335	23.450	431 a 435	30.450
36 a 40	2.800	136 a 140	9.800	236 a 240	16.800	336 a 340	23.800	436 a 440	30.800
41 a 45	3.150	141 a 145	10.150	241 a 245	17.150	341 a 345	24.150	441 a 445	31.150
46 a 50	3.500	146 a 150	10.500	246 a 250	17.500	346 a 350	24.500	446 a 450	31.500
51 a 55	3.850	151 a 155	10.850	251 a 255	17.850	351 a 355	24.850	451 a 455	31.850
56 a 60	4.200	156 a 160	11.200	256 a 260	18.200	356 a 360	25.200	456 a 460	32.200
61 a 65	4.550	161 a 165	11.550	261 a 265	18.550	361 a 365	25.550	461 a 465	32.550
66 a 70	4.900	166 a 170	11.900	266 a 270	18.900	366 a 370	25.900	466 a 470	32.900
71 a 75	5.250	171 a 175	12.250	271 a 275	19.250	371 a 375	26.250	471 a 475	33.250
76 a 80	5.600	176 a 180	12.600	276 a 280	19.600	376 a 380	26.600	476 a 480	33.600
81 a 85	5.950	181 a 185	12.950	281 a 285	19.950	381 a 385	26.950	481 a 485	33.950
86 a 90	6.300	186 a 190	13.300	286 a 290	20.300	386 a 390	27.300	486 a 490	34.300
91 a 95	6.650	191 a 195	13.650	291 a 295	20.650	391 a 395	27.650	491 a 495	34.650
96 a 100	7.000	196 a 200	14.000	296 a 300	21.000	396 a 400	28.000	496 a 500	35.000

TABELLA DE PREÇOS N.º 17

Base do 4.º ao 100.º kilometro..... 14 réis por kilometro
 » » 101.º » 200.º » mais... 15 » » »
 » » 201.º kilometro em diante mais... 12 » » »

Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis
		101 a 105	1.465	201 a 205	2.760	301 a 305	3.960	401 a 405	5.160
1 a 10	140	106 a 110	1.530	206 a 210	2.820	306 a 310	4.020	406 a 410	5.220
11 a 15	210	111 a 115	1.595	211 a 215	2.880	311 a 315	4.080	411 a 415	5.280
16 a 20	280	116 a 120	1.660	216 a 220	2.940	316 a 320	4.140	416 a 420	5.340
21 a 25	350	121 a 125	1.725	221 a 225	3.000	321 a 325	4.200	421 a 425	5.400
26 a 30	420	126 a 130	1.790	226 a 230	3.060	326 a 330	4.260	426 a 430	5.460
31 a 35	490	131 a 135	1.855	231 a 235	3.120	331 a 335	4.320	431 a 435	5.520
36 a 40	560	136 a 140	1.920	236 a 240	3.180	336 a 340	4.380	436 a 440	5.580
41 a 45	630	141 a 145	1.985	241 a 245	3.240	341 a 345	4.440	441 a 445	5.640
46 a 50	700	146 a 150	2.050	246 a 250	3.300	346 a 350	4.500	446 a 450	5.700
51 a 55	770	151 a 155	2.115	251 a 255	3.360	351 a 355	4.560	451 a 455	5.760
56 a 60	840	156 a 160	2.180	256 a 260	3.420	356 a 360	4.620	456 a 460	5.820
61 a 65	910	161 a 165	2.245	261 a 265	3.480	361 a 365	4.680	461 a 465	5.880
66 a 70	980	166 a 170	2.310	266 a 270	3.540	366 a 370	4.740	466 a 470	5.940
71 a 75	1.050	171 a 175	2.375	271 a 275	3.600	371 a 375	4.800	471 a 475	6.000
76 a 80	1.120	176 a 180	2.440	276 a 280	3.660	376 a 380	4.860	476 a 480	6.060
81 a 85	1.190	181 a 185	2.505	281 a 285	3.720	381 a 385	4.920	481 a 485	6.120
86 a 90	1.260	186 a 190	2.570	286 a 290	3.780	386 a 390	4.980	486 a 490	6.180
91 a 95	1.330	191 a 195	2.635	291 a 295	3.840	391 a 395	5.040	491 a 495	6.240
96 a 100	1.400	196 a 200	2.700	296 a 300	3.900	396 a 400	5.100	496 a 500	6.300

TABELLA DE PREÇOS N.º 20

Base do 4.º ao 100.º kilometro 12 réis por kilometro
 » » 101.º ao 200.º » mais 11 » » »
 » » 201.º ao 300.º » » » 9 » » »
 » » 301.º kilometro em diante mais 6 » » »

Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis
		101 a 105	1.255	201 a 205	2.345	301 a 305	3.230	401 a 405	3.830
1 a 10	120	106 a 110	1.310	206 a 210	2.390	306 a 310	3.260	406 a 410	3.860
11 a 15	180	111 a 115	1.365	211 a 215	2.435	311 a 315	3.290	411 a 415	3.890
16 a 20	240	116 a 120	1.420	216 a 220	2.480	316 a 320	3.320	416 a 420	3.920
21 a 25	300	121 a 125	1.475	221 a 225	2.525	321 a 325	3.350	421 a 425	3.950
26 a 30	360	126 a 130	1.530	226 a 230	2.570	326 a 330	3.380	426 a 430	3.980
31 a 35	420	131 a 135	1.585	231 a 235	2.615	331 a 335	3.410	431 a 435	4.010
36 a 40	480	136 a 140	1.640	236 a 240	2.660	336 a 340	3.440	436 a 440	4.040
41 a 45	540	141 a 145	1.695	241 a 245	2.705	341 a 345	3.470	441 a 445	4.070
46 a 50	600	146 a 150	1.750	246 a 250	2.750	346 a 350	3.500	446 a 450	4.100
51 a 55	660	151 a 155	1.805	251 a 255	2.795	351 a 355	3.530	451 a 455	4.130
56 a 60	720	156 a 160	1.860	256 a 260	2.840	356 a 360	3.560	456 a 460	4.160
61 a 65	780	161 a 165	1.915	261 a 265	2.885	361 a 365	3.590	461 a 465	4.190
66 a 70	840	166 a 170	1.970	266 a 270	2.930	366 a 370	3.620	466 a 470	4.220
71 a 75	900	171 a 175	2.025	271 a 275	2.975	371 a 375	3.650	471 a 475	4.250
76 a 80	960	176 a 180	2.080	276 a 280	3.020	376 a 380	3.680	476 a 480	4.280
81 a 85	1.020	181 a 185	2.135	281 a 285	3.065	381 a 385	3.710	481 a 485	4.310
86 a 90	1.080	186 a 190	2.190	286 a 290	3.110	386 a 390	3.740	486 a 490	4.340
91 a 95	1.140	191 a 195	2.245	291 a 295	3.155	391 a 395	3.770	491 a 495	4.370
96 a 100	1.200	196 a 200	2.300	296 a 300	3.200	396 a 400	3.800	496 a 500	4.400

TABELLA DE PREÇOS N.º 21

Base do 4.º ao 100.º kilometro 12 réis por kilometro
 " " 101.º ao 200.º " mais . . . 10 " " " "
 " " 201.º kilometro em diante mais . . . 8 " " " "

Kilometros	Réis								
101 a 105	1.250	201 a 205	2.240	301 a 305	3.040	401 a 405	3.840		
11 a 15	120	106 a 110	1.300	206 a 210	2.280	306 a 310	3.080	406 a 410	3.880
16 a 20	180	111 a 115	1.350	211 a 215	2.320	311 a 315	3.120	411 a 415	3.920
21 a 25	240	116 a 120	1.400	216 a 220	2.360	316 a 320	3.160	416 a 420	3.960
26 a 30	300	121 a 125	1.450	221 a 225	2.400	321 a 325	3.200	421 a 425	4.000
31 a 35	360	126 a 130	1.500	226 a 230	2.440	326 a 330	3.240	426 a 430	4.040
36 a 40	420	131 a 135	1.550	231 a 235	2.480	331 a 335	3.280	431 a 435	4.080
41 a 45	480	136 a 140	1.600	236 a 240	2.520	336 a 340	3.320	436 a 440	4.120
46 a 50	540	141 a 145	1.650	241 a 245	2.560	341 a 345	3.360	441 a 445	4.160
51 a 55	600	146 a 150	1.700	246 a 250	2.600	346 a 350	3.400	446 a 450	4.200
56 a 60	660	151 a 155	1.750	251 a 255	2.640	351 a 355	3.440	451 a 455	4.240
61 a 65	720	156 a 160	1.800	256 a 260	2.680	356 a 360	3.480	456 a 460	4.280
66 a 70	780	161 a 165	1.850	261 a 265	2.720	361 a 365	3.520	461 a 465	4.320
71 a 75	840	166 a 170	1.900	266 a 270	2.760	366 a 370	3.560	466 a 470	4.360
76 a 80	900	171 a 175	1.950	271 a 275	2.800	371 a 375	3.600	471 a 475	4.400
81 a 85	960	176 a 180	2.000	276 a 280	2.840	376 a 380	3.640	476 a 480	4.440
86 a 90	1.020	181 a 185	2.050	281 a 285	2.880	381 a 385	3.680	481 a 485	4.480
91 a 95	1.080	186 a 190	2.100	286 a 290	2.920	386 a 390	3.720	486 a 490	4.520
96 a 100	1.140	191 a 195	2.150	291 a 295	2.960	391 a 395	3.760	491 a 495	4.560
	1.200	196 a 200	2.200	296 a 300	3.000	396 a 400	3.800	496 a 500	4.600

TABELLA DE PREÇOS N.º 23

Base do 1.º ao 100.º kilometro 10 réis por kilometro
 » » 101.º ao 200.º » mais ... 8 » » »
 » » 201.º kilometro em diante mais ... 6 » » »

Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometro	Réis	Kilometros	Réis
		101 a 105	1.040	201 a 205	1.830	301 a 305	2.430	401 a 405	3.030
1 a 10	100	106 a 110	1.080	206 a 210	1.860	306 a 310	2.460	406 a 410	3.060
11 a 15	150	111 a 115	1.120	211 a 215	1.890	311 a 315	2.490	411 a 415	3.090
16 a 20	200	116 a 120	1.160	216 a 220	1.920	316 a 320	2.520	416 a 420	3.120
21 a 25	250	121 a 125	1.200	221 a 225	1.950	321 a 325	2.550	421 a 425	3.150
26 a 30	300	126 a 130	1.240	226 a 230	1.980	326 a 330	2.580	426 a 430	3.180
31 a 35	350	131 a 135	1.280	231 a 235	2.010	331 a 335	2.610	431 a 435	3.210
36 a 40	400	136 a 140	1.320	236 a 240	2.040	336 a 340	2.640	436 a 440	3.240
41 a 45	450	141 a 145	1.360	241 a 245	2.070	341 a 345	2.670	441 a 445	3.270
46 a 50	500	146 a 150	1.400	246 a 250	2.100	346 a 350	2.700	446 a 450	3.300
51 a 55	550	151 a 155	1.440	251 a 255	2.130	351 a 355	2.730	451 a 455	3.330
56 a 60	600	156 a 160	1.480	256 a 260	2.160	356 a 360	2.760	456 a 460	3.360
61 a 65	650	161 a 165	1.520	261 a 265	2.190	361 a 365	2.790	461 a 465	3.390
66 a 70	700	166 a 170	1.560	266 a 270	2.220	366 a 370	2.820	466 a 470	3.420
71 a 75	750	171 a 175	1.600	271 a 275	2.250	371 a 375	2.850	471 a 475	3.450
76 a 80	800	176 a 180	1.640	276 a 280	2.280	376 a 380	2.880	476 a 480	3.480
81 a 85	850	181 a 185	1.680	281 a 285	2.310	381 a 385	2.910	481 a 485	3.510
86 a 90	900	186 a 190	1.720	286 a 290	2.340	386 a 390	2.940	486 a 490	3.540
91 a 95	950	191 a 195	1.770	291 a 295	2.370	391 a 395	2.970	491 a 495	3.570
96 a 100	1.000	196 a 200	1.800	296 a 300	2.400	396 a 400	3.000	496 a 500	3.600

TABELLA DE PREÇOS N.º 24

Base do 1.º ao 100.º kilometro 9 réis por kilometro
 » » 101.º ao 200.º » mais ... 8 » » »
 » » 201.º kilometro em diante mais ... 7 » » »

Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis
		101 a 105	940	201 a 205	1.735	301 a 305	2.435	401 a 405	3.135
1 a 10	90	106 a 110	980	206 a 210	1.770	306 a 310	2.470	406 a 410	3.170
11 a 15	135	111 a 115	1.020	211 a 215	1.805	311 a 315	2.505	411 a 415	3.205
16 a 20	180	116 a 120	1.060	216 a 220	1.840	316 a 320	2.540	416 a 420	3.240
21 a 25	225	121 a 125	1.110	221 a 225	1.875	321 a 325	2.575	421 a 425	3.275
26 a 30	270	126 a 130	1.140	226 a 230	1.910	326 a 330	2.610	426 a 430	3.310
31 a 35	315	131 a 135	1.180	231 a 235	1.945	331 a 335	2.645	431 a 435	3.345
36 a 40	360	136 a 140	1.220	236 a 240	1.980	336 a 340	2.680	436 a 440	3.380
41 a 45	405	141 a 145	1.260	241 a 245	2.015	341 a 345	2.715	441 a 445	3.415
46 a 50	450	146 a 150	1.300	246 a 250	2.050	346 a 350	2.750	446 a 450	3.450
51 a 55	495	151 a 155	1.340	251 a 255	2.085	351 a 355	2.785	451 a 455	3.485
56 a 60	540	156 a 160	1.380	256 a 260	2.120	356 a 360	2.820	456 a 460	3.520
61 a 65	585	161 a 165	1.420	261 a 265	2.155	361 a 365	2.855	461 a 465	3.555
66 a 70	630	166 a 170	1.460	266 a 270	2.190	366 a 370	2.890	466 a 470	3.590
71 a 75	675	171 a 175	1.500	271 a 275	2.225	371 a 375	2.925	471 a 475	3.625
76 a 80	720	176 a 180	1.540	276 a 280	2.260	376 a 380	2.960	476 a 480	3.660
81 a 85	765	181 a 185	1.580	281 a 285	2.295	381 a 385	2.995	481 a 485	3.695
86 a 90	810	186 a 190	1.620	286 a 290	2.330	386 a 390	3.030	486 a 490	3.730
91 a 95	855	191 a 195	1.660	291 a 295	2.365	391 a 395	3.065	491 a 495	3.765
96 a 100	900	196 a 200	1.700	296 a 300	2.400	396 a 400	3.100	496 a 500	3.800

TABELLA DE PREÇOS N.º 25

Base do 4.º ao 100.º kilometro 8 réis por kilometro
 » » 101.º » 200.º » mais ... 7 » » »
 » » 201.º kilometro em diante mais ... 6 » » »

Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis
		101 a 105	835	201 a 205	1.580	301 a 305	2.130	401 a 405	2.730
1 a 10	80	106 a 110	870	206 a 210	1.560	306 a 310	2.160	406 a 410	2.760
11 a 15	120	111 a 115	905	211 a 215	1.590	311 a 315	2.190	411 a 415	2.790
16 a 20	160	116 a 120	940	216 a 220	1.620	316 a 320	2.220	416 a 420	2.820
21 a 25	200	121 a 125	975	221 a 225	1.650	321 a 325	2.250	421 a 425	2.850
26 a 30	240	126 a 130	1.010	226 a 230	1.680	326 a 330	2.280	426 a 430	2.880
31 a 35	280	131 a 135	1.045	231 a 235	1.710	331 a 335	2.310	431 a 435	2.910
36 a 40	320	136 a 140	1.080	236 a 240	1.740	336 a 340	2.340	436 a 440	2.940
41 a 45	360	141 a 145	1.115	241 a 245	1.770	341 a 345	2.370	441 a 445	2.970
46 a 50	400	146 a 150	1.150	246 a 250	1.800	346 a 350	2.400	446 a 450	3.000
51 a 55	440	151 a 155	1.185	251 a 255	1.830	351 a 355	2.430	451 a 455	3.030
56 a 60	480	156 a 160	1.220	256 a 260	1.860	356 a 360	2.460	456 a 460	3.060
61 a 65	520	161 a 165	1.255	261 a 265	1.890	361 a 365	2.490	461 a 465	3.090
66 a 70	560	166 a 170	1.290	266 a 270	1.920	366 a 370	2.520	466 a 470	3.120
71 a 75	600	171 a 175	1.325	271 a 275	1.950	371 a 375	2.550	471 a 475	3.150
76 a 80	640	176 a 180	1.360	276 a 280	1.980	376 a 380	2.580	476 a 480	3.180
81 a 85	680	181 a 185	1.395	281 a 285	2.010	381 a 385	2.610	481 a 485	3.210
86 a 90	720	186 a 190	1.430	286 a 290	2.040	386 a 390	2.640	486 a 490	3.240
91 a 95	760	191 a 195	1.465	291 a 295	2.070	391 a 395	2.670	491 a 495	3.270
96 a 100	800	196 a 200	1.500	296 a 300	2.100	396 a 400	2.700	496 a 500	3.300

TABELLA DE PRECOS N.^o 26

Base do 1. ^º ao 100. ^º kilometro	7 réis por kilometro
» » 101. ^º ao 200. ^º » mais . . .	6 » » »
» » 201. ^º kilometro em diante mais . .	5 » » »

Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometro	Réis	Kilometros	Réis
		101 a 105	730	201 a 205	1.325	301 a 305	1.825	401 a 405	2.325
1 a 10	70	106 a 110	760	206 a 210	1.350	306 a 310	1.850	406 a 410	2.350
11 a 15	105	111 a 115	790	211 a 215	1.375	311 a 315	1.875	411 a 415	2.375
16 a 20	140	116 a 120	820	216 a 220	1.400	316 a 320	1.900	416 a 420	2.400
21 a 25	175	121 a 125	850	221 a 225	1.425	321 a 325	1.925	421 a 425	2.425
26 a 30	210	126 a 130	880	226 a 230	1.450	326 a 330	1.950	426 a 430	2.450
31 a 35	245	131 a 135	910	231 a 235	1.475	331 a 335	1.975	431 a 435	2.475
36 a 40	280	136 a 140	940	236 a 240	1.500	336 a 340	2.000	436 a 440	2.500
41 a 45	315	141 a 145	970	241 a 245	1.525	341 a 345	2.025	441 a 445	2.525
46 a 50	350	146 a 150	1.000	246 a 250	1.550	346 a 350	2.050	446 a 450	2.550
51 a 55	385	151 a 155	1.030	251 a 255	1.575	351 a 355	2.075	451 a 455	2.575
56 a 60	420	156 a 160	1.060	256 a 260	1.600	356 a 360	2.100	456 a 460	2.600
61 a 65	455	161 a 165	1.090	261 a 265	1.625	361 a 365	2.125	461 a 465	2.625
66 a 70	490	166 a 170	1.120	266 a 270	1.650	366 a 370	2.150	466 a 470	2.650
71 a 75	525	171 a 175	1.150	271 a 275	1.675	371 a 375	2.175	471 a 475	2.675
76 a 80	560	176 a 180	1.180	276 a 280	1.700	376 a 380	2.200	476 a 480	2.700
81 a 85	595	181 a 185	1.210	281 a 285	1.725	381 a 385	2.225	481 a 485	2.725
86 a 90	630	186 a 190	1.240	286 a 290	1.750	386 a 390	2.250	486 a 490	2.750
91 a 95	665	191 a 195	1.270	291 a 295	1.775	391 a 395	2.275	491 a 495	2.775
96 a 100	700	196 a 200	1.300	296 a 300	1.800	396 a 400	2.300	496 a 500	2.800

TABELLA DE PREÇOS N.º 26-A

Base do 4.º ao 100.º kilometro 7 réis por kilometro
 » » 101.º ao 200.º » mais 5 » » »
 » » 201.º kilometro em diante mais .. 5 » » »

Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis
		101 a 105	725	201 a 205	1.215	301 a 305	1.515	401 a 405	1.815
1 a 10	70	106 a 110	750	206 a 210	1.230	306 a 310	1.530	406 a 410	1.830
11 a 15	105	111 a 115	775	211 a 215	1.245	311 a 315	1.545	411 a 415	1.845
16 a 20	140	116 a 120	800	216 a 220	1.260	316 a 320	1.560	416 a 420	1.860
21 a 25	175	121 a 125	825	221 a 225	1.275	321 a 325	1.575	421 a 425	1.875
26 a 30	210	126 a 130	850	226 a 230	1.290	326 a 330	1.590	426 a 430	1.890
31 a 35	245	131 a 135	875	231 a 235	1.305	331 a 335	1.605	431 a 435	1.905
36 a 40	280	136 a 140	900	236 a 240	1.320	336 a 340	1.620	436 a 440	1.920
41 a 45	315	141 a 145	925	241 a 245	1.335	341 a 345	1.635	441 a 445	1.935
46 a 50	350	146 a 150	950	246 a 250	1.350	346 a 350	1.650	446 a 450	1.950
51 a 55	385	151 a 155	975	251 a 255	1.365	351 a 355	1.665	451 a 455	1.965
56 a 60	420	156 a 160	1.000	256 a 260	1.380	356 a 360	1.680	456 a 460	1.980
61 a 65	455	161 a 165	1.025	261 a 265	1.395	361 a 365	1.695	461 a 465	1.995
66 a 70	490	166 a 170	1.050	266 a 270	1.410	366 a 370	1.710	466 a 470	2.010
71 a 75	525	171 a 175	1.075	271 a 275	1.425	371 a 375	1.725	471 a 475	2.025
76 a 80	560	176 a 180	1.100	276 a 280	1.440	376 a 380	1.740	476 a 480	2.040
81 a 85	595	181 a 185	1.125	281 a 285	1.455	381 a 385	1.755	481 a 485	2.055
86 a 90	630	186 a 190	1.150	286 a 290	1.470	386 a 390	1.770	486 a 490	2.070
91 a 95	665	191 a 195	1.175	291 a 295	1.485	391 a 395	1.785	491 a 495	2.085
96 a 100	700	196 a 200	1.200	296 a 300	1.500	396 a 400	1.800	496 a 500	2.100

TABELLA DE PREÇOS N.º 27

Base do 4.º ao 100.º kilometro 5 réis por kilometro
 " " 101.º ao 200.º " mais . . . 4 " " "
 " " 201.º kilometro em diante mais . . . 5 " " "

Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis
		101 a 105	520	201 a 205	915	301 a 305	1.215	401 a 405	1.515
1 a 10	50	106 a 110	540	206 a 210	930	306 a 310	1.230	406 a 410	1.530
11 a 15	75	111 a 115	560	211 a 215	945	311 a 315	1.245	411 a 415	1.545
16 a 20	100	116 a 120	580	216 a 220	960	316 a 320	1.260	416 a 420	1.560
21 a 25	125	121 a 125	600	221 a 225	975	321 a 325	1.275	421 a 425	1.575
26 a 30	150	126 a 130	620	226 a 230	990	326 a 330	1.290	426 a 430	1.590
31 a 35	175	131 a 135	640	231 a 235	1.005	331 a 335	1.305	431 a 435	1.605
36 a 40	200	136 a 140	660	236 a 240	1.020	336 a 340	1.320	436 a 440	1.620
41 a 45	225	141 a 145	680	241 a 245	1.035	341 a 345	1.335	441 a 445	1.635
46 a 50	250	146 a 150	700	246 a 250	1.050	346 a 350	1.350	446 a 450	1.650
51 a 55	275	151 a 155	720	251 a 255	1.065	351 a 355	1.365	451 a 455	1.665
56 a 60	300	156 a 160	740	256 a 260	1.080	356 a 360	1.380	456 a 460	1.680
61 a 65	325	161 a 165	760	261 a 265	1.095	361 a 365	1.395	461 a 465	1.695
66 a 70	350	166 a 170	780	266 a 270	1.110	366 a 370	1.410	466 a 470	1.710
71 a 75	375	171 a 175	800	271 a 275	1.125	371 a 375	1.425	471 a 475	1.725
76 a 80	400	176 a 180	820	276 a 280	1.140	376 a 380	1.440	476 a 480	1.740
81 a 85	425	181 a 185	840	281 a 285	1.155	381 a 385	1.455	481 a 485	1.755
86 a 90	450	186 a 190	860	286 a 290	1.170	386 a 390	1.470	486 a 490	1.770
91 a 95	475	191 a 195	880	291 a 295	1.195	391 a 395	1.485	491 a 495	1.785
96 a 100	500	196 a 200	900	296 a 300	1.200	396 a 400	1.500	496 a 500	1.800



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

DIRECÇÃO DO SUL E SURESTE

Tarifa especial interna n.º 15—Pequena velocidade

(Aprovada por despacho ministerial de 22 de Junho de 1907)

TRANSPORTES FLUVIAES

PARA

DIVERSOS PONTOS DA MARGEM DIREITA DO TEJO

Desde 15 de Julho de 1907

Na estação do Barreiro, poderão aceitar-se para expedir para diversos pontos da margem direita do Tejo, adiante designados e onde a Alfandega permitte desembarques (¹), as mercadorias abaixo indicadas, pelos seguintes preços:

Designação	Do Barreiro á margem direita do Tejo entre Alcantara e Beato
A) — Carvão vegetal, cereaes, fachina (toros de pinho) e lenha:	
Pela carga minima de cada embarcação, computada em 50 toneladas	20.000 réis
Por cada tonelada a mais além de 50 que possa ser carregada na mesma embarcação	400 "
B) — Cortiça, motano (rama de pinheiro) e palha:	
Pela carga minima de cada embarcação, computada em 20 toneladas	8.000 réis
Por cada tonelada a mais além de 20 que possa ser carregada na mesma embarcação	400 "

(¹) Carvão vegetal: na rampa oeste da doca do Terreiro do Trigo.
Cereaes, cortiça e palha: em quaisquer caes e rampas livres.
Fachina (toros de pinho), motano (rama de pinheiro) e lenha: no mercado do pinho, extremo oeste da rampa norte da doca de Alcantara.

CONDICÕES

1.ª — Estes transportes não são obrigatórios e só poderão ser requisitados na estação do Barreiro mediante apresentação da respectiva *Nota de expedição*.

2.ª — Estes transportes efectuar-se-hão em *porte pago*.

3.ª — A carga das embarcações, quando a mercadoria esteja ainda carregada nos wagons, será feita por conta da Administração; quando a mercadoria já estiver descarregada nos caes, será a carga feita por conta do expedidor. A descarga no caes de destino será sempre feita por conta do expedidor ou consignatario, ficando a seu cargo quaisquer despezas que a onerem.

4.^a — O prazo para a carga (quando feita por conta do expedidor) ou descarga será o seguinte:

Para as mercadorias designadas na alínea A), 1 hora por cada 5 toneladas;

Para as mercadorias compreendidas na alínea B), 1 hora e 30 minutos por cada 5 toneladas;

Por cada hora a mais além do tempo concedido ou fração de hora excedente a 10 minutos, cobrar-se-ha 500 réis.

5.^a — Cada embarcação será acompanhada por um factor encarregado de fazer entrega da remessa e cobrar a taxa correspondente á demora da embarcação quando a haja.

6.^a — Na embarcação, ou no rebocador, poderá seguir um empregado do expedidor, sem pagamento de transporte. Se o expedidor pretender que sigam na embarcação os carregadores para effectuarem a descarga pagará cada um 100 réis de transporte.

7.^a — A Administração não se responsabilisa pelas avarias provenientes de molha.

8.^a — Ficam em vigor as condições da tarifa de transporte fluvial em tudo o que não forem contrárias às disposições da presente.

Lisboa, 15 de junho de 1907

O Engenheiro Director

António Lourenço da Silveira.

Exp.º n.º 1.373