

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

Premiada nas exposições de:—Antwerpia, 1894, medalha de bronze
Bruxellas 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 EFFECTIVO, José Fernando de Sousa. — SECRETARIO DA REDAÇÃO Christiano Tavares. — CORRESPONDENTE: MADRID, D. Juan de Bona

Composição e Impressão
Typographia do Commercio
de LEIRIA, ABILIO & SARAIVA
8, Trav. do Sacramento, ao Ca-mo, 7 LISBOA

Redacção e administração
48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48
LISBOA

TELEPHONE N.º 27
Endereço telegraphico: Camiferro

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Mappa da rede dos caminhos de ferro da Companhia de Orleans.

Tarifa especial interna N.º 2 g. v., do Sul e Sueste.
Ampliação à Classificação Geral de Mercadorias, do Sul e Sueste.

Additamento ao art. 15.º da tarifa de despesas acessórias, do Sul e Sueste.

Tarifa especial S. F. N.º 3 p. v., da Companhia Real.

SUMMÁRIO

	Páginas
A REDE COMPLEMENTAR DO CENTRO, por J. Fernando de Souza	273
CAMINHO DE FERRO D'OTAVI, por A. V.	274
PARTES OFICIAIS — Termo de contrato adicional para a construção da linha de Estremoz a Portalegre e Casal de Vide (conclusão) — Decretos de 9 de agosto e portaria de 12 de setembro do Ministério das Obras Públicas — Portaria de 31 de agosto do Ministério da Marinha	274 a 276
O EDIFÍCIO DO CORREIO, por O. S.	276
A PROPOSITO DO CINCOCENTENARIO — XVIII (continuação)	277
LICEUS DE LISBOA, por O. S.	278
PARTES FINANCEIRAS — Carteira dos acionistas — Boletim Commercial e Financeiro — Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis	279 a 281
COMMERCIO PORTUGUEZ	282
OUTRO BRINDE AOS NOSSOS ASSIGNANTES	282
A ESTAÇÃO DE BASILEIA	282
NOTAS DE VIAGEM — IV — Longe da pátria — A transformação de Portugal — O que podíamos e podemos ser — Phantasias e realidade	282
CONSTRUÇÃO E RECIF CACÃO DAS CURVAS DE VIAS FERREAS	284
LINHAS PORTUGUEZAS — Lobito — Lisboa-Londres	284
LINHAS ESTRANGEIRAS — França — Itália — Rússia — África	284
AVISOS DE SERVIÇO	285
ARREMATACOES	285
AGENDA DO VIAJANTE	286
HORARIO DOS COMBOIOS	287
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA	288

A rede complementar do centro

Expus ha tempo o meu modo de ver sobre as linhas complementares da zona do centro que se me afigura merecerem classificação para constituirem o plano da rede complementar.

A publicação do decreto de classificação, de 19 de agosto, no *Diário do Governo* de 31 dá lugar a algumas reflexões sobre as linhas que lograram ser incluídas no plano agora aprovado.

Sobre o plano elaborado pela comissão técnica, submetida a inquérito e modificada em vista das indicações neste feitas emitiiram parecer a comissão superior de guerra e o conselho superior de obras públicas. Linhas houve que reuniram a favor da sua classificação o voto de todas as estações consultivas; sobre outras divergiram os pareceres.

O criterio que presidiu á elaboração do decreto foi o de classificar as linhas á cerca das quais não havia duvidas, reservando para outras etapas o addicionamento em plano de certas linhas cuja classificação é controvertida.

E' preciso não esquecer que a classificação das linhas representa apenas o reconhecimento da sua utilidade e uma orientação dada á iniciativa oficial e privada para a construção de novas linhas, em vez de se deixar ao

acaso na inspiração de momento o delineamento das malhas da rede.

D'esse acto de boa administração, destinado a evitar que um pouco á tóia se projectem novos caminhos de ferro, não resulta compromisso algum, não sendo para estranhar que se classifiquem linhas cuja construção imediata não é de prevêr.

Também por outro lado não ha que estranhar que um plano de classificação deixe por attender varias necessidades de comunicações, aguardando elementos mais completos de informação, porque os governos não ficam inhibidos de acrescentar novas linhas ás classificadas a fim de completar o plano da rede. No que respeita a via larga, foram classificadas todas as linhas propostas pela comissão.

A do Cacem a Caxias está concedida desde 1887 á Companhia Real, que tem a faculdade de a construir sem a isso estar, porém, obrigada.

A construção d'esse pequeno troço, relativamente facil, impõe-se a meu ver, conjugada com o estabelecimento da estação definitiva do Caes do Sodré.

O movimento das linhas de Cintra e Oeste seria desviado da estação do Rocio, que assim ficaria mais desafogada do tráfego com que mal pôde; evitar-se-hia a travessia do tunnel, tornar-se-hia muito mais aprazível o trajecto para Cintra e facilitar-se hiam os passeios e excursões entre Cintra e a zona das praias de Paço d'Arcos a Cascaes. Hoje que a situação da Companhia Real está relativamente prosperta, seria para desejar o addicionamento de tão util complemento ás linhas que explora.

Estou convencido de que a exploração d'esse troço teria beneficia repartição nas receitas da linha de Cascaes e não traria encargos.

A transversal de Setil a Obidos é util e indispensável complemento da linha de Oeste; não me parece, porém, que sob o ponto de vista de receita dê compensação imediata e por isso difícil será construi-la sem auxilio do Thesouro, salvo se houver tráfego para cuja previsão me escassejam os elementos.

Quanto ás transversais do Carregado a Torres e de Alverca á Ericeira, a sua utilidade é incontestável, mas o tráfego proprio da região difficilmente lhes daria alimento suficiente e o de transito representaria apenas deslocação de uma para outra das duas linhas ligadas e nalguns casos até diminuição de receita pelo encurtamento do percurso.

Pôde ser que o facto de uma d'ellas se achar nas cercanias de Lisboa origine tráfego suburbano de valor.

No entanto, não podendo ser objecto de concessão independente, difícil será, por outro lado, que a Companhia Real tome sobre si o encargo da construção.

No grupo das linhas de via reduzida foram classificadas quatro, a saber:

Entroncamento a Gouveia;
Gouveia a Mangualde;
Santa Ovaia á Covilhã;
Arganil a Santa Comba Dão.

As primeiras duas são as mais importantes, especialmente a primeira. A escolha do Entroncamento para origem é a que mais convém ao tráfego, estabelecendo-se ali relações directas entre a nova linha e os principais comboios dos de Leste e Norte.

Também não ha que estranhar a coexistencia de um

troço d'essa linha com outro da de Coimbra a Arganil. Tendo de ser de via reduzida a linha do Entroncamento a Gouveia e impondo-lhe as sujeições do terreno a identidade de directriz num troço com outra linha já concedida, de via larga, sem zona de protecção, a continuidade de via reduzida devia ser assegurada.

A linha que d'este deriva para a Covilhã é de construção difícil mas constitue um affluente util e sobremodo interessante, que permitirá valorizar uma parte da serra.

A linha de Arganil a Santa Comba Dão é de construção difícil; justifica-se porém como ligação da linha de Vizeu com o sistema de linhas de via reduzida do centro, senão para já ao menos para um futuro talvez ainda um pouco remoto.

Não foi classificada a linha proposta para Castello Branco á fronteira, cuja necessidade e exequibilidade não vejo. Tambem o não foi a linha por Certã e Oleiros á Covilhã.

Nada se deve fazer nessa zona sem prévio reconhecimento que sirva de base a uma classificação segura.

Das linhas propostas pela commissão havia uma, a de Thomar por Alcobaça á Nazareth com ramal para Leiria pela Batalha, de incontestável utilidade económica. Obstaram á sua classificação apreensões de ordem militar manifestadas pela commissão superior de guerra. Respeitando embora a opinião de tão abalizada collectividade, não a posso compartilhar. Não vejo que perigos possa ter para a defesa do paiz uma modesta linha de via reduzida muito além das posições de Santarem e Peniche. A estratégia é uma scienzia muito respeitável, mas assás sujeita a variações de opinião. Em nome da estratégia foi imposta a via reduzida á linha de Portalegre para a qual a mesma estratégia preconizou sete ou oito annos mais tarde a via larga.

Esperemos que os progressos de tão mutavel scienzia a levem a aconselhar de aqui a poucos annos a construção da linha de Thomar á Nazareth.

Com a promulgação do decreto de 19 de agosto ficou completo o plano geral da rede ferroviaria do paiz.

Oxalá que surjam iniciativas corajosas e que no governo encontrem apoio a fim de que os benefícios da viação acelerada se estendam o mais breve possível a uma região que devia ter sido das primeiras a usufrui-las e que por menos felizes escolhas de directrizes d'ellas se encontram privadas.

A linha do Norte devia ter seguido por Thomar e Miranda do Corvo a Coimbra.

A da Beira Alta deveria ter ido por Arganil, Ceia e Gouveia á fronteira. Outro foi o seu traçado que as affastou de regiões populosas e activas. Venham pois as linhas secundarias reparar o erro commettido.

J. Fernando de Souza.

Caminho de ferro d'Otavi

Este caminho de ferro foi construído nas colonias allemãs do sudoeste d'Africa pela companhia das minas e do caminho de ferro d'Otavi para trazer os seus minérios de cobre e de chumbo d'Otavi e de Tzumeb ao porto de Swakopmund.

A via é de 0^o,60 e o seu desenvolvimento é de 565 quilometros. Está resolvida a construção d'um prolongamento do caminho de ferro d'Otavi para Grootfontein, numa extensão de 100 quilometros.

A linha tambem tem interesse estratégico para a defesa do norte do protectorado allemão e para o desenvolvimento da colonização no fertil valle d'Otavi particularmente favorável ás explorações agrícolas.

Foi aberta á exploração nos primeiros meses de 1906 em 236 quilometros (secção de Swakopmund a Karbichi). Tem tido um tráfego bastante activo, atingindo só no mez d'outubro 9.600 toneladas de mercadorias e 2.500 passageiros.

O traçado da linha d'Otavi parte de Swakopmund (cota de 15^o,0 acima do nível do mar) a uma altitude de

1.565 metros no ponto culminante. A linha até Omaruru atravessa um deserto, mas as sondagens déram agua.

Os declives do perfil longitudinal chegam a 15 por mil, e excepcionalmente a 23. O raio das curvas não desce a 300 metros, salvo nas estações onde desce a 150 e excepcionalmente a 80.

Ha 110 pontes todas de metal com pilares e encontros de alvenarias. A mais importante, sobre o Khan, tem cinco tramos de 20 metros cada um; uma outra ao kilómetro 346, tem tres tramos de 20 metros.

A sobreextractura é de carris d'aco sobre travessas de aço. O carril é de sapata, tem um comprimento normal de 9^m,0 e uma altura de 90 mm. e pesa 15 kilogrammas por metro. As travessas tem 1^m,25 de comprimento, pesando 12 kilogrammas; ha 13 por comprimento de carril. Esta via é muito mais pesada que a do caminho de ferro do estado, não obstante a largura d'esta ser de 0^m,60 tambem.

Os dois typos de locomotivas empregados, o primeiro de Henschel e o segundo de Lung, teem cilindros de 300, 350 milímetros, ródas motoras de 0^o,70 de diâmetro, superficie de grelha de 0^o,8 e uma superficie de aquecimento de 46 metros quadrados. O seu peso em serviço é de 22.700 kilogrammas, compreendendo 3^m,50 d'água e 1.000 kilogrammas de carvão. sendo a força de tracção 2.700 kilogrammas. Pódem rebocar 78 toneladas com uma velocidade de 40 quilometros em patamar e de 15 quilometros em declive de 0^o,020.

Tem-se adquirido recentemente locomotivas mais fortes, construidas por Henschel, podendo rebocar 100 toneladas em rampa de 0^o,020 a 15 quilometros á hora; teem tres eixos conjugados e um bissel atrás e pesam em serviço 23 toneladas, sendo 18 de peso adherente. O numero total das locomotivas é de 36 com 20 tenders.

O numero de vagons de mercadorias é de 222, sendo 132 plataformas, 55 de bordas altas, 20 cobertos, 5 de gado e 10 de duas alturas de engate para combinar com o material do caminho de ferro do estado.

Os vagons piataformas pesam 3.600 kilog. e podem levar 10 toneladas.

As carroagens de passageiros são mixtas, com plataformas, recebendo 12 passageiros de 1.^a classe sendo 8 sentados, e 16 de 2.^a classe, sendo 12 sentados. Os indígenas viajam em vagons de mercadorias munidos de bancos, a uma tarifa reduzida. A tarifa kilometrica para a 1.^a classe é de 0,125 marcos, e para a 2.^a classe é de 0,075 marcos.

Ha em Usakor uma officina central de reparação para locomotivas e vagons, compreendo forjas, apparelhos de montagem, com uma locomovel de 40 cavallos, empregando 40 operarios europeus, e uma centena de pretos. Ha além d'isso officinas de menor importancia em Swakopmund, Omaruru e Objiourougo.

A. V.

PARTÉ OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio
e Industria

Secretaria Geral

(Continuação do n.º 473)

Art. 7.^o O limite maximo das inclinações será de 20 milímetros por metro.

Art. 8.^o Os carris e outros elementos constitutivos da via ferrea devem ser de boa qualidade e dos melhores modelos, proprios a preencher os fins do seu destino. Os carris a empregar serão de aço e o seu peso não poderá ser inferior a 30 kilogrammas por metro corrente. Serão fixados pelo sistema que a empresa julgar mais conveniente, segundo os ultimos aperfeiçoamentos e com prévia approvação do Governo.

Art. 15.^o Quando o caminho de ferro passar por baixo de uma estrada de 1.^a classe a largura do viaducto será de 6^m,60; sendo distrital 6 metros e sendo municipal 5 metros. A abertura entre os pés direitos será, pelo menos, de 6^m,40 compreendidos os fossos.

A distancia vertical do intradorso á parte superior dos carris será, pelo menos, de 5^m,50.

Art. 24.^o As machinas locomotivas serão construidas segundo os melhores modelos conhecidos e satisfarão a todas as condições actualmente prescritas ou ás que de futuro o forem para pôr em circulação as mesmas machinas.

As carruagens dos viajantes deverão ser igualmente dos melhores modelos, suspensas sobre moias e guarnecidos de assentos.

Havé-las-ha de tres classes, todas serão cobertas, fechadas com vidras e resguardadas com cortinas.

As carruagens de 1.^a e 2.^a classe serão estofadas e as de 3.^a classe terão assentos de madeira.

As carruagens deverão preencher, além do que fica dito, todas as condições prescritas pelo Governo no interesse da segurança publica.

Os vagons de mercadorias e gado, as plataformas e restante material será tudo de boa qualidade e solida construção.

O material circulante terá a disposição adequada para poder percorrer com a conveniente velocidade as curvas de raio minimo e será do tipo mais aperfeiçoado préviamente submetido á approvação do Governo.

Os comboios que levem passageiros terão freio continuo e automatico.

Art. 23.^o Em compensação das obrigações que a empresa tomar sobre si pelo presente contrato, concede-lhe o Governo pelo prazo de 70 annos, contados da data do mesmo contrato, a exploração dos respectivos caminhos de ferro, nos termos e com as condições nelle estipuladas

§ unico. Logo que o rendimento liquido da linha de Portalegre attingir 5½ por cento do custo da construção, determinado por avaliação contradictoria, logo que esta se ache concluída, o concessionario será obrigado a prolongá-la além de Castello de Vide, até entroncar na linha da Beira Baixa, sob as cláusulas do presente contrato, terminando a concessão na mesma data em que cessar a concessão do caminho de ferro de Estremoz a Portalegre e Castello de Vide.

No computo do rendimento liquido deve-se contar com as receitas cedidas pelo Estado e previstas nos n.^os 2.^o e 6.^o do art. 26.^o

Art. 26.^o São asseguradas á empresa as vantagens concedidas nas bases 5.^o e 6.^o da lei de 14 de julho de 1899, a saber:

1.^o O transporte gratuito pelas linhas do Estado, de todo o material preciso para a construção, não tendo, porém, a empresa direito a reclamar indemnizações quando, por causas imprevistas, se interromper o transito por estas linhas.

2.^o Cedencia pelo Governo, durante trinta annos, contados da abertura de cada linha á exploração, de 50 por cento do acrescimo das receitas liquidas do tráfego, nas linhas do sul e sueste, proveniente do affluxo de mercadorias e passageiros das linhas construidas.

3.^o Os auxilios que as camaras municipaes interessadas houverem declarado conceder para o pagamento parcial ou total das expropriações.

4.^o O subsidio que, pelas commissões districtaes, fôr concedido.

5.^o A faculdade, durante trinta annos, de elevar as tarifas até 40 por cento sobre as que o Estado cobrar uas suas linhas ferreas

6.^o Cedencia, por espaço de trinta annos, contados da abertura de cada linha á exploração, da importancia dos impostos de trânsito e sello que incidirem sobre o movimento das linhas

7.^o Isenção, durante trinta annos, contados da data da emissão, para os dividendos das accões e os juros das obrigações, de qualquer imposta a que fossem obrigados pelas leis em vigor.

8.^o Importação, livre de direitos, durante o prazo da concessão, do material fixo e circulante preciso para a construção e exploração das linhas ferreas que não puder ser fabricado em boas condições nos estabelecimentos industriaes do paiz.

§ 1.^o Para a aquisição de quaisquer materiaes, serão prévia mente ouvidas as empresas metallurgicas do paiz e os seus productos preferidos em igualdade de qualidade e de preço, tendo-se em attenção o agio do ouro e os direitos de importação.

§ 2.^o Para o efecto da isenção de direitos considera-se, nos termos do artigo 43.^o do regulamento de 2 de novembro de 1899:

1.^o Material fixo. — Os elementos de superstructura, taes como carris, peças de fixação dos mesmos, travessas metalicas, aparelhos de mudança de via, de sinais, de pesagem de veículos, de inversão de locomotivas, guindastes fixos.

2.^o Material circulante. — As locomotivas, tenders, carruagens, vagons, guindastes moveis; os objectos manufacturados que sejam partes componentes do material circulante e não possam ter applicação diferente, taes como eixos, rodados e aros, lanternas de carruagens e de locomotivas, peças laminadas ou forjadas, destinadas a receber a mão de obra, complementar, metaes em barra, folha, varões ou tubos, machinas ferramentas com destino á feitura e reparação das locomotivas e maiores veículos.

Art. 34.^o Os projectos serão apresentados á approvação do Governo no prazo maximo de 9 mezes, contados da data da assignatura do presente contrato.

A construção deverá começar no prazo maximo de 3 mezes, contados da data da notificação á empresa da approvação do projecto e estar concluída no prazo de 3 annos.

§ unico. O projecto do prolongamento de Castello de Vide á linha da Beira Baixa será apresentado no prazo de 6 meses depois da notificação do Governo para a sua construção, que será levada a effeito no prazo de 3 annos, contados da approvação do projecto.

Art. 35.^o A linha poderá ser aberta á exploração por troços sucessivos a partir da estação de Estremoz, constituidos: o primeiro pelo troço de Estremoz a Fronteira, o segundo de Fronteira á linha de leste, o terceiro d'esta a Portalegre e o quarto de Portalegre á estação de Castello de Vide.

Art. 72.^o Nenhum contrato de exploração ou de arrendamento da linha poderá ser celebrado pela empresa sem prévia autorização do Governo, ficando assegurada á Administração dos Caminhos de ferro do Estado a preferencia para esse arrendamento ou exploração.

E nos termos acima indicados deram os outorgantes por feito e concluído o presente termo de contrato adicional ao de 9 de dezembro de 1903, declarando que se obrigam, cada um na parte que lhe pertença, a cumprir fielmente as condições acima transcritas.

Tendo sido enviada a minuta do presente contrato á 9.^a Repartição de Contabilidade, para ser visada e registada na Direcção Geral de Contabilidade Pública, nos termos e para os effeitos do artigo 25.^o da carta de lei de 20 de março de 1907, foi devolvida essa minuta pela mesma Direcção Geral, que declarou na sua comunicação de 25 de julho ultimo, expedida pela 1.^a Repartição, que não mandou registar nem rubricou a referida minuta por lhe parecer, pelos motivos indicados na mesma comunicação, não estar nos termos das que lhe compete visar, em conformidade do disposto do artigo 25.^o da referida lei, acrescentando a Direcção Geral da Contabilidade Pública que se, não obstante as razões expostas, o Governo entendesse que a minuta devia ser visada, não teria dúvida em o fazer, visto o seu escrupulo consistir unica e exclusivamente em lhe faltar para isso competencia.

Em vista das razões expostas pela Direcção Geral da Contabilidade Pública, o Governo concordou em que a minuta do presente contrato não carecia do «Visto» da mesma Direcção Geral.

Assistiram a este acto como testemunhas o segundo oficial d'este Ministerio Carlos Augusto Elbling e o amanuense Arthur Eduardo Chichorro da Costa.

E eu, Ernesto Madeira Pinto, do Conselho de Sua Majestade, Secretario Geral do Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria, em firmeza de tudo e para constar onde convier, fiz escrever, rubriquei e vou subscrever o presente termo de contrato, que vão assignar comigo as pessoas nelle mencionadas, depois de a todas ser por mim lido. — José Malheiro Reymão — José Pedro de Matos — Carlos Augusto Elbling — Arthur Eduardo Chichorro da Costa — Ernesto Madeira Pinto. — Fui presente, Simão de Gusmão Correia Arouca.

Tem colladas e devidamente inutilizadas duas estampilhas do imposto do sello na importancia de 15900 réis.

Direcção Geral de Obras Publicas e Minas

Repartição dos Caminhos de Ferro

Senhor. — No intuito de subordinar o estabelecimento da rede ferroviaria a um plano methodico, baseado no estudo conscientioso dos interesses geraes do paiz, confiou o decreto de 6 de outubro de 1898 a duas commissões tecnicas o delineamento d'essa rede nas regiões ao norte do Mondego e ao sul do Tejo, fixando os preceitos a seguir na escolha das linhas e determinando as estações e entidades que sobre o plano proposto deveriam ser ouvidas, a fim de se fornecerem ao Governo todos os elementos que o habilitassem a decretar a classificação de um conjunto de linhas que, quanto possível, conciliassem as conveniencias racionaes com as geraes do paiz.

Como consequencia d'esta providencia governativa foram publicados os decretos de 13 de fevereiro de 1900 e 27 de novembro de 1902, aprovando respectivamente os planos das linhas ferreas ao norte do Mondego e ao sul do Tejo, das quais algumas se encontram já hoje em exploração e outras em via de construção.

Para completar tão louvável iniciativa restava porem torná-la extensiva á região compreendida entre o Tejo e o Mondego. Com esse fim se promulgou o decreto de 27 de setembro de 1899, encumbindo a uma terceira commissão o estudo da zona central nas condições do decreto de 6 de outubro de 1898.

O resultado do trabalho d'esta commissão foi sujeito a um inquerito de utilidade publica, que levou a commissão a modificar o primitivo delineamento, attendendo parte das reclamações apresentadas nos limites do que lhe pareceu justo e compativel com as superiores e geraes conveniencias de ordem technica, politica e economica.

Submetido esse plano assim modificado ao exame e critica da Comissão Superior de Guerra e do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, ainda algumas alterações devidamente fundamentadas foram alvitadas por estas estações officiaes, não sendo todavia inteiramente concordes os respectivos pareceres.

Esta divergência de opiniões é bem explicavel não só pela diversidade de pontos de vista sob os quaes o problema foi analy-

zado, consoante a feição especial das entidades que tiveram de o estudar, como também e principalmente pela carencia dos prévios reconhecimentos technicos em uma região de tão accidentada orographia, em que, sem um estudo sobre o terreno, difícil será prever quaes as directrizes que devam merecer a preferencia.

Assim é que, sendo para todos reconhecida a conveniencia de uma linha na vertente sul da Serra da Estrella, desacordos foram as opiniões sobre o seu traçado, opinando uns por uma dispensiosa e difícil directriz que, subindo o atormentado Valle do Zézere, fosse entroncar na linha da Beira Baixa, outros a esta preferindo a que seguindo a ribeira da Certã até Oleiros, aqui transpusesse a linha divisoria das bacias d'esta ribeira e do Zézere, para, ladeando este rio, se dirigir á Covilhã com um traçado não menos difícil e oneroso, e lembrando ainda outros um, a linha mais ao sul, que bifurcando-se da linha de Thomar a Gouveia, fosse pela Certã e Castello Branco até a fronteira em Salvaterra do Extremo.

Outra linha de manifesta conveniencia publica proposta pela commissão seria a que, partindo de Thomar, importante centro de irradiação da rede da via reduzida da zona central, fosse terminar na Nazareth com um ramal para Leiria pela Batalha, se á sua construção se não oppuzessem considerações de ordem estrategica devidamente ponderadas pela commissão superior de guerra.

Ao Governo compete aquilataf superiormente os fundamentos d'estas desconhecidas opiniões, tendo sempre em vista os interesses geraes do paiz, a fim de resolver tão complexo problema com segurança, e por isso pareceu preferivel classificar por agora tão somente as linhas que as circumstancias actuaes apontam como vantajosas, sob todos os pontos de vista, e que tem conformidade de votos das estações consultivas, adiando para mais opportuno ensejo a classificação de outras que não se afiguram de utilidade immediata ou parecem de duvidosa exequibilidade pela desproporção entre o seu elevado custo e diminuto rendimento que, por certo, não constituiria incentivo para a organização de empresas ou companhias que se abalangassem á sua constituição sem garantia de juro ou outra forma de subvenção, que não permitem nem as circumstancias do Thesouro, nem a precedencia que devem ter para as linhas complementares das do Estado, as quantias disponíveis do fundo especial dos caminhos de ferro.

Não tem, portanto, o plano que tenho a honra de submeter ao elevado criterio de Vossa Magestade a pretensão de ser um delineamento completo da rede ferroviaria da região central do paiz, elle representa apenas a fixação das linhas de mais reconhecida vantagem para essa região.

A natural evolução económica de meio e os demorados reconhecimentos a que é conveniente proceder-se irão sucessivamente ajuntando outras linhas que convenha addicionar ao plano proposto, analogamente ao que se deu com a rede ao sul do Tejo, à qual foram posteriormente á sua decretação additadas as linhas de Portalegre e do Sorraia e os ramaes de Aldeia Gallega e de Montemor.

Orientado por este prudente criterio formulei, pois, o plano da rede ferroviaria entre o Tejo e o Mondego, que espero merecerá a approvação de Vossa Majestade.

Secretaria de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria, em 19 de agosto de 1907. — José Malheiro Reymão.

Attendendo ao que me representou o Ministro e Secretario de Estado dos negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria: hei por bem, nos termos do decreto de 27 de setembro de 1899, aprovar o plano geral da rede ferroviaria da região compreendida entre o Tejo e o Mondego, que baixa assignado pelo mesmo Ministro e Secretario de Estado.

O mesmo Ministro e Secretario de Estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 19 de agosto de 1907. — REI. — José Malheiro Reymão.

Plano geral da rede ferroviaria da região comprendida entre o Tejo e o Mondego, a que se refere o decreto supra

Denominação das linhas	Pontos extremos	Principais pontos intermediarios
Via larga		
Linha de Peniche	Setil — Peniche	Cartaxo, Almôster, Rio Maior, Obidos, Amoreira e Atouguia
Linha de Alemquer	Carregado — Torres Vedras.	Alemquer e Merceana.
Linha da Ericeira	Alverca — Ericeira	Bucellas, Malveira e Mafra.
Linha do Cacem a Ca- Cacem-Caxias	Caxias.	Barcarena e Laveiras.

Via estreita

Linha do Entroncamento a Gouveia.	Estação do Entroncamento — Gouveia.	Thomar, Maçãs de D. Maria, Avelar, Miranda do Corvo, Louzã, Arganil, Santa Ovaia e Ceia.
Linha de Santa Ovaia	Santa Ovaia — Covilhã.	Alvoco da Varzea e Tortozendo.
Linha de Arganil a Arganil	— Santa Comba Dão.	—
Linha de Mangualde	Mangualde — Gouveia.	—

Paço, em 19 de agosto de 1907. — José Malheiro Reymão.

Tendo sido indicado Montargil como ponto intermédio da linha de Ponte de Sôr no plano geral da rede ferroviaria ao sul do Tejo, annexo ao decreto de 27 de novembro de 1902, e tendo-se reconhecido a conveniencia de aproximar quanto possivel de Aviz a referida linha: hei por bem determinar que o troço entre Mora e Ponte de Sôr passe entre Galveias e Aviz, ficando assim modificado neste ponto o plano referido.

O Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 19 de agosto de 1907. — REI — José Malheiro Reymão.

Tendo a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, concessionaria da linha ferrea da Beira Baixa, apresentado a conta da liquidação da garantia de juro d'esta linha relativa ao 2.º semestre do anno economico de 1906-1907 (1 de janeiro a 30 de junho de 1907) na importancia de 166:473\$548 réis: ha Sua Majestade El-Rei por bem, conformando-se com o parecer de 5 do corrente do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas e onvida a commissão revisora de contas, aprovar a referida liquidação e determinar que seja paga á mencionada companhia a quantia de 166:473\$548 réis, como liquidação da garantia de juro da linha ferrea da Beira Baixa no 2.º semestre do anno economico de 1906-1907.

O que se comunica ao director fiscal de exploração de caminhos de ferro para seu conhecimento e devidos efeitos

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

Caminhos de Ferro do Estado

Councilho de Administração

Rectificação

No decreto de 19 do corrente publicado no *Diário do Governo* n.º 188, de 24 do mesmo mez, e referente á expropriação para a linha ferrea de Valença a Monsão, onde se lê: «Parcela n.º 90 com 128 metros quadrados» deverá ler-se: «Parcela n.º 90-A com 128 metros quadrados».

Lisboa, 27 de agosto de 1907. — O Vogal Secretario, José Fernando de Souza.

Ministerio dos Negocios da Marinha e Ultramar

Direcção dos Caminhos de ferro Ultramarinos

Sua Majestade El-Rei, conformando-se com o parecer da Comissão Superior Technica de Obras Publicas do Ultramar: ha por bem approvear o projecto do primeiro lanço do caminho de ferro de S. Thomé, entre a origem S. Sebastião e o kilometro 6,360, devendo porém elevar-se pelo menos a 200 metros o alinhamento recto em que ficará a estação de partida dos terrenos proximos do forte de S. Sebastião, e o projecto do ramal da alfandega, na extensão de 1.026m,5, devendo ser elevado a 10 metros o raio de curva de concordância entre os perfis 4 e 6.

Paço, em 31 de agosto de 1907. — Antonio Carlos Coelho de Vasconcellos Porto.

O EDIFÍCIO DO CORREIO

Uma das grandes deficiencias da cidade de Lisboa no que respeita a edificios publicos é a de um palacio com a instalação accommodada a todas as necessidades, que hoje são muitas, do serviço postal e telegrafico.

Mesmo quem não tenha visitado cidades estrangeiras com as quaes faça faceis comparações d'onde logo re-

sul'a o contraste pouco lisongeiro para nós, bastará pensar no modo por que estão distribuidos os serviços postais no edifício do Terreiro do Paço, com a *posta restante* a um lado, com caixas para a correspondência noutra parte, com as caixas para jornaes e correspondência geral em sítio muito diferente, com a repartição do refugo num corredor distante, tudo acanhado, tudo sem nexo apparente, tudo de complicada comprehensão para estrangeiros; bastará saber como estão alojados no sótão do ministerio das obras publicas, com passadiços, escadas a subir e a descer, casas sem luz, sem ar, as diversas repartições da administração dos correios e telegrafos, para se concluir, sem hesitações, nem duvidas, que urge sair de tal estado de cousas voltando a estudar o plano que em tempo se formulou para se abandonar sem se saber porquê.

Em toda a parte em qualquer terra importante, embora não seja a capital d'um paiz, o edifício dos correios, a *posta* tem uma independencia e uma installação accommodada.

Lisboa merecia bem um palacio expressamente feito com este fim, embora não fosse tão sumptuoso como qualquer d'aquelles cujo projecto foi apresentado em concurso e de que admirámos os planos na exposição realizada nas salas da camara municipal.

O aumento constante e progressivo que tem tido o movimento postal tanto para o paiz como para o estrangeiro justificaria bem a despesa a executar na realização d'um edifício que satisfizesse as necessidades do serviço, que pelas suas linhas architectonicas trouxesse uma parcela de formosura á capital onde poucos edifícios monumentaes se erguem, e dêsse trabalho aos nossos artistas, architectos, escultores, pintores e decoradores.

O consequente aumento das receitas que resultam para o Estado do serviço postal justificaria igualmente que uma parte d'esse aumento se destinasse á construção do edifício.

Lisboa, porto marítimo de primeira ordem, testa de linhas postais para o ultramar não pôde deixar de estar ligada directamente da sua estação de correio geral para o mar e para as vias ferreas.

Tem de construir um edifício em local que ao mesmo tempo satisfaça ás condições de receber e expedir sem perda de tempo as malas que lhe cheguem pelas vias ferreas e as que expede ou recebe dos navios que acostam ás seus muros de caes.

A situação do edifício dos correios, a nosso vêr, tem de ser no Aterro junto à linha de Cascaes pela qual e pelo valle de Alcantara receberia as correspondencias.

Isto até teria a vantagem de desaccumular a estação já acanhada do Rocio.

No Terreiro do Paço, logar central para uma grande parte do commercio da cidade, podia e devia ficar uma succursal dos serviços telegrafo-postais, que pouco a pouco iria perdendo a sua importancia á medida que a tradição, o costume ou rotina, se fossem esbatendo.

E o ministerio das obras publicas ganharia todo o espaço que ocupam actualmente as mal installadas repartições dos correios e telegrafos, o que também constituiria uma vantagem digna de ponderação por se saber que luta contra uma grande falta de logar para o desenvolvimento dos seus serviços e installação de dependencias, archivos, repartições, etc.

Como poderia realizar-se um melhoramento que nos tirasse da posição pouco invejável de estar a testa de linhas postais internacionaes inferior quanto a installação, a Barcelona, Madrid, Genova, etc.?

Bastaria que fosse consignada obrigatoriamente e por lei uma verba de 60 contos annuaes, tirada da receita do serviço telegrafo-postal, para com esta importancia se contrair um emprestimo pelo qual em prestações trimestraes, durante 5 annos, se procedesse, por empreitada geral e sob a fiscalização do Estado, á construção do palacio telegrafo-postal.

Essa verba annual daria para o pagamento do juro e para a amortização do emprestimo, e havia de dar posteriormente para se continuar procedendo da mesma forma noutras cidades, installando devidamente os serviços e continuando assim a obra já principiada por alguns directores geraes que compraram casas particu-

lares em diversas terras do paiz como Leiria, Figueira, etc.

Não só as vias ferreas e os portos são elementos de prosperidade das nações. A vida moderna tem exigências especiaes a que urge attender.

D'antes construiam-se cathedraes que erguiam para o céo as suas agulhas rendilhadas de granito ou calcareo lavrado e abriam numa florescencia de pedra as rosaceas filigranadas.

A epoca actual mais utilitaria e prática prefere cousas de que venha proveito immediato. Lançam pontes, furam tunelis, rasga canaes, cava docas.

Mas não dispensa o cunho artístico que tudo embelleza e doura e que muitas vezes depende mais do bom gosto do que da riqueza.

Genova á sua estação principal das vias ferreas, com os serviços do trasego tão racionalmente divididos e methodizados, estação pequena decerto, soube dar pela arte uma grandeza, um ar monumental.

O edifício postal de Marselha occupa um quarteirão inteiro d'aquella velha, activa e laboriosa cidade comercial no primeiro porto da França, e tem logo pelo aspecto imponente da sua fachada principal, o cunho da importancia que attingem os serviços respectivos naquelle testa de linha tambem para o Oriente e para a Argelia.

Construir um edifício dos correios com as commodidades indispensaveis e com as disposições proprias para se facilitar o serviço tanto para terra como para o mar, é indispensavel; mas essa construcção não pôde em Lisboa ser uma construcção banal, uma casa com muitas janelas, um barracão. Tem de ser um monumento moderno.

Deve abrir-se.

Deve escolher-se o local ouvindo a Associação Commercial e a Associação dos Engenheiros.

Deve seguidamente proceder-se á redacção do projecto respectivo com 3 premios para os projectos prefeitos e indemnização para os restantes approvedos.

Deve além d'isto notar-se a lei que destina a verba para as despesas da construcção.

Noutro artigo nos referimos ás necessidades da construcção do novo lyceu que pretendíamos se fizesse rapida e economicamente.

Agora tratando d'este edifício especial, que tamanha significacão tem numa cidade moderna, edifício unico, visitado por nacionaes e estrangeiros já não alvitramos uma construcção simples e barata. Tem de ser monumental embora sem sumptuosidades.

O que não podemos, sem vergonha, é continuar como até aqui, com os serviços telegrafo-postais de Lisboa espalhados, ou disseminados por todos os cantos do ministerio das obras publicas e outras do Terreiro do Paço — verdadeiro quebra-cabeça de estrangeiros e até dos nacionaes.

O. S.

A propósito do Cincoentenario

Synopse dos Directores das linhas de Este e Norte de Portugal

XVIII

(Continuação)

O engenheiro D. Angel Arribas considerou ser de grande dificuldade o exercicio do seu cargo em substituição de D. Eusebio Page a quem os agentes quer superiores quer da classe operaria publicamente manifestaram o pesar do seu afastamento. Tratou portanto de conquistar a cooperação de todos os agentes da empresa, não só elogiando os seus serviços anteriores como incitando nelles o amor proprio confiando no seu leal auxilio no trabalho que restava por concluir.

Finda a missão que incumbia ao engenheiro em chefe dos serviços da construção e ficando apenas a necessidade de consolidação dos trabalhos construídos foi para

cargo de engenheiro de via e obras nomeado o engenheiro Nicolai Joseph Le Crenier cujos serviços na construção lhe serviram de recomendação.

Para o cargo de engenheiro chefe do serviço de material e tracção abandonado por Alfred Ghebhard, foi nomeado um engenheiro espanhol de nome Murillo, pessoa de elevadas qualidades sociais mas a quem a falta de experiência absolutamente indispensável em tão difícil cargo tornariam de grande dificuldade o seu exercício se na alta competência e leal cooperação do chefe das oficinas, Henry Brasseur, discípulo e fiel executor da organização do serviço de material e tracção, estabelecida pelo engenheiro Ghebhard, não encontrasse o auxílio necessário para só deixar seguir o que estava em vigor sem nada alterar e apenas manter.

O serviço de contabilidade geral transferido para o serviço d'exploração continuou ficando a cargo do antigo chefe de contabilidade do conselho de administração, Eduardo Munró.

Dos serviços d'exploração a cargo de D. Julian Gomez y Araestre apenas podia considerar-se regularmente organizado o do movimento que poucas modificações tem sofrido na sua geral acção orgânica até o presente.

Os serviços de fiscalização e estatística apenas funcionavam por sistema empírico sem a regularidade tão absolutamente indispensável para a rigorosa aplicação dos elementos de receitas e despesas de exploração ferroviária. Este serviço que, depois de feito por Carlos José Caldeira e por elle abandonado por ter sido nomeado administrador geral das alfandegas fôrta incumbido a Henrique Mouchet, habilíssimo agente de escriptorios comerciais e ao serviço do caminho de ferro desde a sua origem pela concessão Hislor mas que não possuia os conhecimentos especiais de um serviço dos de mais meticulosas exigências na sua aplicação.

O serviço commercial estava incorporado no do movimento e apenas se limitava a tentativas de vencer os antigos sistemas de rotina sem sacrificar os direitos de aplicação da tarifa geral e que tornava quasi nullo o serviço de transportes ferroviários apenas aproveitados quando por circunstâncias especiais os tornavam de mais vantagem sobre os anteriormente usados.

Exultavam de satisfação os agourentos adversários do grande esbanjamento dos dinheiros públicos no estabelecimento de viação acelerada em paiz sem elementos para a alimentar!

Se esses pessimistas de mau agouro hoje vivessem?... É possível que algum exista e leve para o outro mundo notícias do erro em que viviam os que não confiavam no grande proveito que o paiz lucrou e ainda tem a ganhar.

Era pois da maior dificuldade vencer os hábitos seculares adoptados no paiz para as comunicações entre as suas povoações limitando-se a vender os seus produtos agrícolas por preços que muitas vezes não compensavam o custo e trabalho da produção.

As localidades facilmente comunicáveis com portos marítimos ou fluviais continuavam a aproveitar esses meios para transporte dos seus géneros auxiliando-se de intermediários que eram os que mais lucravam sem risco de perda nas transacções entre produtor e consumidor.

A maior parte das estações privadas de estradas que puzessem a via ferrea em contacto com povoações interiores tornavam difícil não só para géneros como até mesmo para pessoas o aproveitamento da viação acelerada que só em caso de absoluta necessidade era utilizada.

As comunicações da capital com a Beira Baixa e alto Alemtejo tinham lugar por Abrantes e d'ahi seguiam o Tejo através dos maiores perigos e dificuldades a Villa Velha de Rodam sendo ainda pelo Tejo que o varisco era valioso competidor da via ferrea.

Para as localidades mais importantes da Beira Alta houve desde pouco depois de aberta a circulação a linha do Norte notável preferência pela estação da Mealhada contribuindo para essa preferência a distância e dificuldades de navegação pelo Mondego até a Figueira da Foz. Não obstante essas dificuldades os importantes transportes de vinhos evitavam o caminho de ferro e seguiam

a via fluvial. Por Mealhada se comunicava com Vizeu e outras localidades afastadas de Dão.

Tomar e suas circumvizinhanças aproveitavam o Tejo pela Barquinha.

Até Aveiro pela ria e confluentes do Vouga tornavam quasi desaproveitadas as comunicações ferroviárias de ou para o Porto.

A linha de Leste era a que fornecia à exploração tráfego de mais importância.

A Companhia de Madrid a Zaragoza e Alicante ainda não possuía porto algum no Atlântico e apenas o de Alicante no Mediterrâneo. Sendo as companhias Andaluzas possuidoras dos portos de Cadiz e Sevilha, eram forçosamente tributárias da companhia de Madrid-Zaragoza por só poderem comunicar por Alcazar de S. Juan com o resto de Espanha e vice-versa. Era natural que a companhia do Meio dia fizesse pagar bem caro esse tributo que de ou para as linhas andaluzas tirava a melhor receita da sua exploração.

Liceus de Lisboa

Repartiu-se em três o antigo liceu central de Lisboa, cuja população fazia estoivar por todas as costuras o velho cazarão arvorado em escola secundaria na primeira cidade do reino.

Formaram-se novos liceus, adaptando-se analogamente outras tantas casas de habitação igualmente impróprias ao novo uso a que se destinam.

E foi um excelente serviço esse, porque, ao menos, logrou desaccumular por algum tempo o liceu do Carmo, que não podia comportar tamanha população académica.

Ficou, porém, resolvido o problema da instalação dos três liceus da capital? Poderemos continuar assim? Longe disso; reduziu-se ou diluiu-se o mal, é certo, visto que não se juntam num único liceu todos os alunos, mas tantos são os inconvenientes existentes ainda, que se torna indispensável não largar de mão o assunto, tanto em obediência às mais elementares normas da pedagogia escolar, como em atenção aos preceitos de profilaxia social e às imposições da higiene.

Nem a situação em que se encontram os liceus, nem a sua distribuição pela cidade, nem o seu numero, nem as condições materiais dos edifícios que se adaptaram para este fim por os não haver mais próprios, podem satisfazer.

Continuar tal estado de cousas, segundo o velho sistema português que torna efectivo e permanente o que apenas se poderá admitir como transitorio ou provisório, é darmos uma pública demonstração de que nos desinteressamos pela causa do ensino, causa que as nações mais cultas antepõem a qualquer outra porque d'ella promanam todas as prosperidades dos povos.

Dissémos que não bastam três liceus, na capital. Para se contraprovar tal afirmação bastará consultar as estatísticas e reconhecer, como é necessário, em cada um, e em especial no do Carmo, subdividir em turmas a frequência enorme e constantemente ascendente que a elles concorre.

Por agora seriam necessários mais dois liceus, ao menos, um a servir Belém e Alcântara outra a parte oriental da cidade, mas melhor ainda seria a criação de tres para dotar com um liceu os novos bairros ao norte.

A distribuição dos liceus também não é boa. Peca por ter dois liceus a menos de um quilometro de distância, no Carmo e S. Domingos, deixando ao resto da cidade apenas o excelente liceu da Lapa, colocado num bom sitio mas de instalação acanhada.

Peca porque ambos estes liceus estão em locais pouco próprios para escolas, que dificultam a disciplina académica, muito em contacto com o movimento da parte mais animada e agitada da cidade, sem quietação e sosiego, com convites tacitos à saída dos alunos no intervallo das aulas.

Em quanto não houver outra solução, melhor fôr deslocar o liceu de S. Domingos para Santa Martha, ou mais para o norte afim de servir uma região de população

crescente, deixando a casa que actualmente ocupa para que o liceu da 1.^a zona escolar podesse dividir-se em dois, tendo no Carmo os primeiros annos ou classes até a quarta e em S. Domingos a 5.^a, 6.^a e 7.^a

A installação é deficientissima. Ha aulas separadas umas das outras por simples biombos. O que numa se diz, ouve-se na outra. Os corredores são acanhados. A ventilação insufficiente; a luz impropria. Faltam pateos e telheiros. Não ha logar para gimnasios e recreios. As retretes e urinoes deixam a desejar. faltam vestiarios, faltam laboratorios, gabinetes, salas d'estudo. Falta tudo quanto é essencial em estabelecimentos d'esta natureza.

O liceu da 3.^a zona escolar ou da Lapa, em que o zelo do seu esclarecido reitor que tem a paixão do ensino e uma rara aptidão para aproveitar os recursos de que dispõe, começa a ser insufficiente tambem, por acanhado, e irá enfermar dos males dos outros apesar da sua situação e do jardim ou pequeno parque de recreio que possue, se não se adoptar o facil expediente de se lhe augmentar a capacidade e accrescentar pelo aluguer de casas proximas.

D'esta ligeira vista geral que se nos afigura exacta se conclue que os liceus de Lisboa não satisfazem: nalguns é impossivel manter a ordem e disciplina, em todos ha deficiencias que prejudicam a pedagogia e a higiene.

Não servem bem o publico. Ora um publico deve merecer cuidados e attenções especiaes. É constituído pelos nossos filhos, pela geração de amanhã.

Mandá-los ao liceu para se instruirem e em vez d'isso irem lá corromper-se fisica e moralmente, é um perigo que urge evitar.

Como se julga resolver a dificuldade? Quando o ensino secundario tiver uma organização diferente da actual, sendo a grande maioria dos alumnos instruida nos collegios particulares, julgou-se que um unico liceu, grande, bem installedo, em sitio central mas afastado do builio da cidade, satisfazia.

Escolheu-se a cérea do convento de Jesus para local do novo liceu central. Elaborou-se o projecto do edificio, rico de cantarias, monumental, à maneira portugueza.

A maneira portugueza tambem começaram a fazer-se as fundações d'este edificio grandioso, sem prévias sondagens que demonstrassem a natureza do fundo dos terrenos.

Aconteceu que tiveram de enterrar-se em alicerces dezenas e dezenas de contos.

Sepultado assim todo este dinheiro, hesitou-se então. Deverá continuar se a obra?

E nestas hesitações se anda ha muito.

Parece que se resolveu recentemente prosegui, alterando a traça primitiva, trajando com menos galas de cantaria lavrada a construcção, amputando lhe partes, embaratecendo-a.

Não seremos nós que protestemos. Deve aproveitar-se o dinheiro que tão mal se enterrou, utilizando essas fundações.

Somos pobres de edificios publicos. Andamos com re partições pelas casas de renda e bom será, portanto, que ali se construa casa aproveitavel.

Sómente diremos que a solução, sob o ponto de vista das necessidades liceaes, não satisfaz.

Urge fazer cousa mais rapida e mais practica.

Com 270 contos gastos em 2 annos pôdem construir-se 3 liceus em Lisboa.

E' claro que não serão edificios monumentaes, mas serão escolas á maneira das da Suissa, confortaveis, alegres, ventiladas, cheias de luz, espacosas, com as accommodações proprias para alumnos, material d'en-sino; com gimnasios, bibliothecas, museus, amphitheatros e salas d'estado; com todas as dependencias que se reclamam nestas fabricas de ideias, nestas officinas que trabalham nos cerebros dos nossos rapazes, que devem trabalhar no seu coração tambem e contribuir para o desenvolvimento e robustecimento do seu corpo.

Dizia-me ha pouco um engenheiro nosso amigo que visitou a Suissa e numa das suas cidades andava acompanhado d'um amavel *cicerone* que exercia a profissão d'este engenheiro: «O que elle me mostrava principialmente eram as escolas, não os serviços que determinavam a minha visita e exame. Mal se passava por uma

escola, parava a carruagem e dizia-me—venha ver a nossa escola para tal e para tal. Fazia-o com orgulho verdadeiro».

E essas escolas como são! Edificios modestos, simples, baratos. Valem pelo que ensinam, não pela sumptuosidade da sua architectura.

Com 90 contos pôde construir-se em Lisboa um bom liceu, em logar apropriado e muitos ha ainda em que a expropriação seria barata ou em que mesmo não seriam necessarias expropriações.

Um edificio, leve, de ferro e tijolo, ou de alvenarias ligeiras, elegante e apropriado ao sim, constroe-se rapidamente.

Temos optimos architectos para lhes redigir os projectos e optimos constructores para os erigirem.

Faça-se isso depressa, mas não esqueça uma cousa essencial.

Nada de se construirem por administração directa do Estado, com dotação annual no orçamento, despesas por duodecimos; fornecimentos pelos empreiteiros do costume; ordens aos engenheiros para admissão de pintores quando são necessarios pedreiros, estucadores quando se carece de carpinteiros.

Se não, é necessario elevar a verba multiplicando-a por 5, isto é, gastar 450 contos num liceu que já não terá nada do que havia no projecto primitivo.

Tem de se fazer a construcção como as dos particulares—por empreitada.

Só d'este modo a capital logrará obtemperar a uma das suas mais instantes necessidades.

O. S.

PARTÉ FINANCIERA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de ferro
Portuguezes

Administração

Amortização do 1.^o semestre de 1907, por compra no mercado

Obrigações de 3.^o/o privilegiadas, de 2.^o grau

(Continuado do numero anterior)

254 311 — 254 571 — 255 114 — 257 340 a 257 342 — 261 338 — 261 339 —
262 581 — 262 582 — 265 552 — 262 519 — 268 206 — 272 475 — 274 231 —
274 232 — 278 094 — 279 819 a 279 833 — 281 395 — 281 396 — 281 950 a
281 958 — 281 977 a 281 992 — 282 715 — 282 716 — 282 993 a 283 000 —
283 501 a 283 538 — 284 098 — 285 367 a 285 376 — 285 391 a 285 408 —
288 479 a 288 488 — 289 579 — 289 853 — 290 389 a 290 392 — 290 983 —
290 984 — 291 327 a 291 329 — 291 749 a 291 758 — 291 672 — 291 763 —
292 413 a 292 432 — 292 979 — 293 197 — 293 357 — 293 358 — 293 838 —
299 936 a 299 960 — 299 967 a 298 980 — 305 801 — 305 954 a 305 958 —
305 962 a 305 965 — 305 971 a 305 973 — 307 676 a 307 689 — 308 493 a
308 496 — 312 833 — 313 015 — 316 428 — 318 263 — 318 264 — 319 961 —
320 221 — 320 222 — 323 118 a 323 132 — 332 767 — 332 768 — 333 563 —
333 564 — 333 891 — 334 599 a 334 606 — 336 758 — 340 514 a 340 516 —
343 286 — 343 287 — 344 999 — 345 000 — 345 186 — 345 957 — 345 958 —
349 812 — 349 813 — 353 447 a 353 450 — 353 953 a 353 956 — 354 275 —
354 325 a 304 328 — 354 623 — 355 705 — 355 706 — 356 523 a 356 530 —
363 808 a 363 811 — 363 865 — 364 913 — 364 914 — 365 316 — 365 928 a
365 930 — 368 271 a 368 276 — 368 889 — 368 890 — 369 643 a 379 646 —
369 677 — 369 678 — 369 831 — 369 832. — Total 870 obrigações.

Estas obrigações teem todas o coupon n.^o 7 e seguintes.

Obrigações de 4.^o/o privilegiadas de 2.^o grau

1 291 a 1 293 — 2 505 — 2 506 — 5 004 — 5 038 — 5 049 — 5 941 —
6 023 — 6 698 a 6 700 — 9 332 — 9 417 — 10 053 — 10 408 a 10 411 —
10 803 a 10 806 — 10 947 a 10 950 — 16 974 — 11 230 — 11 242 — 11 261 —
12 866 — 15 637 a 15 640 — 17 290 — 17 479 a 17 481 — 17 853 a 17 860 —
22 699 — 22 700 — 23 122 — 23 123 — 23 128 a 23 136 — 23 491 a 23 499 —
23 785 — 24 918 — 25 903 a 25 908 — 32 996 a 33 000 — 38 949 — 38 950 —
38 975 — 38 992 — 38 993 — 56 121 — 59 170 a 59 175 — 62 882. — Total
100 obrigações.

Estas obrigações teem todas o coupon n.^o 7 e seguintes.

Obrigações de 4 1/2.^o/o privilegiadas de 2.^o grau

3 Titulos de 5 obrigações — 214 — 2 156 — 2 307 —
25 Titulos de 1 obrigação — 3 338 a 3 346 — 3 671 a 3 673 —
3 899 — 3 974 — 3 975 — 6 320 — 6 498 — 6 782 — 8 791 — 9 532 —
10 803 — 11 170 — 11 171 — 12 322 — 15 116.

Estas obrigações teem todas o coupon n.^o 7 e seguintes.

Boletim Commercial e Financeiro

O *Moniteur Industriel* publica num dos seus ultimos numeros um estudo muito interessante sobre a divisão da propriedade e suas consequencias, tratando o assunto genericamente, mas referindo-se mais especialmente à situação da Inglaterra, em que o despovoamento dos campos se accentua cada vez mais, sendo o governo inglez forçado a estudar o assunto, a fim de procurar remediar semelhante mal, que pôde ser de resultados economicos bastante desastrosos para a Grã-Bretanha.

Como é sabido os ingleses não tem código civil, e a propriedade em Inglaterra pertence a um certo numero restrito de privilegiados.

Sem duvida que este estado de cousas muito contribuiu no passado para o poder do Reino-Unido, dando aso a que ella pos sua colónias em todas as partes do mundo. Mas toda a medalha tem reverso e o resultado foi despovoarem-se os campos, os cultivadores tornarem-se raros, os rapazes partirem para as fabricas, abandonando as suas aldeias.

E' com estes symptomas alarmantes que o gabinete liberal se tem preocupado e que o levaram a propor reformas importantes na organização e constituição da propriedade ingleza. Segundo o pensamento dos membros do governo, a divisão das terras deve ser um elemento de estabilidade social e política.

E' claro que esta doutrina não é absoluta e nunca poderia ser posta como principio por isso que tem sido e continuará a ser contraditada pelos factos nas diversas partes do globo, segundo o caracter e tendencias dos povos.

Quando a industria é prospera e assegura grandes salarios, o operario rural abandona a terra e vai para as cidades. O mesmo phenomeno terá em toda a parte as mesmas consequencias.

A aglomeração dos homens nas cidades pôde porém encontrar correctivo no desenvolvimento das empresas coloniaes e é o que sucede na Inglaterra e mesmo em França antes da revolução. Em certos paizes mais favorecidos, como a Belgica, a officina não prejudica a charrua.

Nos deportamentos do norte da França dá-se uma situação analoga. O operario e o aldeão tem ocupado lá, até agora, os seus lugares respectivos.

Em Inglaterra, o exodo produziu-se, e em tais condições, que o governo se vê obrigado a intervir para multiplicar as pequenas herdades, o que seria o ponto de partida para a divisão das grandes propriedades.

A situação actual pôde exprimir-se pelos seguintes algarismos comparativos: Em Inglaterra contam-se 972 000 proprietarios da terra (*landlords*), dos quaes 2.000 possuem a metade dos terrenos cultivados e 91 a sexta parte. Em França o numero dos proprietarios rurales excede 4.700.000, dos quaes 3.500.000 cultivam com as suas proprias mãos, e o total das contribuições atingem 10 milhões. Concentração d'um lado, divisão do outro é a formula que convém aos dois paizes tão vizinhos e tão diferentes.

*

Em relação á população total, o numero dos proprietarios representa $\frac{1}{2}\%$ em Inglaterra, ao passo que é de 5% na Alemanha, de 7% na Italia, de 8% nos Estados Unidos, de 9% na Austria e em França, e de 14% na Russia.

Nestes algarismos devem meditar todos os que se ocupam das questões sociaes. Fornecem a explicação dos grandes problemas do tempo presente e serão os elementos principaes das soluções que o futuro ha-de trazer. Quanto mais accesivel ás massas se tornar a propriedade mais raras serão as revoluções.

A superficie média das propriedades é de cerca de 120 hectares em Inglaterra, de 80 nos Estados Unidos, de 16 na Austria, de 14 na Alemanha, de $13\frac{1}{2}$ em Italia, de $12\frac{1}{2}$ em França, de 7 na Belgica. A superficie das terras incultas, não compreendendo as florestas, representa, em Inglaterra, 29% das terras susceptiveis de cultura.

Se viesse uma guerra, uma crise economica intensa, a Inglaterra ficaria exposta á fome, apesar dos seus navios e das suas colônias.

As outras nações da Europa com regimens diferentes estão em melhor situação.

Assim, a proporcão de terras incultas para terras agricolas é: em França, de 9%; na Belgica, de 9,4%; na Alemanha, 9,9%; na Hungria 10,2% (incluindo as montanhas).

De tudo isto resulta que apenas a quinquagesima parte da população ingleza está empregada nos trabalhos dos campos, ao passo que a proporção é d'um quinto para a Dinamarca e d'um sexto para França; este ultimo paiz experimentado tambem pela despopulação.

Em 38 milhões d'habitantes, o numero dos operarios agricolas, em Inglaterra, desceu a 682 000 contra 983.000 em 1881.

Todas as medidas até agora tomadas para evitar semelhante desastre teem sido infructiferas. As autoridades locaes, encarregadas de reconstituir a propriedade rural e de reunir de novo os trabalhadores da terra, nada teem conseguido apesar dos convites do poder central. Contra um exodo tão consideravel da população dos

campos não ha leis nem regulamentos que possam conseguir o deseñado exito. São os costumes que se torna preciso reformar.

A fim de que para a terra de novo voltem as inclinações é necessário despertar certas virtudes que não são precisamente modernas: o desinteresse, a previdencia, a perseverança e o espirito de familia.

O trabalho da fabrica, mais remunerador na apparencia que o da terra, proporciona prazeres mais variados, embora menos salutares, de que os que gosam os homens do campo.

Depois o gosto da aventura e da especulação é natural em Inglaterra. Afasta das aldeias grande numero de adolescentes, audaciosos e sedentos de subirem depressa.

Não se vê facilmente o que possam fazer os *County Councils* dos campos para melhorar uma situação que se tornou alarmante.

A lei permitte-lhes expropriar os *landlords*, mas a terra não vale senão pelo homem que a occupa, diz um velho dictado. O espaço nada vale se a população a abandona.

O gabinete inglez propôz á camara dos Commons tornar a expropriação obrigatoria em proveito das comunas a fim de estas se constituirem proprietarias d'um dominio susceptivel de cultura e que poderão alugar aos habitantes.

Esta nacionalização do solo, que é um expediente socialista, não dará resultado porque o homem do campo toma interesse pela terra se a adquiriu; o papel de rendeiro municipal não o tentará muito.

O sistema adoptado pelos russos vale mais porque põe a terra expropriada á disposição dos proletarios, com o pagamento do preço em annuidades.

Em Inglaterra, segundo a legislacão actual o homem do campo aluga e não pôde tornar-se proprietario mesmo depois de ter pago um aluguer de oitenta annos. Se não lhe derem outras vantagens pecuniarias esta perspectiva não o tenta.

E' preciso que o aluguer da terra sirva para reembolsar o condado ou o Estado das despesas d'acquisição do solo expropriado, isto é, dos empréstimos contratados para tal effeito.

No projecto ministerial, os *fotes*, que tem o nome de *Small Holdings*, terão de 2 a 20 hectares, o maximo, e não poderão ser alugados por mais de 1.250 francos.

A dificuldade está em haver quem adeante ao locatario o dinheiro preciso para a cultura. Será pois indispensavel pensar na organização do credito agricola. É esta uma face da questão a que o governo inglez não attendeu mas que se torna necessário estudar.

Os problemas sociaes e economicos não se resolvem como as equações, por formulas.

*
Foi publicado durante a quinzena a nota da dívida fluctuante relativa aos meses de junho e julho ultimos.

A dívida, em 30 de junho, decomponha-se pela seguinte forma:

No paiz.....	62 987:125\$822
No estrangeiro.....	11.668:000\$725
	74.655:126\$547

e em 31 de julho:

No paiz.....	63 972:660\$404
No estrangeiro	12.244:738\$400
	73 214:398\$804

O aumento da dívida fluctuante, feita a comparação entre o mez de junho de 1906 (nota definitiva) e o de junho de 1907 (nota provisoria), foi de 1 308 contos

De junho para julho d'este anno o aumento foi de 559 contos.

Se juntarmos aos aumentos successivos da dívida fluctuante a importancia da venda de titulos na posse do Thesouro, chegaremos facilmente á conclusão de que a situação financeira do paiz se tem aggravado sensivelmente.

Continua a ser resumido o movimento de transacções no nosso mercado bolsista.

As cotações dos diversos valores teem-se mantido sem alterações sensiveis.

No mercado de operações a prazo os valores sobre que principalmente incidiram transacções foram: acções da Companhia do Assucar de Moçambique, Companhia de Moçambique, Companhia Real dos Caminhos de ferro, Tabacos, Zambezia e Beira Alta; obrigações da Companhia Real 2º grau, Beira Alta 1º e 2º graus.

Publicamos a seguir, como de costume os ultimos preços das diversas divisas cambiaes.

	EM 15 DE SETEMBRO		EM 31 DE AGOSTO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque.....	50 $\frac{7}{8}$	50 $\frac{3}{4}$	51 $\frac{5}{16}$	51 $\frac{3}{16}$
" 90 d/v.....	51 $\frac{3}{8}$	—	51 $\frac{7}{8}$	—
Paris cheque.....	562 $\frac{1}{2}$	564 $\frac{1}{2}$	557	539
Berlim ".....	230	231	228	229
Amsterdam cheque.....	383	384 $\frac{1}{2}$	386	388
Madrid cheque.....	825	835	803	812

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

SETEMBRO

BOLSAS	2	3	4	5	6	7	9	10	11	12	13	14	
Lisboa : Inscrições de assent.	44,10	44,10	44,10	44,05	44,05	44,10	44,05	44,10	44,10	44,10	44,10	44,10	-
» coupon ..	44	44	43,90	43,85	-	43,90	43,90	-	43,85	43,87	43,90	-	-
Obrig. 4 % 1888.....	-	-	-	-	-	22.100	-	22.000	22.150	22.150	-	-	-
» 4 % 1890 assent	-	-	-	-	-	-	-	54.000	-	-	-	-	-
» 4 % 1890 coupon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 1/2 % assent	-	63.200	63.200	-	-	63.000	-	63.300	63.300	-	-	-	-
» 4 1/2 % coupon int ..	63.300	62.500	-	-	-	-	-	62.500	-	62.500	-	-	-
» externo 1.ª série.....	62.700	62.800	62.700	63.000	63.000	62.900	63.000	63.000	63.000	63.200	63.300	-	-
» 3 % 1905.....	9.400	-	9.450	9.450	9.500	9.500	-	9.500	9.500	9.500	9.500	-	-
» Tabacos coupon.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal.....	-	176.000	176.000	-	-	176.000	176.000	176.000	176.000	-	-	-	-
» » Commercial	-	-	132.000	-	-	132.000	-	132.000	-	-	132.000	132.500	-
» » Nac. Ultramarino	-	-	-	-	94.500	-	94.900	-	-	-	-	-	-
» » Lisboa & Açores	-	-	-	-	-	-	117.500	117.500	-	-	-	-	-
» Tabacos coupon	94.000	95.000	94.500	94.800	95.000	95.500	95.800	95.900	96.100	97.000	96.500	96.500	-
» Comp. Phosphoros ..	68.500	-	-	68.700	-	-	-	69.000	69.000	-	69.000	-	-
» » Real	-	-	84.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» » Nacional	-	12.400	12.400	12.400	-	12.350	-	12.300	12.300	12.350	12.300	12.300	-
Obrig. prediaes 6 %	-	91.400	-	91.300	91.100	-	91.500	-	-	-	91.800	91.600	-
» » 5 %	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	88.500	-	-
» C. Beira Alta 1.º grau	-	-	-	-	-	-	-	-	57.000	-	-	-	-
» Real 3 % 1.º grau	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» » 3 % 2.º »	54.600	54.500	-	54.200	-	54.300	-	54.300	54.300	54.350	54.400	54.400	-
» » Nacional 1.ª série	-	-	-	-	-	-	-	78.000	-	-	-	-	-
» » Atravez d'Africa	-	-	-	85.300	85.300	-	-	-	85.300	-	85.500	-	-
Paris : 3 % portuguez 1.ª série	66,27	66,35	66,40	66,25	66,40	-	66,30	66,30	66,25	66,30	-	-	-
Acções Comp. Real	411	-	444	445	-	439	-	443	-	410	-	-	-
» Madrid-Cáceres	-	42	42	45	44	43	42	-	-	42,50	42	-	-
» Madrid-Zaragoza	360	366	362	362	367	-	-	-	-	-	-	-	-
» Andaluzes	165	167	167	162	168	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real 1.º grau	359	360	358	358	356,50	357	356	357	357	353	358	-	-
» » 2.º »	-	292	292	290	290	290	292	291	290	291	291	-	-
» » Beira Alta	310	310	311,50	311,50	310	-	-	-	-	-	-	-	-
» Madrid-Cáceres	166	165	165,50	165	165	165	165,50	-	165	165	-	-	-
Londres : 3 % portuguez	67	67	67	67	67	-	67	67	67	67	-	-	-
Amsterdam : Obr. Atrav. Africa	90,25	90	-	90,50	91	-	-	89,62	90,50	-	-	-	-

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis

Linhos	Período de exploração	1907			1906			Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totais	Kilom.	Kil.	Totais	Kilom.	Reis	Reis	Reis	Reis
								Reis	Kil.	Reis	Reis
COMPANHIA REAL	30 5 Ag	1073	132.347.000	123.342.1073	1073	130.886.000	121.981	3.216.822.000	3.181.971.000	34.851.000	-
	6 12 "	"	185.356.000	126.147	"	136.777.000	127.471	3.352.178.000	3.318.748.000	33.430.000	-
	13 19 "	"	141.002.000	131.409	"	136.777.000	127.471	3.493.180.000	3.455.525.000	37.655.000	-
	30 5 "	70	1.587.000	22.671	70	2.104.000	30.057	55.871.000	58.741.000	-	2.870.000
Vendas Novas	6 12 "	"	1.983.000	28.328	"	2.146.000	30.657	57.854.000	60.887.000	-	3.033.000
	13 19 "	"	2.097.000	29.957	"	2.146.000	30.657	59.951.000	63.033.000	-	3.082.000
Coimbra á Louzã	30 5 "	29	549.000	18.931	-	-	-	14.213.000	-	-	-
	6 12 "	"	558.000	19.241	-	-	-	14.771.000	-	-	-
Sul e Sueste	11 20 "	597	49.462.025	82.850	597	49.693.170	83.238	805.266.895	763.460.125	41.806.770	-
	21 31 "	"	64.416.450	107.900	"	54.662.483	91.561	869.683.345	818.122.608	51.560.737	-
Minho e Douro	11 20 "	372	56.398.000	151.607	372	51.447.743	138.300	973.147.000	940.686.649	32.460.351	-
	21 31 "	"	63.338.000	170.263	"	56.592.521	152.130	1.036.485.000	997.279.170	39.205.830	-
Beira Alta	30 5 "	253	15.927.393	62.954	253	12.028.883	47.544	261.076.110	244.826.890	16.249.220	-
	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nacional — Vizeu, Mirandella e Bragança	30 5 Ag	185	5.124.410	27.699	105	2.800.854	26.674	93.653.503	59.266.405	34.387.098	-
	6 12 "	"	3.457.845	18.691	"	2.108.340	20.079	97.111.348	61.374.745	35.736.603	-
Guimarães	- - -	-	34	-	34	-	-	-	-	-	-
	- - -	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Porto á P. e Famalicão	- - -</										

COMMERCIO PORTUGUEZ

Importação e exportação, por classes da pauta, de Janeiro a Novembro

	(Valores em mil réis)	
Importação para consumo	1908	1905
I—Animaes vivos	2.314.317	2.864.372
II—Materias primas para as artes e industrias.....	21.849.348	21.649.732
III—Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.....	6.497.437	6.205.063
IV—Substancias alimenticias	14.575.726	16.479.080
V—Apparelhos, instrumentos machinas e utensilios empregados, na scien- cia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos	5.667.891	4.279.616
VI—Manufacturas diversas.....	4.517.262	4.626.657
Taras.....	100.638	112.454
Totaes.....	<u>53.322.319</u>	<u>56.216.676</u>
Exportação nacional e nacionalizada		
I—Animaes vivos	3.420.348	2.923.463
II—Materias primas para as artes e industrias.....	6.149.237	5.261.837
III—Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.....	1.546.650	1.568.505
IV—Substancials alimenticias.....	14.963.116	14.811.444
V—Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na scien- cia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos	91.661	82.553
VI—Manufacturas diversas.....	1.875.187	1.940.858
Totaes.....	<u>28.046.499</u>	<u>26.588.359</u>

Outro brinde aos nossos assignantes

Com este numero distribuimos aos nossos estimaveis assignantes um mappa, em grande formato, da rede dos caminhos de ferro da Companhia d'Orléans.

Além das indicações corographicas communs a todos os mappas de um paiz, nelle encontrarão os nossos leitores minuciosas indicações ácerca das linhas d'aquella companhia, taes como: estações, entroncamentos, quaes as linhas em construcção e projectadas, quaes as de via larga e via reduzida, quaes as de dupla ou simples via, etc.

E d'esta forma continuamos a agradecer aos nossos estimados assignantes a benevolencia que teem dispensado á nossa *Gazeta* a qual esperamos continuar a merecer lhes.

A estação de Basileia

Foi aberta ao publico no mez passado a nova estação dos caminhos de ferro de Basileia, a qual constitue um verdadeiro modelo das modernas estações.

Encontra-se neste edificio tudo o que a engenharia tem descoberto de mais perfeito, tudo quanto a arte e o conforto tem criado de mais util, sendo difícil, senão impossivel, encontrar outra em melhores condições do que esta.

Reunem-se na Basileia as linhas do Norte, Nordeste e Noroeste, sendo por isso aquella cidade considerada como a porta da Suissa. E' ponto de passagem da linha Paris-Vienna-Budapest, ponto de partida da linha de S. Gotardo, e testa de linha de toda a Suissa.

Tornava-se pois indispensavel um edificio digno da importancia d'aquella cidade e a nova estação pôde considerar-se como tal.

Eleva-se no mesmo sitio em que estava a antiga mas é muitissimo mais vasta. O vestibulo mede 1.680 metros quadrados, e as alas lateraes 5.570.

No vestibulo, á esquerda, ha onze bilheteiras para venda de bilhetes ordinarios, duas outras só vendem bilhetes circulatorios e de assignatura. Largas escadas

rias á direita e á esquerda facilitam a entrada e saida dos passageiros.

No corpo central estão installados magnificos lavabos, casas de banhos, retretes, estabelecimentos de barbeiro, livreiro, casa de cambio, e outras dependencias.

As salas de espera, e restaurantes são verdadeiramente luxuosos, com ventiladores, ascensores, e tudo quanto o luxo moderno tem criado para comodidade e conforto.

Na extremidade da ala direita ficam os escritorios de expedição da Alsacia e Lorena, e a alfandega alema. Na ala esquerda ficam as repartições do correio e telegraphos, e tres estações telephonicas.

Uma rede de tuneis subterraneos e varios ascensores electricos põem em comunicação diferentes dependencias para o serviço de encomendas postaes, e o exclusivo da estação.

NOTAS DE VIAGEM

IV

Longe da patria—A transformação de Portugal—O que podíamos e podemos ser—Phantasias e realidade

A vida a bordo, nas aguas sempre irrequietas do mar glacial, entre nevoeiros espessos e com o thermometro abaixo de zero, coloca, em geral, o viajante na situação de ter como unico recurso o beliche, e nelle o recolhimento de espirito e o entre-somno em que se deixa voar a phantasia, enquanto o vapor nos balouça como um berço embalado por mãos nervosas.

O pensamento trabalha então livremente, segundo as impressões recebidas, misturando-as, amalgamando ideias, e ora formando conjunctos mais ou menos harmonicos, ora dispersando themas, como a proa do vapor dispersa as vagas espumantes; assim nos deixamos levar, a um tempo, sobre o dorso das vagas e nas azas da phantasia irrequieta.

Foi navegando a 80° de latitude no allo mar em que só os gelos em blocos que nos rodeiam lembram que pôde haver solido no meio do elemento liquido, que nos sentimos transportados ao nosso paiz onde os nossos, os affectos, os parentes, as nossas terras, a nossa patria querida, emfim, tudo nos sorria e nos recebia jubiloso.

O vapor que nos levava, um bello barco, bem iluminado, vasto, commodo, aportava a uma praia do norte — talvez ao Porto, não a Leixões, mas à propria cidade. Havia-se dragado o Douro até á quem da Alfandega, e os companheiros de viagem, assistiam entusiasmados á entrada do luxuoso barco por esse encantador fiord, entre as cas'nhas pittorescas de Villa Nova de Gaia e os jardins do Palacio de Cristal, onde os sons da musica de bordo, tocando o hymno portuguez se repercutiam.

Atracado o vapor a um caes fluctuante vinham a bordo alguns empregados de agencias de viagens, um guia da Sociedade Propaganda e outros — todos bem uniformizados, correctos, falando as linguas que os passageiros entendiam, offerecer lindos albuns do paiz, guias illustrados, mappas, cartões, reclamos, etc.

Moços, uniformizados tambem, conduziam as bagagens até uns caleches limpos, vastos, com bom gado, cocheiros aceiados e apparelhos de contagem do tempo; ou aos bellos omnibus dos hoteis, forrados de seda branca, com largo espelho *bisauté* ao fundo.

Esses vehiculos conduziam-nos aos luxuosos hoteis. Um cujas largas varandas se debruçavam sobre o Douro, abrigadas por vistosos toldos de riscas azues e brancas — as cores nacionaes que se preferem em tudo e em tudo se reproduzem, como imagem da patria — sob os quaes os hospedes, em elegantes toilettes, tomavam o seu almoço ao som d'uma orchestra. Outro, para os que preferiam o centro de vida, erguia-se no alto, em frente da rua de Passos Manuel, dominando toda a cidade com as suas torres e miranetes, abrindo, do lado d'aquella rua, o largo portão dos seus jardins, dentro dos quaes se sentia o palpitar dos automoveis que esperavam os

passageiros para interessantes excursões a Espinho, a Braga, a Guimarães e outros pontos.

Dos duzentos excursionistas que o vapor trazia alguns aproveitavam logo o tempo para tomar bebidas, no elegante café que tomava toda a frente da Praça de D. Pedro, entre a velha praça de S. Bento e os Loyos, edifício moderno, com grandes portas de oito metros de altura, todo elle espelhos, quadros, dourados e floreteados marmores de Vimeiso, que faziam a admiração dos estrangeiros.

D'ahi foram, comosco, para a estação central — já concluída — e ficaram entusiasmados com os artísticos azulejos de Jorge Collaço que forravam as paredes; com a bella disposição da estação que, à direita, lhes oferecia o seu primoroso restaurante onde as creadas, elegantemente vestidas os trajos minhotos tão garridos e característicos; circulavam pressurosas, servindo refeições e bebidas; com o excelente comboio que os esperava, todo elle de longas carroagens de corredor, com lavabo e w. c. mesas em cada compartimento, campainha eléctrica para chamar o criado, assentos, transformáveis em commoda cama, para as viagens nocturnas e todas as commodidades.

Ligava-se ao trem um restaurante cujo criado tomava nota dos lugares que devia reservar para o almoço; um excelente serviço com vinho e café — visto que num paiz vinhateiro e com colônias, como o nosso, o vinho e o café não são considerados extraordinários nas refeições.

Alguns passageiros, estudando o seu itinerário no mappa do paiz que figurava em todas as carroagens, ou no que, pintado ao fundo da sala de entrada, chamava a atenção de todos, preferiram diversas direcções. Para todas elles, as principaes, pelo menos, havia carroagem directa no comboio. Barca d'Alva, para que os que, entrando por Portugal, quizessem sair logo para Espanha; Guarda; Figueira e Oeste, Lisboa; Beja; Faro; Villa Real de Santo Antonio; Lagos; etc., para os que quizeram seguir para os extremos do sul, onde as novas estações hibernaes, com os seus hoteis modernos, cheios talvez, os esperavam.

Poz-se o trem em marcha e logo se notou que a linha, construída com cochins assentes sobre feltro, oferecia um andamento commodo, sem solavancos nem ruido, como as melhores linhas dos outros paizes.

A certa altura, entre os artísticos chalets de Espinho e a pittoresca praia, alguns passageiros querem passar telegrammas avisando os hoteis de destino da sua proxima chegada; dando notícias á familia no estrangeiro.

O porteiro que vae em cada carroagem, explica pressuroso que, para o paiz não ha precisão de telegraphar; basta telefonar, porque todas as cidades e vilas estão ligadas, entre si e com as estações dos caminhos de ferro, pela grande rede telephonica, construída pelo Estado, bastando o gasto de um modesto meio tostão, introduzido na abertura de um apparelho automático que se encontra por toda a parte, para se abrir a caixa em que o instrumento fica á nossa disposição por cinco minutos.

Para o estrangeiro ha o telegrapho, ligado com todas as estações dos caminhos de ferro.

Para escolher hotel, basta consultar o explendido album ilustrado que vae em todas as carroagens, onde todos esses grandiosos e confortaveis estabelecimentos estão reproduzidos pela gravura, acompanhando-a a indicação dos preços de alojamento, comidas, etc.

Nota-se que a maior parte d'estes estabelecimentos, uns 30 pelo menos, pertencem á Companhia d'Hoteis de Portugal, opulenta sociedade exclusivamente portugueza que fez construir e explora estes estabelecimentos.

Alguns estrangeiros teem curiosidade de saber como se fundou essa companhia: e então um velho amigo nosso, um devotado entusiasta das nossas cousas e das nossas linhas ferreas, pelas quaes viaja continuamente, explica:

O governo publicou uma lei que protege a construção e exploração de novos hoteis, isentando-os de contribuições e dando-lhes outras vantagens. Então os financeiros pensaram, e pensaram bem, que, visto que em toda a parte esta industria é das mais rendosas,

mais valia que os seus lucros ficassem no paiz do que deixá-los ir para o estrangeiro; e fundaram esta companhia, que tem distribuído bons dividendos de 10 e 12 por cento.

Entretanto passavamos sobre as pittorescas pontes do Mondego e viamos o Choupal, um grandioso parque com ruas bem tratadas em que as equigagens, os automóveis, circulavam em todos os sentidos.

Notavamo que em Coimbra como em todas as povoações que viamos do comboio, se hasteavam das janelas, do centro dos jardins, por toda a parte, bandeiras portuguezas.

Porque seria?

Logo alguém nos explicou: é que ultimamente o pensar e o sentir dos portuguezes em relação á sua patria tiveram um reviramento. Reconheceu-se que um costume que espirituosos de mau gosto iam inveterando na alma popular de menosprezar o patriotismo, o amor nacional, os tornava ridiculos, entre o mundo civilizado, onde, por toda a parte e acima de tudo, se respeita a patria; e hoje não ha um filho de Portugal que não se orgulhe de ser portuguez.

Ao passar em Albergaria, ao entrar nos tunneis rapidamente o comboio ficou illuminado a luz eléctrica.

Fecharam-se as vidraças, e, a propósito, se falou de que o mesmo se fazia no tunnel do Rocio.

— Isto já não é preciso, ouvimos logo. Agora, com a locomotiva eléctrica que faz o serviço entre Campolide e a Central, já não ha fumo. Por isso o tunnel foi forrado d'azulejo branco, e, illuminado por cincuenta arcos voltaicos, parece um grande salão; digna ante-sala da entrada da cidade.

Em Setil destacou-se do comboio, rapidamente, a carroagem directa para o Algarve, que logo d'ali seguiu na direcção de Vendas Novas.

Mas tivemos que perguntar porque continuava ligada ao nosso trem uma outra directa para Setubal e Alcacer.

Soubemos então que essa seguia de Santa Apolonia á nova estação da Alfandega, onde o vapor-back a recebia, levando-a á, também nova, estação de Cacilhas, tal qual como se pratica para atravessar o Mississipi em Nova Orleans, o Columbia, proximo de Portland, o Baltic, entre Warnernde e Gjetser, e em tantas outras partes.

De tudo isto o que mais nos surpreendeu foi estar construída uma estação marítima na Praça do Commercio, no caes da alfandega. Lembravamo-nos das grandes oposições que o commercio fizera a esse projecto.

— Assim foi, nos explicaram, mas a reflexão veio logo depois. Reunir junto da alfandega o termino das duas rídes mais importantes do paiz, tirar a mercadoria dos vagons directamente para os armazens, ou vice-versa, sem mais trasbordos nem despesas, era uma vantagem que, ao commercio, bem compensava o sacrificio — se sacrificio era — de um espaço disponível no caes.

Mais soubemos que do lado occidental da praça partia a grande avenida marginal, estando o arsenal da marinha na margem esquerda do Tejo.

Com estas e outras impressões de surpreza passavamo no Entroncamento, onde viamos palpitante os novos comboios que partiam para as linhas de Thomar e para baixo, a Rio Maior e Caldas da Rainha, em Santarem, onde os conductores de bellos omnibus-automóveis chamaçam os passageiros para o serviço estabelecido para Almeirim e outros pontos do sul.

Finalmente chegavamo á estação do Rocio onde achamos o seu largo vestibulo transformado numa vasta e luxuosa sala, com assentos onde os passageiros esperavam os comboios. Do lado da calçada do Duque vinte bilheteiros profusamente illuminadas forneciam os bilhetes segundo as direcções. Na parede em frente, aos dois lados do relogio outros mostradores indicavam as horas de partida dos proximos trens.

Para vestibulo público fôra construído um pavilhão fôra, sob o alpendre exterior; a verificação de volumes, pela alfandega, fazia-se, comodamente, no interior da gare; a saida de passageiros pelas portas extremas, aos dois lados; outros, logo dentro da gare, descem as escadas que os trazem, pelos subterraneos, ao vestibulo inferior.

Cá fóra, omnibus-automoveis com indicação dos grandes hoteis esperavam os viajantes.

Um d'estes annunciava o Grande Hotel de Portugal, construído ao lado do castello de S. Jorge, onde, noutro tempo estavam os feios edifícios do quartel; hotel luxuoso, sempre cheio de inglezes, de americanos, que diariamente chegavam a Lisboa pelos vapores directos, do serviço rapido de Nova-York, de Buenos Aires, etc.; servido por um ascensor que partia do fundo da rua da Bitesga — um grandioso edifício cuja construcção, mantendo as linhas de um velho castello, dava uma nota brillante salientando-se por sobre os predios do Rocio.

E esta praça, onde, num coreto, tocava uma banda, onde circulavam em todos os sentidos, trens e automoveis, vinhamos achá-la garnecida de bons edifícios, altos portaes, grandes cafés, luxuosos armazens.

Mas a musica que tocava fazia ouvir um som estranho, repetido, como silvo de machina, e do povo saia uma vozearia singular tambem; uns gritos, em idiomas diferentes mas em que a mesma palavra, ou parecida, se reproduzia.

... Era a realidade que nos despertava do sonho em que durante algumas horas nos julgávamos transportados á nossa patria. Os sons roucos que ouviamos eram os silvos da machina do vapor, avisando os passageiros de que não podia avançar mais para os gelos eternos do polo, visto que os blocos fluctuantes nos envolviam; os gritos que ouviamos eram os dos passageiros, que exclamavam, uns *ice berg*; outros *gleischerberg* outros *isbjerg* (isbjerg) segundo eram inglezes, alemanes ou noruegueses, perante aquelle oceano coberto de blocos de gelo, grandes como palacios, altos como cathedraes, que envolviam o vapor e ameaçavam destrui-lo, se um choque se desse.

Estavamos no grau 80° 50' de latitude norte, onde acabou o sonho que, por excepção, de que pedimos desculpa aos leitores, aqui reproduzimos, sentindo só que elle não seja uma realidade.

Construcção e rectificação das curvas de vias ferreas

O engenheiro alemão M. Henbach indica em um artigo publicado no Zeit. des Ver. deutsch Eisenbahnview, do 1.º de maio ultimo, um processo que permite fazer o traçado e a verificação das curvas de qualquer raio nos caminhos de ferro com uma precisão e rapidez maiores do que as que se obtem com o methodo da medida das flexas. Este processo é fundado na seguinte propriedade dos arcos de pequena abertura — se as cordas que o substendem são eguaes entre si e pequenas em relação ao raio de curvatura os comprimentos medidos no prolongamento d'essas cordas entre os extremos d'estas e as perpendiculares baixadas sobre esse prolongamento pelos extremos dos arcos sucessivos são constantes para todos os raios de curvatura praticamente usados nos caminhos de ferro e eguaes ás mesmas cordas.

Para applicar o seu processo construiu M. Henbach um apparelho constituído por uma fita de aço, tendo em um dos extremos um esquadro e no outro extremo e ao meio um anel. Um dos ramos do esquadro fica no prolongamento da fita e o outro é constituído por uma regua de dupla graduação na qual estão marcadas as ordenadas, calculadas pelo seu methodo: esta regua é munida de um cursor e o vertice do esquadro formado por um anel. Este apparelho serve tanto para traçar curvas como para verificar curvas já construidas.

Para traçar uma curva coloca-se primeiro o cursor na divisão correspondente ao raio da curvatura, fixa-se em seguida o meio da fita no ponto de tangencia com uma estaca e o extremo munido de anel da mesma fita convenientemente tendida sobre o alinhamento com outra estaca: enfa-se depois uma outra estaca no anel da esquerda e estica-se bem a fita. Nestas condições a divisão marcada pelo cursor define o primeiro ponto de curva a traçar.

Para marcar no terreno o segundo ponto da curva leva-se o cursor á divisão correspondente da regoa, desloca-se a fita de modo que a parte que assentava sobre o alinhamento fique tendida entre o ponto de tangencia e o primeiro ponto já achado; estica-se então a fita fixando com uma estaca o anel do esquadro e nesta posição o cursor indica o segundo ponto da curva.

Para marcar o terceiro ponto coloca-se o apparelho em relação aos dois pontos já achados na mesma posição em que, para marcar o segundo ponto, se tinha colocado em relação ao ponto de tangencia e as primeiras partes da curva e assim successivamente para os outros pontos até que a curva fique inteiramente traçada.

Para verificar uma curva construída basta collocar os dois aneis da fita convenientemente tendida sobre dois pontos do carril interior: nessa posição o ponto de intersecção d'esse carril com a regoa graduada do esquadro, deve coincidir com a divisão que define a ordenada theory correspondente ao raio da curva e que deve ter sido previamente marcada com o cursor.

LINHAS PORTUGUEZAS

Lobito. — Chegam já ao kilometro 175 os trabalhos nesta linha, nos quaes estão empregados 7.000 trabalhadores.

Continua chegando ali muito material fixo e circulante.

Lisboa-Londres. — Como fôra resolvido no Congresso dos horarios dos caminhos de ferro, foi submettido ao governo espanhol o itinerario do serviço rapido entre Lisboa e Londres, via Madrid, mas ainda não foi recebida resposta alguma á consulta.

LINHAS ESTRANGEIRAS

FRANÇA

Foi auctorizada a abertura á exploração da linha de Montréor a Écueillé, na extensão de 19.667 metros.

ITALIA

O governo italiano entaboliu negociações com o governo francês para a construção de uma grande linha que atravessasse o Monte Branco.

*
O corboio de luxo do Simplão, que por enquanto só se faz trez vezes por semana, no 1.º de março proximo passará a ser diario.

RUSSIA

Por causa da carestia do petroleo, combustível usado na linha transcaucasica de ha vinte annos para cá, vai ser adoptada a hulha para combustível nas locomotivas.

AFRICA

Vae proceder-se á construção d'uma linha de via reduzida ligando Baro, na margem do Niger, com Bida, Lazia e Kauo, isto é, atravessando todo o Sokoto de sudoeste a nordeste.

A construção levará quatro annos.

Foi inaugurada no fim do mez passado a nova secção do caminho de ferro de Konakry, Niger, que termina no rio Konjure.

AVISOS DE SERVIÇO

Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Minho e Douro

Feira em Salamanca até 23 de setembro

Vender-se-hão nas estações abaixo indicadas para a de Salamanca, bilhetes de ida e volta pelos seguintes preços muito reduzidos (incluindo o imposto do sello): Porto, 1.ª classe, 6\$610; 2.ª

5\$070 ; 3.^a 3\$370. Campanhã, 6\$550, 5\$020 3\$340. Vianna, 7\$790, 5\$980, 4\$030. Regoa, 4\$600, 3\$500, 2\$260. Villa Real, 5\$100, 4\$000, 2\$580.

Condições : — Os bilhetes de ida e volta serão válidos : para a ida, pelos comboios ordinários até o dia 23 de setembro, que estejam em correspondência com os da linha de Salamanca. Para a volta, pelos comboios ordinários de qualquer dos dias até 5 de outubro, que estejam em correspondência com os das linhas do Minho e Douro. Os portadores d'estes bilhetes não podem, tanto à ida como à volta, deixar ou tomar o comboio nas estações intermédias das designadas nos seus bilhetes. Se o fizerem, ser-lhes-há recolhido o bilhete de ida e volta, que ficará sem efeito e terão de pagar o seu lugar por inteiro, pelos preços das tarifas gerais, desde o ponto de partida até aquelle em que se detenham, deduzindo a importância do bilhete de ida e volta. Ficam em vigor, em tudo o mais, as disposições das tarifas gerais das duas linhas combinadas. Estes bilhetes dão direito ao transporte gratuito de 20 kilogrammas de bagagem. Não se vendem meios bilhetes.

Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

Romaria ao Senhor Jesus da Piedade em Elvas

Nos dias 20 a 23 do corrente realiza-se em Elvas esta romaria bem como a Feira Franca de S. Matheus, havendo também touradas, arraial, fogos d'artifício, iluminações a luz eléctrica, bailes populares, concertos de bandas militares, etc., etc.

Por motivo d'estas festividades haverá para os comboios ordinários bilhetes de ida e volta a preços muito reduzidos válidos para:

Ida nos dias 19 a 23 de setembro ; volta nos dias 21 a 25 de setembro de varias estações d'esta Companhia para aquella estação.

Preços dos bilhetes das principaes estações (sélio incluido)

Lisboa-Rocio até Sacavém, 2.^a classe 4.040, 3.^a classe 2.520; Alhandra e Villa Franca, 2.^a 3.240, 3.^a 2.120 ; Santarem até M. Miranda, 2.^a 2.240, 3.^a 1.520; Abrantes até Marvão, 2.^a 1.540, 3.^a 1.220; Portalegre, 2.^a 940, 3.^a 720; Rodam até Castello Branco, 2.^a 2.440, 3.^a 1.720; Coruche, 2.^a 3.040, 3.^a 1.920; Vendas Novas, 2.^a 4.040, 3.^a 2.520.

Para mais preços e condições vidê os cartazes respectivos affixados nos logares do costume.

Grande regata em Cascaes

No dia 29 do corrente as estações do ramal de Cascaes venderão bilhetes de ida e volta para Cascaes com redução de 40 % sobre os preços ordinários, válidos para todos os comboios d'esse dia e para os comboios do dia 30 que partem de Cascaes às 12,10 e 12,56 da madrugada.

Para mais esclarecimentos vér os cartazes respectivos affixados nos logares do costume.

Arrematações

Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

Estação de Móra

No dia 23 do corrente pelas 12 horas da manhã, perante o engenheiro chefe da 2.^a secção de construção, em Evora, se ha de proceder a concurso público para a adjudicação da empreitada n.^o 33 de construção da estação de Mora e suas dependências, no lanço de Valle de Poço a Mora.

Para ser admitido á licitação tem o concorrente de mostrar que effectuou na thesouraria de qualquer das Direcções dos Caminhos de ferro do Estado o deposito provisório da quantia de 250\$000 réis.

A base da licitação é de 10:000\$000 réis.

O concorrente a quem a adjudicação for feita reforçará o seu deposito provisório até a percentagem necessária para perfazer 5 por cento da importância total da adjudicação. Este reforço ha de realizar-se na thesouraria da direcção em que foi feito o deposito provisório, e ficará á ordem da Direcção do Sul e Sueste, por intermédio da qual será posteriormente transferido para a Caixa Geral de Depósitos.

O programma do concurso e caderno de encargos estão patentes na Secretaria da Direcção do Sul e Sueste (Largo de S. Roque, 22), e na 2.^a secção de construção, em Evora, onde podem ser examinados nos dias uteis, desde as onze horas da manhã até as quatro da tarde.

Estação de Pavia

No dia 3 de outubro de 1907, pelas doze horas do dia, na secretaria da 2.^a secção de construção em Evora, perante o engenheiro chefe da secção, terá lugar a arrematação para execução da 34.^a empreitada de construção da estação de Pavia e suas dependências, incluindo casas para pessoal no lanço do Valle do Poço a Mora da linha de Evora a Ponte de Sôr.

O deposito provisório para ser admittido a licitar é de 126\$200 réis.

A base da licitação é de 5:048\$000 réis.

Os licitantes podem enviar, em carta fechada, para a entidade perante a qual é feito o concurso, a sua proposta acompanhada do recibo do deposito provisório e de todos os documentos exigidos, entendendo-se que, procedendo assim desistem de tomar parte na licitação verbal quando a haja, e do direito de reclamar acerca dos actos do concurso.

Os projectos, cadernos de encargos e as condições de arrematação podem ser examinados todos os dias uteis, desde as dez horas da manhã ás quatro da tarde, na secretaria do serviço da construção em Lisboa (Largo de S. Roque n.^o 22) e na secção de construção em Evora (Rua de Serpa Pinto n.^o 101).

Estação de Valle do Paio

No dia 3 de outubro de 1907, pela uma hora da tarde; na secretaria da 2.^a secção de construção em Evora, perante o engenheiro chefe da secção terá lugar a arrematação para execução da 35.^a empreitada de construção da estação de Valle de Paio, e suas dependências, incluindo casas para pessoal, no lanço de Arrayolos a Valle do Poço, da linha de Evora a Ponte de Sôr.

O deposito provisório para ser admittido a licitar é de 126\$200 réis.

A base da licitação é de 5:048\$000 réis.

Os licitantes podem enviar uma carta fechada, para a entidade perante a qual é feito o concurso, a sua proposta acompanhada do recibo do deposito provisório e de todos os documentos exigidos, entendendo-se que procedendo assim desistem de tomar parte na licitação verbal, quando a haja, e do direito de reclamar acerca dos actos do concurso.

Os projectos, cadernos de encargo, e as condições de arrematação podem ser examinados todos os dias uteis desde as dez horas da manhã ás quatro da tarde na secretaria do serviço de construção em Lisboa (Largo de S. Roque 22), e na 2.^a secção de construção em Evora (Rua de Serpa Pinto, 101).

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de massaroquinha

No dia 23 de setembro 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 24.000 kilos de massaroquinha de côn.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazens (edifício da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde e em Paris nos escritórios da Companhia 28, rue de Châteaudun.

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

Fornecimento de artigos de cerâmica. Depositio provisorio 500\$000

No dia 21 de outubro proximo pela uma hora da tarde, na estação Central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva da Companhia Real, serão abertas as propostas para o fornecimento de todos os artigos de cerâmica de que esta Companhia venha a necessitar para as suas obras durante o prazo de 1 anno e conforme as condições patentes na Repartição Central do Serviço de Via e Obras na estação de Santa Apolonia em todos os dias uteis desde as 10 horas da manhã até ás 4 da tarde.

As propostas serão endereçadas á Direcção da Companhia estação de Lisboa (Santa Apolonia), com a indicação exterior no so brescripto :

«Resposta para o fornecimento de artigos de Cerâmica» e redigidas segundo a formula seguinte . «Eu abaixo assinado, residente em obrigo-me a fornecer a Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, todos os artigos d' Cerâmica de que venha a necessitar pelo espaço d' um anno pelos seguintes preços :— Designar cada artigo em separado e indicar o preço correspondente em algarismos e por extenso) — na conformidade das condições patentes na Repartição Central de Via e Obras e das quais tomei p'eno conhecimento.»

(Data e assinatura por extenso e em letra bem intelligivel),

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, cosinha esmerada. Sucursal na ilha de Chacharra-Mendi. — Proprietário, Felix Nuñez & Comp.^a.

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

CASTELLO BRANCO **Hotel Francisco** — Rua de Santo Antonio — Bom tratamento, aceito e commodidade — Proprietário, sucessor da viúva de Francisco da Silva Gama.

CINTRA **Hôtel Setto.** — Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e aceados, almoços e jantares, mesa redonda ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de jantar para cem pessoas. Preços razoaveis. — 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. — Propr., Serafim Pereira

GUIMARÃES **Grande Hotel do Touro.** — 15, Campo do Touro, 18. — Este hotel é sem duvida uns dos melhores da província, de inexcusáveis commodidades e aceito tratamento recomendavel — 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^{er} ordre. — Proprietário, Victor Sassetti.

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

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

MAFRA **Hotel Moreira.** — No largo, em frente do convento. Bellas accommodações desde 1\$000 réis 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 razoaveis. Aberto todo o anno. — Prop. J. Garrido

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

PONTALEGRE **Hotel Carnaç.** — O principal da cidade e um dos melhores da província. Serviço bom e aceitado. Carro na estação ao comboio do dia, de Lisboa. Prop. Antonio d'Oliveira Carnaça.

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 á Batalla). Serviço de 1st ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros; muito central — Prop. Lopez Munhos.

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

PORTO **Hotel Real.** — Rua do Bomjardim, 21. — Completely reformado, mesa e vinhos de primeira ordem. Unico defronte da Estação Central de S. Bento, proximo á praça de D. Pedro. Preço rasoavel — Propr., Serafim Pereira.

SETUBAL **Grande Hotel Esperança.** — Avenida Todis, em frente do theatro; 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 — Illuminação electrica — Luxuoso pateo — Sala de jantar para 200 pessoas — Banhos.

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

Não se esqueçam de nos pedir esclarecimentos e condições antes de fazer **publicidade nos jornais**, porque tirarão d'isso grandes vantagens.

Assignaturas para todos os jornais do mundo (Mais de 15.000 publicações políticas, illustradas e de todas as especialidades se encontram nos nossos armazens).

Publicidade em todos os géneros em França e no estrangeiro. — Longa experiência e ideias novas em publicidade. — Condições muito vantajosas. — Execução rápida e conscientiosa. — Referências de primeira ordem.

LA RÉCLAME UNIVERSELLE

Sociedade Geral de Publicidade
12, BOULEVARD DE STRASBOURG-PARIS

MANUAL DO VIAJANTE EM PORTUGAL

PREÇO 1\$200 RÉIS

PARA OS ASSIGNANTES DA GAZETA 1\$000 RÉIS

Rua Nova da Trindade, 48, 1.^o—LISBOA

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

COMPANHIA REAL

C. Sodré	Algés	C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
9-15 m.	9-29 m.	9-10 m.	9-55 m.
9-45 m.	9-53 m.	10-10 m.	9-25 m.
Mais os do Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e o.			

C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-25 m.	5-57 m.	5-20 m.	5-50 m.
6-5 m.	6-37 m.	6-2 m.	6-35 m.
6-50 m.	7-18 m.	6-50 m.	7-20 m.
7-41 m.	8-2 m.	7-30 m.	7-50 m.
10-15 m.	10-43 m.	8-20 m.	8-46 m.
11-35 m.	12-3 t.	10-55 m.	11-21 m.
1-0 t.	1-28 t.	12-50 t.	1-46 t.
1-45 t.	2-1 t.	4-40 t.	2-6 t.
2-35 t.	3-3 t.	2-25 t.	2-51 t.
4-50 t.	5-18 t.	3-50 t.	4-16 t.
5-25 t.	6-7 t.	5-8 t.	5-53 t.
6-20 t.	6-48 t.	6-58 t.	7-24 t.
7-0 t.	7-28 t.	7-45 t.	8-14 n.
7-43 t.	8-13 n.	8-23 n.	8-51 n.
8-30 n.	8-58 n.	9-10 n.	9-36 n.
10-15 n.	10-43 n.	10-55 n.	11-21 n.
11-30 n.	12-3 n.	12-45 n.	3-11 n.
Mais os de Cascaes, excepto os a.			

C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-35 m.	7-27 m.	6-5-5 m.	6-34 m.
7-10 m.	8-2 m.	6-45 m.	7-32 m.
7-38 m.	8-14 m.	7-39 m.	8-25 m.
8-15 m.	9-3 m.	8-40 m.	8-56 m.
8-35 m.	9-45 m.	8-25 m.	9-25 m.
a 9-10 m.	9-46 m.	a 8-56 m.	9-32 m.
9-40 m.	10-33 m.	9-15 m.	10-5 m.
10-10 m.	11-0 m.	a 9-56 m.	10-32 m.
a 10-10 m.	11-16 m.	11-10 m.	10-51 m.
10-43 m.	11-52 m.	10-15 m.	11-49 m.
12-1 t.	12-53 t.	11-26 m.	12-2 t.
a 1-40 t.	1-42 t.	11-35 t.	12-32 t.
1-20 t.	2-46 t.	1-12-40 t.	1-27 t.
* 3-10 t.	3-0 t.	1-35 t.	2-22 t.
# 3-10 t.	3-46 t.	a 2-26 t.	3-2 t.
3-15 t.	4-15 t.	2-35 t.	3-29 t.
4-0 t.	5-4 t.	3-56 t.	4-32 t.
4-10 t.	5-16 t.	4-5 t.	5-9 t.
4-17 t.	5-37 t.	t 4-28 t.	5-45 t.
5-20 t.	6-12 t.	a 5-26 t.	6-2 t.
a 6-10 t.	6-46 t.	5-33 t.	6-33 t.
6-17 t.	7-9 t.	t 5-35 t.	1-12 t.
7-53 t.	7-45 t.	a 6-56 t.	2-32 t.
7-40 t.	8-16 n.	t 7-5 t.	7-52 t.
8-15 n.	9-5 n.	t 7-40 t.	8-2 t.
9-10 n.	9-46 n.	a 8-26 n.	9-2 n.
9-20 n.	10-27 n.	2-20 n.	10-21 n.
10-10 n.	11-0 n.	a 9-56 n.	10-22 n.
a 10-10 n.	11-16 n.	10-50 n.	11-51 n.
10-50 n.	11-57 n.	11-26 n.	12-2 n.
a 19-10 n.	12-46 n.	1-140 n.	12-58 n.
12-20 n.	1-27 n.	a 12-56 n.	4-32 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.	3-1 t.	3-4 t.
4-48 t.	5-19 t.	6-7 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.	5-2 m.	6-1 m.
8-0 m.	9-5 m.	6-44 m.	7-43 m.
a 9-20 m.	10-10 m.	7-50 m.	8-47 m.
10-10 m.	11-13 m.	a 8-35 m.	9-10 m.
a 11-35 m.	12-15 t.	8-44 m.	9-12 m.
12-10 t.	1-14 t.	9-36 m.	10-37 m.
a 1-35 t.	2-15 t.	a 10-35 m.	11-10 m.
2-10 t.	3-13 t.	11-41 m.	12-42 t.
3-15 t.	4-21 t.	a 12-35 t.	1-10 t.
a 4-35 t.	5-15 t.	4-37 t.	2-30 t.
5-12 t.	6-8 t.	a 2-35 t.	3-10 t.
a 6-20 t.	7-2 t.	4-0 t.	5-0 t.
7-26 t.	7-29 t.	4-41 t.	5-41 t.
7-55 t.	8-58 n.	a 5-30 t.	6-5 t.
9-10 n.	10-13 n.	1-25 t.	7-25 t.
11-10 n.	11-25 n.	8-0 n.	8-59 n.
11-10 n.	12-13 n.	9-32 n.	10-31 n.
12-23 n.	1-26 n.	11-4 n.	12-6 n.
Mais os de Sacavém, excepto os a.			

Lisboa-Rocio	Sacavém	Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-0 m.	7-44 m.	c 9-21 m.	p 10-5 m.
8-10 m.	8-54 m.	10-32 m.	11-22 m.
9-21 m.	10-35 m.	11-21 m.	12-35 t.
10-51 m.	11-34 m.	2-20 t.	3-3 t.
1-20 t.	2-4 t.	3-25 t.	4-9 t.
3-25 t.	4-8 t.	4-41 t.	5-24 t.
4-41 t.	5-24 t.	5-34 t.	6-18 t.
5-41 t.	6-25 t.	7-48 t.	8-41 n.
6-41 t.	7-24 t.	7-57 t.	8-41 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.

BEIRA ALTA

Figueira	Pampilhosa	Figueira	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
—	9-23 m.	5-15 m.	1-10 m.
2-15 t.	4-0 t.	9-35 m.	11-40 m.
7-5 t.	8-55 n.	4-25 t.	6-0 t.
Pampilhosa Mangualde Pampilhosa			
9-20	12-45 n.	9-20 m.	9-20 m.

Lisboa-Rocio Povoas Lisboa-Rocio

Partida	Chegada	Partida	Chegada
11-51 m.	12-49 t.	7-36 m.	8-34 m.
11- n.	11-58 p.	1-7 t.	2-5 t.
Mais os do Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e o.			

Lisboa-Rocio V. Franca Lisboa-Rocio

Partida	Chegada	Partida	Chegada
4-28 t.	5-37 t.	c 5-22 t.	p 6-33 m.
p 4-35 t.	c 5-37 t.	5-29 m.	6



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 17 de Setembro sairá o paquete **Thames** para

S. Vicente, 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 á portuguesa, cama, roupa, propinas a criados e outras despesas. — Para carga e passagens trata-se com os

AGENTES | Em Lisboa: — James Rawes & C.^a — 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 **Zaire**. Sairá a 22 de setembro. Empresa Nacional de Navegação, Rua d'El-Rei, 83, 1.^o



Africa Oriental (via Suez), vapor alemão **Prinzessin**. Sairá a 30 de setembro. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.^o



Bahia, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vapor alemão **Cap Verde**. Sairá a 25 de setembro. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.^o



Barcelona, Cette e Marselha, vapor francez **Saint Jacques**. Sairá a 17 de setembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Barcelona, Palamos, Cette e Marselha, vapor francez **Saint Philippe**. Sairá a 23 de setembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Bordeos, vapor francez **Chili**. Sairá de 17 a 18 de setembro. Messageries Maritimes, Sociedade Tortades, R. Aurea, 32, 1.^o



Cherburgo, Southampton e Londres, vapor inglez **Nile**. Sairá a 18 de setembro. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua de El-Rei, 31, 1.^o



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vapor francez **Atlantique**. Sairá a 30 de setembro. Messageries Maritimes, Sociedade Tortades, R. Aurea, 32, 1.^o



Genova, Port Said e Batavia, vapor alemão **Rembrandt**. Sairá a 27 de setembro. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.^o



Hamburgo, vapor alemão **Tungia**. Sairá a 21 de setembro. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.^o



Havana, Tampico e Vera Cruz, vapor alemão **Dania**. Sairá a 29 de setembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Havre e Hamburgo, vapor alemão **Plata**. Sairá a 22 de setembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Iquitos, vapor inglez **Ucayali**. Sairá a 18 de setembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Madeira, Pará e Manaus, vapor inglez **Clement**. Sairá a 17 de setembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



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



Madeira, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vap. inglez **Amazon**. Sairá a 23 de setembro. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua de El-Rei, 31, 1.^o



Madeira, Pará e Manaus, vap. inglez **Lancane**. Sairá a 27 de setembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Montevideo e Buenos Aires, vapor alemão **Cap Arcona**. Sairá a 19 de setembro. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.^o



Pará, Maranhão, Ceará e Parnahyba, vapor alemão **Antonina**. Sairá a 21 de setembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pernambuco e Cabedello, vap. inglez **Gladiator**. Espera-se a 20 de setembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Pernambuco, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vap. alemão **Cordoba**. Sairá a 21 de setembro. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.^o



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires, vapor inglez **Thames**. Sairá a 17 de setembro. Agentes, James Rawes & C.^a, Rua de El-Rei, 31, 1.^o



S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires e mais portos do Pacífico, vapor inglez **Oriental**. Sairá a 18 de setembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Vigo, Corunha, La Rochelle-Pallice e Liverpool, vapor inglez **Oronsa**. Sairá a 17 de setembro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Vigo e Liverpool vapor inglez **Antony**. Sairá a 18 de setembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



Vigo, Havre e Liverpool, vapor inglez **Ambrose**. Sairá a 28 de setembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 29, 1.^o



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO
DIRECCÃO DO SUL E SUESTE

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.^o 2 — GRANDE VELOCIDADE

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

EM VIGOR DESDE 1 DE SETEMBRO DE 1907

TOILETTES-CAMAS

Zonas	Preço da cada logar
Toilettes-Camas	
Entre Beja e Barreiro ou Beja e Villa Real de Santo Antonio.....	1\$000 réis
Entre Barreiro e Villa Real de Santo Antonio....	1\$500 »

CONDIÇÕES

1.^a— As taxas supplementares indicadas no quadro supra, para os logares de *toilettes-camas*, serão cobradas aos passageiros para poderem ocupar aquelles logares, onde só terão accesso apresentando o bilhete, auctorização ou passe, que lhes dé direito a viajar em 1.^a classe.

2.^a— Os passageiros das estações intermedias, que desejarem lhes seja reservado um ou mais logares de *toilettes-camas*, podel-o-hão fazer, requisitando-os com a precisa antecedencia e pagando n'esse acto a competente taxa, contada desde a estação de origem do comboio, a qual lhe será restituída no caso de por esta Administração não poder ser satisfeita a requisição.

3.^a— A Administração reserva-se o direito de recusar o fornecimento dos logares de *toilettes-camas*, quando não teña disponível esta classe de material, ou as conveniencias do serviço o não permittam, sem que por este facto haja direito a reclamação.

4.^a— Ficam em vigor as condições da Tarifa geral, em tudo que não seja contrario ao que se dispõe na presente.

A presente tarifa substitue, para todos os effeitos, a tarifa especial interna n.^o 2 de grande velocidade, datada de 12 de Dezembro de 1906.

Lisboa, 27 de Agosto de 1907.

O Engenheiro Director

Antonio Lourenço da Silveira.

Exp.º n.^o 165.



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

DIRECCÃO DO SUL E SUESTE

Ampliação á Classificação Geral de Mercadorias

(Aprovada por despacho ministerial de 29 de Agosto de 1907)

Desde 10 de setembro de 1907 são incluidos na Classificação Geral de Mercadorias, de pequena velocidade, os tijollos silico-calcareos, correspondendo-lhes a IV classe da Tarifa Geral.

Lisboa, 4 de Setembro de 1907.

Pelo Engenheiro Director

F. de Figueiredo e Silva.

B. n.º 18
Exp. n.º 1830



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Additamento ao artigo 15.^º da Tarifa de despezas accessorias

DESDE 10 DE SETEMBRO DE 1907

(Approvado por despacho ministerial de 29 de Agosto de 1907)

Esta Administração poderá facultar o aluguer de encerados, sem que este aluguer seja, comtudo, obrigatorio, para resguardo de mercadorias, depositadas nas estações antes de dadas á expedição, mediante o pagamento de 200 réis por dia e encerado, devendo, para tal fim, ser feita requisição ao chefe da estação.

Este aluguer será pago, pelo alugador, nos dias 15 e ultimo de cada mez, se, antes d'estes prasos, não devolver o encerado. Logo, porém, que o devolva, pagará, então, n'esse acto, a importancia correspondente aos dias do aluguer.

O alugador responde pelo aluguer do encerado, pelo seu valor no caso de extravio, ou pelas avarias que lhe causar. Não pagando, as mercadorias poderão ser retidas pela Administração e, passados 15 dias depois do praso do pagamento se este não tiver sido effectuado, vendidas, em hasta publica, para liquidação das quantias em dvida.

O custo de cada encerado é de 40\$000 réis.

A Administração não toma, em caso algum, responsabilidade pela avaria das mercadorias depositadas antes de entregues á expedição.

Lisboa, 16 de Agosto de 1907.

O Engenheiro Director

António Lourenço da Silveira.

Exp.º n.º 1:358



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

*Companhias dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta,
do Caminho de Ferro de Salamanca á Fronteira de Portugal e dos Caminhos de Ferro
de Medina del Campo a Salamanca*

SERVIÇO DIRECTO COMBINADO

TARIFA ESPECIAL S. F. N.º 3 — PEQUENA VELOCIDADE

(B. N. S. M. n.º 3, pequena velocidade, da Companhia da Beira Alta)

Em applicação desde 1 de Setembro de 1907

§ 1.º — Mercadorias diversas

§ 2.º — Cereaes, legumes secos, farinhas de cereaes, resíduos de moagem, batatas, rails e outros materiais para assentamento de vias ferreas.

§ 3.º — Sal marinho.

Classificação das mercadorias compreendidas no § 1.º

PORtUGUEZ	Séries	HESPAÑOL
A		
Acidos	8. ^a	Acidos.
Aço em bruto ou obra ordinaria	7. ^a	Acero en bruto ó en obra ordinaria.
" " " " por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal	10. ^a	" " " " " " " " por vagón completo de 10:000 kilos ó pagando como tal.
Aço em folhas para molas	4. ^a	Acero en hojas para muelles.
Adubos para terras	9. ^a	Abonos para tierras.
" " " " por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal	10. ^a	" " " " por vagón completo de 10:000 kilos ó pagando como tal.
Aduelas, madeira para aduelas	3. ^a	Duelas ó madera para las mismas.
" " " " por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal	9. ^a	" " " " " " " " por vagón completo de 10:000 kilos ó pagando como tal.
Aguaraz	7. ^a	Aguarrás.
" " " " por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal	9. ^a	" " " " por vagón completo de 10:000 kilos ó pagando como tal.
Aguardente, alcool	4. ^a	Aguardiente, alcool.
" " " " por wagon completo de 7:000 kilos ou pagando como tal	6. ^a	" " " " por vagón completo de 7:000 kilos ó pagando como tal.
Aguas ammoniacas	9. ^a	Aguas amoniacales.
" " " " por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal	10. ^a	" " " " por vagón completo de 10:000 kilos ó pagando como tal.
Aguas mineraes	4. ^a	Aguas minerales.
Alambiques	5. ^a	Alambiques.
Alcatrão, breu, pez, creosote, coaltar	3. ^a	Alquitrán, brea, pez, escosota ó coaltar.
" " " " por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal	10. ^a	" " " " " " " " por vagón completo de 10:000 kilos ó pagando como tal.
Alcool, aguardente	4. ^a	Alcohol, aguardiente.
" " " " por wagon completo de 7:000 kilos ou pagando como tal	6. ^a	" " " " por vagón completo de 7:000 kilos ó pagando como tal.
Algodão em bruto	4. ^a	Algodon en bruto.
" " " " por wagon completo de 6:000 kilos ou pagando como tal	9. ^a	" " " " por vagón completo de 6:000 kilos ó pagando como tal.
Algodão em rama, em fio ou torcido	2. ^a	Algodon en rama, en hilo ó torcido.
Alhos	2. ^a	Ajos.
" " " " por wagon completo de 8:000 kilos ou pagando como tal	9. ^a	" " " " por vagón completo de 8:000 kilos ó pagando como tal.
Almagre	6. ^a	Almagre.
Alumen	6. ^a	Alumbre.
Alvaiade	6. ^a	Albayalde.
Amido (pós de gomma)	6. ^a	Almidon para planchar.
Ammoniaco	6. ^a	Amoniaco.

PORTEGUEZ	Séries	HESPAÑOL
Anil	1. ^a	Añil.
Arame de cobre, latão e ferro	6. ^a	Alambre de cobre, de latón y de hierro.
" " " " " por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal	10. ^a	" " " " " por vagón completo de 10:000 kilos ó pagando como tal.
Arbustos, arvores	3. ^a	Arbustos, arboles.
Archotes	2. ^a	Hachas de viento.
Arcos de ferro	5. ^a	Aros de hierro.
" madeira	4. ^a	Aros de madera.
" " " " " por wagon completo de 8:000 kilos ou pagando como tal	10. ^a	" " " " " por vagón completo de 8:000 kilos ó pagando como tal.
Ardosia	5. ^a	Pizarra.
" por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal	10. ^a	" por vagón completo de 10:000 kilos ó pagando como tal.
Areia por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal	10. ^a	Arena por vagón completo de 10:000 kilos ó pagando como tal.
Arreios, obra de correiro	1. ^a	Arreos, obra de guarnicionero.
Arroz	4. ^a	Arroz.
Arvores e arbustos	3. ^a	Arboles y arbustos.
Asphalt	3. ^a	Asfalto.
" por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal	10. ^a	" por vagón completo de 10:000 kilos ó pagando como tal.
Assucar	6. ^a	Azucar.
" por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal	9. ^a	" por vagón completo de 10:000 kilos ó pagando como tal.
Azeite de oliveira	2. ^a	Aceite de olivas.
Azeitonas preparadas	1. ^a	Aceitunas preparadas.
Azeitonas verdes	2. ^a	Aceitunas verdes.
" " " " " por wagon completo de 8:000 kilos ou pagando como tal	9. ^a	" " " " " por vagón completo de 8:000 kilos ó pagando como tal.
Azulejos	5. ^a	Azulejos.
" por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal	9. ^a	" por vagón completo de 10:000 kilos ó pagando como tal.
B		
Bacalhau	5. ^a	Bacalao.
" por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal	9. ^a	" por vagón completo de 10:000 kilos ó pagando como tal.
Bacellos, barbados	3. ^a	Sarmientos.
" " " " " por wagon completo de 6:000 kilos ou pagando como tal	10. ^a	" por vagón completo de 6:000 kilos ó pagando como tal.
Baga de sabugo ou de louro	2. ^a	Baya de sauco y de laurel.
" " " " " por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal	9. ^a	" " " " " por vagón completo de 10:000 kilos ó pagando como tal.
Bagaço de uva ou azeitona	3. ^a	Orujo de uva ó aceitunas.
" " " " " por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal	10. ^a	" " " " " por vagón completo de 10:000 kilos ó pagando como tal.
Balanças, basculas	5. ^a	Basculas.
Banhais	3. ^a	Grasas.
Barro em bruto por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal	10. ^a	Barro en bruto por vagón completo de 10:000 kilos ó pagando como tal.
Barro em obra não designada	3. ^a	Barro en obra no designada.
Bebidas gazosas ou fermentadas	7. ^a	Bebidas gaseosas ó fermentativas.
" não designadas	4. ^a	" no expresadas.
Beterrabas	3. ^a	Remolachas.
" por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal	10. ^a	" por vagón completo de 10:000 kilos ó pagando como tal.
Betume, cimento	8. ^a	Betun, cemento.
" " " " " por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal	10. ^a	" " " " " por vagón completo de 10:000 kilos ó pagando como tal.
Bolachas	2. ^a	Galletas.
" por wagon completo de 10 000 kilos ou pagando como tal	9. ^a	" por vagón completo de 10:000 kilos ó pagando como tal.
Borras de algodão ou de lã	3. ^a	Borras de algodón ó lana.
" " " " " por wagon completo de 5:000 kilos ou pagando como tal	10. ^a	" " " " " por vagón completo de 5:000 kilos ó pagando como tal.
Borras de seda	1. ^a	Borras de seda.
" vinho	4. ^a	Heces de vino.
Borracha em obra	3. ^a	Goma en obra.
Breu, pez, creosote, alcatrão, coaltar	3. ^a	Brea, pez, escosota, alquitran ó coaltar.
" " " " " por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal	10. ^a	" " " " " por vagón completo de 10:000 kilos ó pagando como tal.
Briquettes (aglomerados de carvão de pedra) por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal	10. ^a	Briquetas (aglomerados de carbon de piedra) por vagón completo de 10:000 kilos ó pagando como tal.
Bronze em bruto	3. ^a	Bronce en bruto.
" obra	1. ^a	" " obra.
C		
Cabos, cordas, cordelaria	2. ^a	Cordelaria de todas clases.
Cacau	4. ^a	Cacao.
" por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal	6. ^a	" por vagón completo de 10:000 kilos ó pagando como tal.
Café	4. ^a	Café.
" por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal	6. ^a	" por vagón completo de 10:000 kilos ó pagando como tal.

PORTEGUEZ	Séries	HESPAÑOL
Cal commun ou hydraulica	8. ^a	Cal común ó hidráulica.
" " " " por wagon completo de 7:000 kilos ou pagando como tal	10. ^a	" " " " por vagón completo de 7:000 kilos ó pagando como tal.
Calçado	1. ^a	Calzado.
Campeche	2. ^a	Campeche.
Canhamo em bruto	6. ^a	Cañamo en bruto.
Canos de barro ou grés	3. ^a	Tubos de barro ó grés.
" " " " por wagon completo de 6:000 ki- los ou pagando como tal	10. ^b	" " " " por vagón completo de 6:000 kilos ó pagando como tal.
Canos de chumbo ou zinco	2. ^b	Tubos de plomo ó zinc.
" " " " por wagon completo de 10:000 ki- los ou pagando como tal	9. ^b	" " " " por vagón completo de 10:000 kilos ó pagando como tal.
Canos de ferro fundido	5. ^b	Tubos de hierro fundido.
" " " " por wagon completo de 10:000 ki- los ou pagando como tal	10. ^c	" " " " por vagón completo de 10:000 kilos ó pagando como tal.
Cantaria sem ornato	7. ^c	Cantería sin labrar.
Caoutchouc em obra	3. ^c	Cauchú en obra
Caparosa	6. ^c	Caparrosa.
" " " " por wagon completo de 10:000 kilos ou pa- gando como tal	8. ^c	" " " " por vagón completo de 10:000 kilos ó pagando como tal.
Cardos secos	3. ^d	Cardos secos.
Carneiras (pelles curtidas)	2. ^d	Pielles de carnero curtidas.
" " " " por wagon completo de 8:000 kilos ou pagando como tal	7. ^d	" " " " por vagón completo de 8:000 kilos ó pagando como tal.
Carnes secas ou salgadas	2. ^e	Carnes secas ó saladas.
Cartão	6. ^e	Cartón
" impermeavel para telhados, por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal	10. ^e	" impermeable para tejados, por vagón completo de 10:000 kilos ó pagando como tal.
Carvão animal ou vegetal	8. ^e	Carbon animal ó vegetal.
" " " " por wagon completo de 7:000 kilos ou pagando como tal	9. ^e	" " " " por vagón completo de 7:000 kilos ó pagando como tal.
Carvão de pedra e seus agglomerados por wagon com- pleto de 10:000 kilos ou pagando como tal	10. ^f	Carbon de piedra y aglomerados por vagón completo de 10:000 kilos ó pagando como tal.
Casca para cortumes	7. ^f	Corteza para tenerias.
" " " " por wagon completo de 7:000 ki- los ou pagando como tal	9. ^f	" " " " por vagón completo de 7:000 ki- los ó pagando como tal.
Castanhas	2. ^f	Castañas.
" " " " por wagon completo de 10:000 kilos ou pa- gando como tal	7. ^f	" " " " por vagón completo de 10:000 kilos ó pagando como tal.
Cebolas	3. ^f	Cebollas.
" " " " por wagon completo de 10:000 kilos ou pa- gando como tal	8. ^f	" " " " por vagón completo de 10:000 kilos ó pagando como tal.
Cera em bruto	1. ^f	Cera en bruto.
Cerveja	7. ^f	Cerveza.
Chá	1. ^f	Té.
Chapelaria	1. ^f	Sombrería.
Chocolate	1. ^f	Chocolate.
Chumbo em bruto	3. ^f	Plomo en bruto.
" " " " por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal	9. ^f	" " " " por vagón completo de 10:000 kilos ó pagando como tal.
Chumbo em tubos ou canos	2. ^f	Plomo en tubos.
" " " " por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal	9. ^f	" " " " por vagón completo de 10:000 kilos ó pagando como tal.
Chumbo de caça	2. ^f	Perdigones.
Cimento, betume	8. ^f	Cemento, betún.
" " " " por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal	10. ^f	" " " " por vagón completo de 10:000 kilos ó pagando como tal.
Cinzas por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal	10. ^f	Cenizas por vagón completo de 10:000 kilos ó pagando como tal.
Cobre em bruto ou lingotes	3. ^f	Cobre en bruto ó en lingotes.
" em folha ou em obra	1. ^f	" " hoja ó en obra.
Coke por wagon completo de 8:000 kilos ou pagando como tal	10. ^f	Kok por vagón completo de 8:000 kilos ó pagando como tal.
Colchões	1. ^f	Colchones.
Colla, grude	2. ^f	Cola.
Conservas alimenticias	6. ^f	Conservas alimenticias.
Correias	1. ^f	Correas.
Cortiça em bruto por wagon completo de 5:000 kilos ou pagando como tal	5. ^f	Corcho en bruto por vagón completo de 5:000 kilos ó pagando como tal.
Cortiça em obra	1. ^f	Corcho labrado.
" " " " por wagon completo de 4:000 kilos ou pagando como tal	2. ^f	" " " " por vagón completo de 4:000 kilos ó pa- gando como tal.
Couros curtidos não designados	2. ^f	Cueros curtidos no designados.
" ou pelles verdes ou secas	6. ^f	" ó pieles verdes y secas.
" " " " " por wagon completo de 6:000 kilos ou pagando como tal	10. ^f	" " " " " por vagón completo de 6:000 kilos ó pagando como tal.
Cré	4. ^f	Greda.
Crina animal	1. ^f	Crin animal.
" vegetal	2. ^f	" vegetal.
Cutelaria	1. ^f	Cuchillería de todas clases.
D		
Drogas finas não designadas	1. ^g	Droguería fina no designada.
" ordinarias não designadas	6. ^g	" ordinaria no designada.

PORTEGUEZ	Séries	HESPAÑOL
Drogas ordinarias por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal	8.*	Droguería ordinaria por vagón completo de 10:000 kilos o pagando como tal.
E		
Encerados	8.*	Encerados.
Enxofre, flôr de enxofre	6.*	Azufre, flôr de azufre.
" " " " por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal	10.*	" " " " por vagón completo de 10:000 kilos o pagando como tal.
Enxergas e enxergões	3.*	Gergones.
Escorias, excepto as preciosas, por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal	10.*	Escorias, excepto las de metales preciosos, por vagón completo de 10:000 kilos o pagando como tal.
Escovas para fato	2.*	Cepillos para ropa.
Esparto em bruto ou em obra	4.*	Esparto en bruto ó labrado.
" " " " por wagon completo de 8:000 kilos ou pagando como tal	7.*	" " " " por vagón completo de 8:000 kilos o pagando como tal.
Especiarias não designadas	1.*	Especies no designadas.
Esponjas	1.*	Esponjas.
Estanho em bruto	8.*	Estaño en bruto.
" " obra	1.*	" labrado.
Estearina (velas de)	6.*	Estearina (velas de).
Estopa	6.*	Estopa en bruto.
Extracto de Campeche	2.*	Extracto de Campeche.
F		
Farinhas alimenticias não designadas no § 2.*	2.*	Harinas alimenticias no designadas en el § 2.*
Feculas por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal	10.*	Feculas por vagón completo de 10:000 kilos o pagando como tal.
Feltros	2.*	Fieltro.
Feno prensado por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal	8.*	Heno prensado por vagón completo de 10:000 kilos o pagando como tal.
Ferragens ordinarias	3.*	Herrajes ordinarias.
Ferramentas	3.*	Herramientas.
Ferro em bruto ou em obra ordinaria não designada, forjado ou fundido	5.*	Hierro en bruto ó en obra ordinaria no designada, forjado ó fundido.
Ferro em bruto ou em obra ordinaria não designada, forjado ou fundido, por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal	10.*	Hierro en bruto ó en obra ordinaria no designada, forjado ó fundido por vagón completo de 10:000 kilos o pagando como tal.
Ferro em obra de caldeireiro	3.*	Hierro labrado para calderería.
" " " " por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal	8.*	" " " " por vagón completo de 10:000 kilos o pagando como tal.
Fio de algodão, lã ou linho	2.*	Hilo de algodón, lana ó lino.
Folha de Flandres em bruto	6.*	Hoja de lata en bruto.
" " " " obra	2.*	" " " " obra.
Forragens prensadas por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal	8.*	Forrages prensadas por vagón completo de 10:000 kilos o pagando como tal.
Fructas secas	2.*	Frutas secas.
" " por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal	8.*	" " por vagón completo de 10:000 kilos o pagando como tal.
Fructas verdes	3.*	Frutas verdes.
" " por wagon completo de 8:000 kilos ou pagando como tal	7.*	" " por vagón completo de 8:000 kilos o pagando como tal.
G		
Garrafas , frascos, botijas ou garrafões vazios	4.*	Botellas, frascos, botijas ó garrafones vacíos.
" " " " " por wagon completo de 8:000 kilos ou pagando como tal	6.*	" " " " " por vagón completo de 8:000 kilos o pagando como tal.
Gesso	8.*	Yeso.
" por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal	10.*	" por vagón completo de 10:000 kilos o pagando como tal.
Giz	2.*	Tiza.
Gomma arabica e outras	2.*	Goma arabiga y otras gomas.
Graxa de lustro	4.*	Betunes.
Grude e colla	2.*	Cola.
I		
Impressos	1.*	Impresos.
Instrumentos agricolas	3.*	Instrumentos agrícolas.
" musicos	1.*	" músicos.
J		
Junco ou junça em bruto	2.*	Junco en bruto.
" " " " por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal	9.*	" " " " por vagón completo de 10:000 kilos o pagando como tal.
Juta	6.*	Yute.
K		
Kaolin por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal	10.*	Kaolin por vagón completo de 10:000 kilos o pagando como tal.
L		
Lã suja ou lavada	5.*	Lana sucia ó lavada.
" " " " por wagon completo de 8:000 kilos ou pagando como tal	6.*	" " " " por vagón completo de 8:000 kilos o pagando como tal.

PORTEZUEZ	Séries	HESPAHOL
Lã fiada ou tecida	2.*	Lana hilada ó tejida.
Ladrilho mosaico	3.*	Ladrillo para mosaico.
" " por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal	0.*	" " " por vagón completo de 10:000 kilos ó pagando como tal.
Lagedo	5.*	Losas para pisos.
" por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal	10.*	" " " por vagón completo de 10:000 kilos ó pagando como tal.
Latão em bruto	3.*	Laton en bruto.
" obra	1.*	" labrado.
Legumes verdes	7.*	Legumbres verdes.
Leitos de ferro	8.*	Camas de hierro.
Lenha por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal	10.*	Leña por vagón completo de 10:000 kilos ó pagando como tal.
Linho em rama ou cardado	6.*	Lino en rama ó cardado
" fiado ou manufacturado	2.*	" hilado ó manufacturado.
Lexivias	3.*	Lejia.
" por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal	10.*	" por vagón completo de 10:000 kilos ó pagando como tal.
Louça ordinaria	8.*	Loza ordinaria.
" fina	4.*	" fina.
M		
Machinismos e material electrico	7.*	Maquinaria y material eléctrico.
" " " por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal	9.*	" " " por vagón completo de 10:000 kilos ó pagando como tal.
Madeira em obra de carpinteiro	5.*	Madera preparada.
Madeiras em bruto, desbastadas ou serradas não designadas no § 2.º, excepto travessas para caminhos de ferro	8.*	Madera en bruto, desvastada ó serrada, no designada en el § 2.º, excepto traviesas para ferrocarriles.
Madeiras em bruto, desbastadas ou serradas não designadas no § 2.º, excepto travessas para caminhos de ferro, por wagon completo de 8:000 kilos ou pagando como tal	10.*	Madera en bruto, desvastada ó serrada, no designada en el § 2.º, excepto traviesas para ferrocarriles, por vagón completo de 8:000 kilos ó pagando como tal.
Madeiras de tinturaria	2.*	Maderas tintoreas.
Manteiga	7.*	Manteca
Marmore em bruto ou em folhas	3.*	Marmol en bruto ó en hojas.
" " " " por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal	8.*	" " " " por vagón completo de 10:000 kilos ó pagando como tal.
Marmore em obra	1.*	Marmol labrado.
Massa de madeira para papel, por wagon completo de 8:000 kilos ou pagando como tal	9.*	Pasta de madera para papel por vagón completo de 8:000 kilos ó pagando como tal.
Massas alimenticias	2.*	Pastas alimenticias.
Matto, por wagon completo de 5:000 kilos ou pagando como tal	10.*	Hornijas por vagón completo de 5:000 kilos ó pagando como tal.
Medicamentos	1.*	Medicamentos.
Mel	4.*	Miel.
Melaço	4.*	Melazas.
Melassin (forragem)	8.*	Melassin.
" " " por wagon completo de 6:000 kilos ou pagando como tal	10.*	" por vagón completo de 6.000 kilos ó pagando como tal.
Metaes não designados em obra	1.*	Metales labrados no designados.
Minerios, excepto os preciosos, por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal	10.*	Minerales, excepto los preciosos, por vagón completo de 10:000 kilos ó pagando como tal.
Mobilia empacotada não designada	2.*	Muebles embalados no designados.
" de ferro desarmada	8.*	" de hierro desarmados.
Mós de moinho	3.*	Piedra de molino.
" " " por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal	10.*	" " " por vagón completo de 10:000 kilos ó pagando como tal.
N		
Nitrato de potassa	4.*	Nitrato de potasa.
" " " por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal	10.*	" por vagón completo de 10:000 kilos ó pagando como tal.
O		
Obra de correiro	1.*	Obra de guarnicionero.
" de vassoureiro	2.*	Escobas de todas classes.
Ocre	3.*	Ocre.
" por wagon completo de 10 000 kilos ou pagando como tal	7.*	" por vagón completo de 10:000 kilos ó pagando como tal.
Oleados	6.*	Hules.
Oleos vegetaes, mineraes ou de peixe	2.*	Aceites vegetales, minerales ó de pescado.
" " " " " por wagon completo de 8:000 kilos ou pagando como tal	9.*	" " " " " por vagón completo de 8:000 kilos ó pagando como tal.
Ossos, chifres, unhas em bruto, por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal	10.*	Huesos, astas ó uñas de buey en bruto por vagón completo de 10:000 kilos ó pagando como tal.
Ovos acondicionados	1.*	Huevos embalados.
P		
Palha de todas as classes, prensada, por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal	8.*	Paja de todas clases, prensada, por vagón completo de 10:000 kilos ó pagando como tal.
Palma em bruto ou em obra	2.*	Palma en bruto ó labrada.
Papel de embrulho	8.*	Papel de envolver.
" escrever ou de imprimir	3.*	" escribir ó emprimir.

PORTEGUEZ	Séries	HESPAÑOL
Papel de escrever ou de imprimir por wagon completo de 8:000 kilos ou pagando como tal	8.	Papel de escribir ó emprimir por vagón completo de 8:000 kilos ó pagando como tal.
Papel inutilizado por wagon completo de 8:000 kilos ou pagando como tal	10. ^a	Papel inutilizado por vagón completo de 8:000 kilos ó pagando como tal.
Parafusos	8. ^a	Tornillos.
" por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal	9. ^a	" por vagón completo de 10:000 kilos ó pagando como tal.
Pedra ordinaria	5. ^a	Piedra ordinaria
" por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal	10. ^a	" " " por vagón completo de 10:000 kilos ó pagando como tal.
Pedra em obra	7. ^a	Piedra labrada.
Peixe salgado, salpicado ou secco	5. ^a	Pescado salado, salpresado ó seco.
" " " " " por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal	9. ^a	" " " " " por vagón completo de 10:000 kilos ó pagando como tal.
Pelles verdes ou seccas	6. ^a	Pielles verdes ó secas.
" " " " " por wagon completo de 6:000 kilos ou pagando como tal	10. ^a	" " " " " por vagón completo de 6:000 kilos ó pagando como tal.
Pelles curtidas	2. ^a	Pielles curtidas.
Perfumarias	1. ^a	Perfumaria.
Petroleo	3. ^a	Petroleo.
" por wagon completo de 8:000 kilos ou pagando como tal	7. ^a	" por vagón completo de 8:000 kilos ó pagando como tal.
Pianos acondicionados	1. ^a	Pianos embalados.
Piassaba em bruto ou em obra	2. ^a	Nimbre del Brazil en bruto ó labrado.
Pimentão	5. ^a	Pimenton.
Pinceis	2. ^a	Pinceles.
Plantas vivas não designadas	3. ^a	Plantas vivas no designadas.
Pós para gomma	6. ^a	Polvos de almidon para planchar.
Potassa	4. ^a	Potasa, nitrato de potasa.
" por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal	10. ^a	" " " " " por vagón completo de 10:000 kilos ó pagando como tal
Pozzolana (cimento hidráulico)	8. ^a	Pozolana (cemento hidráulico).
" " " " " por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal	10. ^a	" " " " " por vagón completo de 10:000 kilos ó pagando como tal.
Pregaria, pregos	8. ^a	Clavetería de todas clases.
" " " " " por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal	9. ^a	" " " " " por vagón completo de 10:000 kilos ó pagando como tal.
Q	7. ^a	Quesos.
Queijos	3. ^a	Quincalla.
R	10. ^a	Ramera de pino por vagón completo de 5:000 kilos ó pagando como tal.
Rama de pinho por wagon completo de 5:000 kilos ou pagando como tal	2. ^a	Redes para pescar.
Redes de pesca	3. ^a	Resina.
Resina	9. ^a	" por vagón completo de 8:000 kilos ó pagando como tal.
" por wagon completo de 8:000 kilos ou pagando como tal	1. ^a	Tapones de corcho.
Rolhas de cortiça	2. ^a	" " " " " por vagón completo de 4:000 kilos ó pagando como tal.
" " " " " por wagon completo de 4:000 kilos ou pagando como tal	1. ^a	Cana de la India.
Rotim	1. ^a	Ropa usada.
Roupa usada	1. ^a	
S	6. ^a	Jabón.
Sabão	7. ^a	" por vagón completo de 10:000 kilos ó pagando como tal.
" por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal	10. ^a	Arena gruesa por vagón completo de 10:000 kilos ó pagando como tal.
Saibro por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal	4. ^a	Salitre.
Salitre	10. ^a	" por vagón completo de 10:000 kilos ó pagando como tal.
" por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal	5. ^a	Sardina salada, salpresada ó prensada.
Sardinha salgada, salpicada ou prensada	9. ^a	" " " " " por vagón completo de 8:000 kilos ó pagando como tal.
" " " " " por wagon completo de 8:000 kilos ou pagando como tal	4. ^a	Heces de vino.
Sarro de vinho	2. ^a	Sebo en bruto ó manufacturado.
Sebo em bruto ou manufacturado	9. ^a	" " " " " por vagón completo de 10:000 kilos ó pagando como tal.
" " " " " por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal	3. ^a	Simientes.
Sementes	9. ^a	" por vagón completo de 8:000 kilos ó pagando como tal.
" por wagon completo de 8:000 kilos ou pagando como tal	10. ^a	Serrín por vagón completo de 10:000 kilos ó pagando como tal.
Serradura por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal	4. ^a	Sosa, silicato de sosa, soda caustica.
Soda, silicato de soda, soda caustica	10. ^a	" " " " " por vagón completo de 10:000 kilos ó pagando como tal.
" " " " " por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal	2. ^a	Suela y cueros curtidos.
Sola e couros curtidos	6. ^a	Esterina (velas de).
Stearina (velas de)	10. ^a	Hierro y de más metales viejos por vagón completo de 10:000 kilos ó pagando como tal.
Sucata de metaes por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal		

PORTEZUEZ	Séries	HESPAÑOL
Sulfato de ferro ou de cobre	6. ^a	Sulfato de hierro ó cobre.
" " " " por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal	8. ^a	" " " " por vagón completo de 10:000 kilos ó pagando como tal.
Sumagre	2. ^a	Zumaque.
" por wagon completo de 7:000 kilos ou pagando como tal	4. ^a	" por vagón completo de 7:000 kilos ó pagando como tal.
T		
Tabaco	1. ^a	Tabaco.
Tapeçarias	1. ^a	Tapiceria (objetos de).
Taras vazias não designadas, exceptuando toneis	8. ^a	Envases vacios no designados, excepto los toneles.
Tecidos de seda	1. ^a	Tejidos de seda.
" não designados.	2. ^a	" no expresados.
Telas metalicas	4. ^a	Telas metalicas.
Telha de barro, grés ou ardósia	3. ^a	Teja de barro, grés o pizarra.
" " " " por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal	10. ^a	" " " " por vagón completo de 10:000 kilos ó pagando como tal.
Tijolo	3. ^a	Ladrillo ordinario.
" por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal	10. ^a	" " " " por vagón completo de 10:000 kilos ó pagando como tal.
Tintas de todas as classes	6. ^a	Tintas de todas clases
Toucinho	2. ^a	Tocino.
Trapo lavado	4. ^a	Trapos lavados.
" " por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal	7. ^a	" " " " por vagón completo de 10:000 kilos ó pagando como tal.
Trapo sujo por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal	10. ^a	Trapos sucios por vagón completo de 10:000 kilos ó pagando como tal.
Tripas secas acondicionadas	2. ^a	Trípulas secas embaladas.
Tubos de barro ou grés	3. ^a	Tubos de barro ó grés.
" " " " por wagon completo de 6:000 kilos ou pagando como tal	10. ^a	" " " " por vagón completo de 6:000 kilos ó pagando como tal.
Tubos de chumbo ou zinco	2. ^a	Tubos de plomo ó zinc.
" " " " por wagon completo de 10:000 ou pagando como tal	9. ^a	" " " " por vagón completo de 10:000 kilos ó pagando como tal.
Tubos de ferro fundido	5. ^a	Tubos de hierro fundido.
" " " " por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal	10. ^a	" " " " por vagón completo de 10:000 kilos ó pagando como tal.
U		
Unhas, ossos ou chifres em bruto por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal	10. ^a	Uñas, huesos ó astas de buey en bruto por vagón completo de 10:000 kilos ó pagando como tal.
V		
Velas para illuminação	6. ^a	Bujias.
Vernizes	6. ^a	Barnices.
Vidraça (chapa de vidro)	6. ^a	Cristaleria plana.
Vidro em obra não designada	4. ^a	" hueca.
" partido por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal	10. ^a	Cristales partidos por vagón completo de 10:000 kilos ó pagando como tal.
Vinagre	4. ^a	Vinagre.
Vinho	4. ^a	Vino.
" por wagon completo de 8:000 kilos ou pagando como tal	6. ^a	" por vagón completo de 8:000 kilos ó pagando como tal.
W		
Wagons desmontados	3. ^a	Vagones desmontados.
Z		
Zinco em bruto	8. ^a	Zinc en bruto.
" " obra	7. ^a	" " obra.

§ 1.^o

Preço por 1:000 kilos, manutenção (serviço braçal) e transmissão incluidas

Estações de		1. ^a SERIE						2. ^a SERIE					
Procedencia	Destino	Participes						Participes					
		Portuguezes			Hespanhoes			Portuguezes			Hespanhoes		
ou vice-versa		C. R.	B. A.	Total	S.F.P.	M. S.	Total	C. R.	B. A.	Total	S.F.P.	M. S.	Total
Lisboa (C. S.), Alcantara M., Cintra, Cascaes, Vendas Novas [via Abrantes]	Salamanca	9.050	1.480	10.530	18,81	-	18,81	8.010	1.370	9.380	16,21	-	16,21
	Medina . .	9.050	1.480	10.530	18,81	11,60	30,41	8.010	1.370	9.380	16,21	10,00	26,21
Santarem (via Abrantes)	Salamanca	7.200	1.480	8.680	18,81	-	18,81	6.380	1.370	7.750	16,21	-	16,21
	Medina . .	7.200	1.480	8.680	18,81	11,60	30,41	6.380	1.370	7.750	16,21	10,00	26,21
Ponte de Sôr (via Abrantes)	Salamanca	5.680	1.480	7.160	18,81	-	18,81	5.040	1.370	6.410	16,21	-	16,21
	Medina . .	5.680	1.480	7.160	18,81	11,60	30,41	5.040	1.370	6.410	16,21	10,00	26,21
Payalvo (via Abrantes)	Salamanca	6.780	1.480	8.260	18,81	-	18,81	6.010	1.370	7.380	16,21	-	16,21
	Medina . .	6.780	1.480	8.260	18,81	11,60	30,41	6.010	1.370	7.380	16,21	10,00	26,21
Coimbra ou Coimbra B (via Pampilhosa)	Salamanca	830	5.320	6.150	18,81	-	18,81	780	4.730	5.510	16,21	-	16,21
	Medina . .	830	5.320	6.150	18,81	11,60	30,41	780	4.730	5.510	16,21	10,00	26,21
Porto-Campanhã (via Pampilhosa)	Salamanca	2.980	5.400	8.380	18,81	-	18,81	2.660	4.800	7.460	16,21	-	16,21
	Medina . .	2.980	5.400	8.380	18,81	11,60	30,41	2.660	4.800	7.460	16,21	10,00	26,21
Caldas da Rainha (via Alfarellos-Pampilhosa)	Salamanca	4.130	5.400	9.530	18,81	-	18,81	3.680	4.800	8.480	16,21	-	16,21
	Medina . .	4.130	5.400	9.530	18,81	11,60	30,41	3.680	4.800	8.480	16,21	10,00	26,21
Fundão (via Guarda)	Salamanca	2.000	1.480	3.480	18,81	-	18,81	1.810	1.370	3.180	16,21	-	16,21
	Medina . .	2.000	1.480	3.480	18,81	11,60	30,41	1.810	1.370	3.180	16,21	10,00	26,21
Figueira da Foz (via Pampilhosa)	Salamanca	-	6.870	6.870	18,81	-	18,81	-	5.900	5.900	16,21	-	16,21
	Medina . .	-	6.870	6.870	18,81	11,60	30,41	-	5.900	5.900	16,21	10,00	26,21
3. ^a SERIE													
Lisboa (C. S.), Alcantara M., Cintra, Cascaes, Vendas Novas [via Abrantes]	Salamanca	7.310	1.270	8.580	15,21	-	15,21	6.965	1.225	8.190	14,55	-	14,55
	Medina . .	7.310	1.270	8.580	15,21	0,26	24,47	6.965	1.225	8.190	14,55	9,00	23,55
Santarem (via Abrantes)	Salamanca	5.830	1.270	7.100	15,21	-	15,21	5.555	1.225	6.780	14,55	-	14,55
	Medina . .	5.830	1.270	7.100	15,21	9,26	24,47	5.555	1.225	6.780	14,55	9,00	23,55
Ponte de Sôr (via Abrantes)	Salamanca	4.610	1.270	5.880	15,21	-	15,21	4.395	1.225	5.620	14,55	-	14,55
	Medina . .	4.610	1.270	5.880	15,21	9,26	24,47	4.395	1.225	5.620	14,55	9,00	23,55
Payalvo (via Abrantes)	Salamanca	5.490	1.270	6.760	15,21	-	15,21	5.235	1.225	6.460	14,55	-	14,55
	Medina . .	5.490	1.270	6.760	15,21	9,26	24,47	5.235	1.225	6.460	14,55	9,00	23,55
Coimbra ou Coimbra B (via Pampilhosa)	Salamanca	735	4.325	5.060	15,21	-	15,21	720	4.130	4.850	14,55	-	14,55
	Medina . .	735	4.325	5.060	15,21	9,26	24,47	720	4.130	4.850	14,55	9,00	23,55
Porto-Campanhã (via Pampilhosa)	Salamanca	2.450	4.390	6.840	15,21	-	15,21	2.350	4.190	6.540	14,55	-	14,55
	Medina . .	2.450	4.390	6.840	15,21	9,26	24,47	2.350	4.190	6.540	14,55	9,00	23,55
Caldas da Rainha (via Alfarellos-Pampilhosa)	Salamanca	3.370	4.390	7.760	15,21	-	15,21	3.220	4.190	7.410	14,55	-	14,55
	Medina . .	3.370	4.390	7.760	15,21	9,26	24,47	3.220	4.190	7.410	14,55	9,00	23,55
Fundão (via Guarda)	Salamanca	1.670	1.270	2.940	15,21	-	15,21	1.605	1.225	2.830	14,55	-	14,55
	Medina . .	1.670	1.270	2.940	15,21	9,26	24,47	1.605	1.225	2.830	14,55	9,00	23,55
Figueira da Foz (via Pampilhosa)	Salamanca	-	5.540	5.540	15,21	-	15,21	-	5.300	5.300	14,55	-	14,55
	Medina . .	-	5.540	5.540	15,21	9,26	24,47	-	5.300	5.300	14,55	9,00	23,55
5. ^a SERIE													
Lisboa (C. S.), Alcantara M., Cintra, Cascaes, Vendas Novas [via Abrante]	Salamanca	6.620	1.180	7.800	14,21	-	14,21	5.920	1.090	7.010	12,55	-	12,55
	Medina . .	6.620	1.180	7.800	14,21	8,70	22,91	5.920	1.090	7.010	12,55	7,77	20,32
Santarem (via Abrantes)	Salamanca	5.280	1.180	6.460	14,21	-	14,21	4.740	1.090	5.830	12,55	-	12,55
	Medina . .	5.280	1.180	6.460	14,21	8,70	22,91	4.740	1.090	5.830	12,55	7,77	20,32
Ponte de Sôr (via Abrantes)	Salamanca	4.100	1.180	5.370	14,21	-	14,21	3.760	1.090	4.850	12,55	-	12,55
	Medina . .	4.100	1.180	5.370	14,21	8,70	22,91	3.760	1.090	4.850	12,55	7,77	20,32
Payalvo (via Abrantes)	Salamanca	4.980	1.180	6.160	14,21	-	14,21	4.460	1.090	5.550	12,55	-	12,55
	Medina . .	4.980	1.180	6.160	14,21	8,70	22,91	4.460	1.090	5.550	12,55	7,77	20,32
Coimbra ou Coimbra B (via Pampilhosa)	Salamanca	700	3.030	4.630	14,21	-	14,21	655	3.535	4.190	12,55	-	12,55
	Medina . .	700	3.030	4.630	14,21	8,70	22,91	655	3.535	4.190	12,55	7,77	20,32
Porto-Campanhã (via Pampilhosa)	Salamanca	2.240	3.990	6.230	14,21	-	14,21	2.030	3.580	5.610	12		

Estações de		7.ª SÉRIE						8.ª SÉRIE					
Procedencia ou vice-versa	Destino	Participes						Participes					
		Portuguezes			Hespanhoes			Portuguezes			Hespanhoes		
		C. R.	B. A.	Total	S.F.P.	M. S.	Total	C. R.	B. A.	Total	S.F.P.	M. S.	Total
Lisboa (C. S.), Alcantara M., Cintra, Cascaes, Vendas Novas [via Abrantes]	Salamanca	5.570	1.040	6.610	11,88	-	11,88	4.530	900	5.430	10,00	-	10,00
	Medina ...	5.570	1.040	6.610	11,88	7,32	19,20	4.530	900	5.430	10,00	6,10	16,10
Santarem (via Abrantes)	Salamanca	4.460	1.040	5.500	11,88	-	11,88	3.640	900	4.540	10,00	-	10,00
	Medina ...	4.460	1.040	5.500	11,88	7,32	19,20	3.640	900	4.540	10,00	6,10	16,10
Ponte de Sôr (via Abrantes)	Salamanca	3.550	1.040	4.590	11,88	-	11,88	2.910	900	3.810	10,00	-	10,00
	Medina ...	3.550	1.040	4.590	11,88	7,32	19,20	2.910	900	3.810	10,00	6,10	16,10
Payalvo (via Abrantes)	Salamanca	4.210	1.040	5.250	11,88	-	11,88	3.440	900	4.340	10,00	-	10,00
	Medina ...	4.210	1.040	5.250	11,88	7,32	19,20	3.440	900	4.340	10,00	6,10	16,10
Coimbra ou Coimbra B (via Pampilhosa)	Salamanca	640	3.330	3.970	11,88	-	11,88	580	2.740	3.320	10,00	-	10,00
	Medina ...	640	3.330	3.970	11,88	7,32	19,20	580	2.740	3.320	10,00	6,10	16,10
Porto-Campanhã (via Pampilhosa)	Salamanca	1.930	3.380	5.310	11,88	-	11,88	1.610	2.780	4.390	10,00	-	10,00
	Medina ...	1.930	3.380	5.310	11,88	7,32	19,20	1.610	2.780	4.390	10,00	6,10	16,10
Caldas da Rainha (via Alfarellos-Pampilhosa)	Salamanca	2.620	3.380	6.000	11,88	-	11,88	2.160	2.780	4.940	10,00	-	10,00
	Medina ...	2.620	3.380	6.000	11,88	7,32	19,20	2.160	2.780	4.940	10,00	6,10	16,10
Fundão (via Guarda)	Salamanca	1.340	1.040	2.380	11,88	-	11,88	1.150	900	2.050	10,00	-	10,00
	Medina ...	1.340	1.040	2.380	11,88	7,32	19,20	1.150	900	2.050	10,00	6,10	16,10
Figueira da Foz (via Pampilhosa)	Salamanca	-	4.340	4.340	11,88	-	11,88	-	3.600	3.600	10,00	-	10,00
	Medina ...	-	4.340	4.340	11,88	7,32	19,20	-	3.600	3.600	10,00	6,10	16,10
9.ª SÉRIE													
Lisboa (C. S.), Alcantara M., Cintra, Cascaes, Vendas Novas [via Abrantes]	Salamanca	3.830	810	4.640	8,21	-	8,21	3.485	765	4.250	7,44	-	7,44
	Medina ...	3.830	810	4.640	8,21	5,10	13,31	3.485	765	4.250	7,44	4,71	12,15
Santarem (via Abrantes)	Salamanca	3.090	810	3.900	8,21	-	8,21	2.815	765	3.580	7,44	-	7,44
	Medina ...	3.090	810	3.900	8,21	5,10	13,31	2.815	765	3.580	7,44	4,71	12,15
Ponte de Sôr (via Abrantes)	Salamanca	2.480	810	3.290	8,21	-	8,21	2.265	765	3.030	7,44	-	7,44
	Medina ...	2.480	810	3.290	8,21	5,10	13,31	2.265	765	3.030	7,44	4,71	12,15
Payalvo (via Abrantes)	Salamanca	2.920	810	3.730	8,21	-	8,21	2.665	765	3.430	7,44	-	7,44
	Medina ...	2.920	810	3.730	8,21	5,10	13,31	2.665	765	3.430	7,44	4,71	12,15
Coimbra ou Coimbra B (via Pampilhosa)	Salamanca	540	2.340	2.880	8,21	-	8,21	530	2.140	2.670	7,44	-	7,44
	Medina ...	540	2.340	2.880	8,21	5,10	13,31	530	2.140	2.670	7,44	4,71	12,15
Porto-Campanhã (via Pampilhosa)	Salamanca	1.400	2.370	3.770	8,21	-	8,21	1.300	2.170	3.470	7,44	-	7,44
	Medina ...	1.400	2.370	3.770	8,21	5,10	13,31	1.300	2.170	3.470	7,44	4,71	12,15
Caldas da Rainha (via Alfarellos-Pampilhosa)	Salamanca	1.860	2.370	4.230	8,21	-	8,21	1.710	2.170	3.880	7,44	-	7,44
	Medina ...	1.860	2.370	4.230	8,21	5,10	13,31	1.710	2.170	3.880	7,44	4,71	12,15
Fundão (via Guarda)	Salamanca	1.010	810	1.820	8,21	-	8,21	945	765	1.710	7,44	-	7,44
	Medina ...	1.010	810	1.820	8,21	5,10	13,31	945	765	1.710	7,44	4,71	12,15
Figueira da Foz (via Pampilhosa)	Salamanca	-	3.020	3.020	8,21	-	8,21	-	2.710	2.710	7,44	-	7,44
	Medina ...	-	3.020	3.020	8,21	5,10	13,31	-	2.710	2.710	7,44	4,71	12,15
10.ª SÉRIE													

§ 2.^º

Expedições por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal

Especificação das mercadorias compreendidas n'este §

PORTUGUEZ

HESPAÑOL

Batatas	Patatas.
Cereaes	Cereales.
Costeiros (madeira)	Costeros.
Farinhas de cereaes em saccos ou barricas	Harina de cereales en sacos ó barricas.
Legumes secos	Legumbres secas.
Postes de madeira	Postes de madera.
Rails e outros materiaes para assentamento de vias ferreas, excepto travessas	Rails y otros materiales para asiento de vias ferreas, excepto las traviesas.
Residuos da moagem de cereaes	Salvados.
Rolos ou toros de madeira para galerias de minas	Rollos de madera para galerias de minas.
Varas de madeira	Varas de madera.

§ 2.

Precos por 1:000 kilos. manutenção (serviço braçal) e transmissão comprehendidas

De qualquer estação da linha da Beira Alta para qualquer das linhas de Salamanca á Fronteira ou de Medina del Campo ou vice-versa: 7 réis no percurso português e pesetas 0.04 no percurso hespanhol por tonelada e kilometro com os minimos de: 700 réis por tonelada para a Companhia da Beira Alta e pesetas 1,95 por tonelada para a Companhia de Salamanca.

§ 3.^o

Sal marinho (sal commum) por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal

Preços por 1:000 kilos, manutenção (serviço braçal) e transmissão incluídas

CONDIÇÕES

1.^a Esta tarifa é applicável às mercadorias n'ella designadas quando o peso de cada remessa não seja inferior a 100 kilogrammas ou se pague por este pezo, à excepção das remessas por wagon completo para as quais a tarifa indica mínimos de pezo especiais.

Os excedentes dos mínimos a que se refere esta condição, serão taxados por fracções indivisíveis de 10 kilogrammas, quando as expedições não sejam de wagon completo, e por fracções indivisíveis de 100 kilogrammas quando se tratar de wagons completos.

§ 1.^o Os volumes de pezo indivisível superior a 3.000 kilogrammas e não excedendo 5.000 serão taxados pelos preços d'esta tarifa com a sobretaxa de 20 %. Para os pesos indivisíveis superiores a 5 000 kilogrammas será a sobretaxa de 50 %.

Quando os volumes ocuparem a capacidade total do material, será a taxa estabelecida, com as sobretaxas competentes, pelo pezo mínimo de 10.000 kilos por wagon.

§ 2.^o Quando o comprimento dos volumes excede o de um wagon, será a taxa aplicada na razão do mínimo de 6.000 kilos por wagon empregado, observando-se além d'isso, as regras estabelecidas no § 1.^o.

2.^a Os preços d'esta tarifa não comprehendem:

1.^o Guia e registo nas remessas procedentes de Portugal e o sello portuguez, tanto nas expedições chegadas ao paiz como nas que d'elle saíam.

2.^o Os direitos da alfandega e outras quaisquer despezas nas fronteiras portugueza ou hespanhola.

3.^o Os impostos para o thesouro hespanhol.

3.^a As remesas procedentes de ou destinadas a estações não indicadas n'esta tarifa, mas situadas entre duas das que ella designa, poderão por ella ser taxadas com sujeição ás suas condições, sendo os portes estabelecidos para a estação imediata mais distante segundo a via estipulada na tarifa, contanto que o preço assim calculado, seja inferior ao de quaisquer outras tarifas applicáveis ao transporte.

4.^a A carga e descarga das remessas por wagon completo, serão de conta e risco dos expedidores e consignatários.

Em Hespanha o prazo para a realização de qualquer d'estas operações é de *oito horas uteis* contadas desde que o material, vazio ou carregado, fôr posto á disposição dos expedidores ou consignatários.

Por *horas uteis* entendem-se aquellas durante as quais as estações estão abertas ao serviço publico, a saber:

Dias de semana.....	{ De 1 d'Abri a 30 de Setembro, das 6 horas da manhã até ás 6 da tarde. De 1 de Outubro a 31 de Março, das 7 horas da manhã até ás 5 da tarde.
----------------------------	---

Domingos e dias santos ..	{ De 1 d'Abri a 30 de Setembro, das 6 horas da manhã ao meio dia. De 1 de Outubro a 31 de Março, das 7 horas da manhã ao meio dia.
----------------------------------	---

Decorrido o dito prazo de 8 horas sem que os interessados hajam terminado a carga ou a descarga das remessas, as Companhias hespanholas cobrarão, por paralysação de material, 0,25 pesetas por hora efectiva de atraso e por wagon, tanto de dia como de noute, reservando-se o direito de proceder á carga ou á descarga por conta do expedidor ou do consignatário ao preço de 0,60 pesetas por tonelada por uma ou outra d'estas operações.

Em Portugal vigoram as condições das tarifas de despezas accessórias das Companhias combinadas.

5.^a As Companhias combinadas reservam-se o direito de ampliar em 4 dias os prazos fixadas nas respectivas Tarifas Geraes para a expedição, trajecto e entrega das mercadorias compreendidas na presente tarifa, sem que por este facto haja direito a reclamação.

6.^a O pagamento das quantias que por qualquer motivo estejam a cargo da mercadoria, deve ser efectuado na estação de partida ou, havendo impedimento, na de chegada antes de ser retirada a remessa dos armazens do caminho de ferro. N'estes armazens será feito, quando proceder, o repezo ou reconhecimento da mercadoria, não se admittindo reclamação depois de retiradas as remessas d'aquelles depósitos.

7.^a As Companhias declinam toda e qualquer responsabilidade por avarias devidas a mau acondicionamento, vicio proprio ou força maior, bem como pelos atraços, despezas, multas etc., que se produzam nas alfandegas hespanholas ou portuguezas por deficiencia ou irregularidade nos documentos de despacho.

8.^a Esta tarifa será applicada de officio sempre que dos seus preços resultar vantagem para o publico e o remettente não pedir expressamente por escrito na nota de expedição, a applicação de outra.

9.^a Fica a cargo de expedidor o preenchimento de todas as formalidades aduaneiras, as quais deverá verificar por si ou por agente seu, devendo fazer nas competentes *Declarações para as alfandegas* a declaração seguinte:

*Todas as operações e formalidades de alfandega na fronteira hespanhola ou portugueza serão confiadas por minha conta e risco ao Sr..... morador.....
..... o qual fica encarregado do pagamento das despezas correspondentes.*

Quando na *Declaração para as alfandegas* o expedidor não indique a pessoa que deve encarregar-se d'estas operações serão elles feitas de officio pelos agentes das Companhias, em conformidade com a respectiva tarifa.

10.^a As quebras naturaes serão reguladas em Portugal pelo respectivo quadro annexo ás Tarifas Geraes. Em Hespanha vigorará o quadro especial que faz parte da presente tarifa e que n'aquelle paiz foi oficialmente aprovado, tendo-se presente que a quebra natural das mercadorias não designadas será estabelecida por assimilação áquelas com as quais tenham maior analogia.

11.^a Ficam em vigor as condições das Tarifas Geraes de cada uma das linhas, em tudo que não seja contrário ás prescripções da presente.

Observação importante

Muito embora esta tarifa indique separadamente, por causa das diferenças de cambio, os preços correspondentes aos paizes em que se effectua o trajecto, o preço total é indivisível e deverá ser satisfeito na moeda do paiz em que o pagamento se fizer.

O pagamento effectuar-se-ha ao cambio corrente, indicado por um aviso periodico affixado nas estações e que será revisto com intervallo nunca superior a 15 dias.

Fica pela presente annullada e substituida a tarifa especial S. F. n.^º 3 de pequena velocidade (B. N. S. M. n.^º 3 de pequena velocidade da Beira Alta) em vigor desde 1 de Novembro de 1898. Fica tambem annullado o Aviso ao Publico B 1377 de 15 de Novembro de 1904.

Lisboa, 22 de Agosto de 1907.

O Director Geral da Companhia

A. Leproux

Quadro das quebras naturaes estabelecidas em Hespanha

MERCADORIAS	Percuso		Maximo em qualquer percurso
	Até 200 kilo-metros	Mais de 200 kilo-metros	
Alcooes, aguardentes e licores	2 0/0	1 0/0 por 100 km.	5 0/0 no verão
Cerveja e cidra			4 0/0 no inverno
Vinhos e vinagres			6 0/0 no verão
Tintas, vernizes, aguaraz e essencias	2 0/0	1 0/0 por 100 km.	4 0/0 no inverno
Sebo, manteigas, carnes, toucinho, sabão e alcatrão.	1 0/0	1 0/0 por 100 km.	4 0/0 no verão
Melaço, assucar e mel	1 0/0	1 0/0 por 100 km.	3 0/0 no inverno
Madeiras e raizes tintoreas, medicinaes ou moidas, em saccos			5 0/0 no verão
Esponjas, cortiça ou casca para cortumes	2 0/0	1 0/0 por 200 km.	4 0/0 no verão
Trapos velhos em fardos			3 0/0 no inverno
Couros curtidos			
Cereaes, arroz e sementes em saccos			
Feculas, farinhas e batatas em saccos			
Legumes secos			
Resinas e productos chimicos		1 0/0	3 0/0 no verão
Especiarias e drogas		1 0/0 por 100 km.	2 0/0 no inverno
Carvão vegetal em saccos			
» de pedra, agglomerados e coke a granel			
Mineraes em bruto, a granel			
Sal commun			
Cal e gesso em pó a granel	4 0/0	1 0/0 por 200 km.	
» * * em saccos	2 0/0	1 0/0 por 300 km.	
Peixe em escabache e fresco sem gelo nem sal	1 0/0	1 0/0 por 200 km.	
» fumado ou salgado	3 0/0	1 0/0 por 100 km.	
» fresco com gelo	6 0/0	2 0/0 por 100 km.	
Ossos	6 0/0	1 0/0 por 100 km.	
Ovos	1 0/0	1 0/0 por 100 km.	3 0/0 no inverno
Castanhas	1 0/0	por 2 dias com um maximo de 6 0/0	4 0/0 no verão

Nomenclatura das estações hespanholas a que é applicavel a presente tarifa

Companhia de Salamanca á Fronteira Portugueza

Fuentes de Oñoro
Espeja
Carpio d'Azaba
Ciudad Rodrigo
Sancti Spiritus
Martin del Rio
Bobadilla-Fuentes de San Esteban

Bóveda
Villar de los Alamos
Quejigal
Barbadillo
Doniños
Tejares
Salamanca

Companhia de Medina del Campo a Salamanca

Moriscos
Gomecello
Pedroso
Carolina

Cantalapiedra
Carpio
Campillo
Medina del Campo