

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

Premiada nas exposições de:—Antuerpia, 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

Proprietario e Director

REDACTOR PRINCIPAL

L. DE MENDONÇA E COSTA

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

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

Composição e Impressão
Typographia do Commercio
de LEIRIA, ABILIO & SARAIVA
3, Trav. do Sacramento, ao Carmo, 7 LISBOA

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

TELEPHONE N.º 27
Endereço telegraphico: Camiferro

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

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

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

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

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

SUMMARIO

	Páginas
A REDE COMPLEMENTAR DO CENTRO, por J. Fernando de Souza. ...	273
CAMINHO DE FERRO D'OTAVI, por A. V. ...	274
PARTE OFFICIAL — Termo de contrato addicional para a construção da linha de Estremoz a Portalegre e Caselle de Vide (conclusão). — Decretos de 19 de agosto e portaria de 12 de setembro do Ministerio das Obras Publicas — Portaria de 31 de agosto do Ministerio da Marinha. ...	274 a 276
O EDIFICIO DO CORREIO, por O. S. ...	276
A PROPOSITO DO CINCOCENTENARIO—XVIII (continuação). ...	277
LICEUS DE LISBOA, por O. S. ...	278
PARTE FINANCEIRA — Carteira dos accionistas — Boletim Commercial e Financeiro — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes. ...	279 a 281
COMMERIO PORTUGUEZ. ...	282
OUTRO BRINDE AOS NOSSOS ASSIGNANTES. ...	282
A ESTACAO DE BASILEA. ...	282
NOTAS DE VIAGEM — IV — Longe da patria — A transformação de Portugal — O que podemos e podemos ser — Phantasias e realidade. ...	282
CONSTRUCCAO E RECTIFICACAO DAS CURVAS DE VIAS FERREAS. ...	284
LINHAS PORTUGUEZAS — Lobito — Lisboa-Londres. ...	284
LINHAS ESTRANGEIRAS — França — Italia — Russia — Africa. ...	284
AVISOS DE SERVIÇO. ...	285
APREMATACOES. ...	285
AGENCIA DO VIAJANTE. ...	286
HORARIO DOS COMBOIOS. ...	287
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA. ...	288

A rede complementar do centro

Expuz 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, submettida a inquerito e modificado em vista das indicações neste feitas emitiram parecer a comissão superior de guerra e o conselho superior de obras publicas. 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 ácerca das quaes não havia duvidas, reservando para outras etapas o addicionamento em plano de certas linhas cuja classificação é controversa.

E' preciso não esquecer que a classificação das linhas representa apenas o reconhecimento da sua utilidade e uma orientação dada á iniciativa official 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 toa se projectem novos caminhos de ferro, não resulta compromisso algum, não sendo para estranhar que se classifiquem linhas cuja construção immediata não é de prevêr.

Tambem por outro lado não ha que estranhar que um plano de classificação deixe por attender varias necessidades de communicações, aguardando elementos mais completos de informação, porque os governos não ficam inibidos 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 commissão.

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 prospera, seria para desejar o addicionamento de tão util complemento ás linhas que explora.

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

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

Quanto ás transversaes do Carregado a Torres e de Alverca á Ericeira, a sua utilidade é incontestavel, mas o tráfego proprio da região difficilmente lhes daria alimento sufficiente 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, difficil 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 convem ao tráfego, estabelecendo-se ali relações directas entre a nova linha e os principaes comboios dos de Leste e Norte.

Tambem 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 difficil mas constitue um affluente util e sobremodo interessante, que permittirá valorizar uma parte da serra.

A linha de Arganil a Santa Comba Dão é de construção difficil; 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. Também 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 incontestavel utilidade economica. 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 defeza do paiz uma modesta linha de via reduzida muito além das posições de Santarem e Peniche. A estrategia é uma sciencia muito respeitavel, mas assás sujeita a variações de opinião. Em nome da estrategia foi imposta a via reduzida á linha de Portalegre para a qual a mesma estrategia preconizou sete ou oito annos mais tarde a via larga.

Esperemos que os progressos de tão mutavel sciencia 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 beneficios da viação accelerada se estendam o mais breve possivel 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 construido nas colonias allemãs do sudoeste d'Africa pela companhia das minas e do caminho de ferro d'Otavi para trazer os seus minerios de cobre e de chumbo d'Otavi e de Tzumbé ao porto de Swakopmund.

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

A linha também tem interesse strategico para a defeza do norte do protectorado allemão e para o desenvolvimento da colonização no fertil valle d'Otavi particularmente favoravel ás explorações agricolas.

Foi aberta á exploração nos primeiros mezes de 1906 em 236 kilometros (secção de Swakopmund a Karbichi). Tem tido um trafego bastante activo, attingindo 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^m,0 acima do nivel do mar) a uma altitude de

1.565 metros no ponto culminante. A linha até Omaruru atravessa um deserto, mas as sondagens deram 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 kilometro 346, tem tres tramos de 20 metros.

A sobreestrutura é de carris d'aço 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 também.

Os dois typos de locomotivas empregados, o primeiro de Henschel e o segundo de lung, tem cylindros de 300, 350 milimetros, rodas motoras de 0^m,70 de diametro, superficie de grelha de 0^m,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'agua e 1.000 kilogrammas de carvão, sendo a força de tracção 2.700 kilogrammas. Pódem rebocar 78 toneladas com uma velocidade de 40 kilometros em patamar e de 15 kilometros em declive de 0^m,020.

Tem-se adquirido recentemente locomotivas mais fortes, construidas por Henschel, podendo rebocar 100 toneladas em rampa de 0^m,020 a 15 kilometros á hora; tem 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 vagon 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 vagon plataformas pesam 3.600 kilog. e pódem levar 10 toneladas.

As carruagens 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 indigenas viajam em vagon 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 vagon, compreendo forjas, appparelhos 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.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Secretaria Geral

(Continuação do n 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 districtal 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. 21.º As machinas locomotivas serão construídas segundo os melhores modelos conhecidos e satisfirão 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 egualmente dos melhores modelos, suspensas sobre molas e guarnecidas de assentos.

Havê-las-ha de tres classes, todas serão cobertas, fechadas com vidraças 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 vagon de mercadorias e gado, as plataformas e restante material será tudo de boa qualidade e solida construcção.

O material circulante terá a disposição adequada para poder percorrer com a conveniente velocidade as curvas de raio minimo e será do typo mais aperfeiçoado previamente submettido 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 5 1/2 por cento do custo da construcção, determinado por avaliação contradictoria, logo que esta se ache concluida, o concessionario será obrigado a prolonga-la além de Castello de Vide, até entroncar na linha da Beira Baixa, sob as clausulas 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.ª e 6.ª 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 construcção, 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 trafego, nas linhas do sul e sueste, proveniente do affluxo de mercadorias e passageiros das linhas construídas.

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

4.º O subsidio que, pelas comissões districtaes, fôr concedido.

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

6.º Cedencia, por espaço de trinta annos, contados da abertura de cada linha á exploração, da importancia dos impostos de transito 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 imposto 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 construcção e exploração das linhas ferreas que não puder ser fabricado em boas condições nos estabelecimentos industriaes do paiz.

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

§ 2.º Para o effeito 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 metallicas, apparelhos de mudança de via, de sinais, de pesagem de vehiculos, de inversão de locomotivas, guindastes fixos.

2.º *Material circulante*. — As locomotivas, *tenders*, carruagens, vagon, guindastes moveis; os objectos manufacturados que sejam partes componentes do material circulante e não possam ter applicação differente, 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 mais vehiculos.

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 construcção deverá começar no prazo maximo de 3 mezes, contados da data da notificação á empresa da approvação do projecto e estar concluida 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 mezes depois da notificação do Governo para a sua construcção, que será levada a effeito no prazo de 3 annos, contados da approvação do projecto.

Art. 55.º A linha poderá ser aberta á exploração por troços successivos a partir da estação de Estremoz, constituídos: 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 concluido 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 Publica, 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 registrar 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 Publica que se, não obstante as razões expostas, o Governo entendesse que a minuta devia ser visada, não teria duvida 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 Publica, 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 official 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 Mattos — 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 1:900 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 consciencioso dos interesses geraes do paiz, confiou o decreto de 6 de outubro de 1898 a duas comissões technicas 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 possivel, conciliassem as conveniencias regionaes com as geraes do paiz.

Como consequencia d'esta providencia governativa foram publicados os decretos de 15 de fevereiro de 1900 e 27 de novembro de 1902, approvando respectivamente os planos das linhas ferreas ao norte do Mondego e ao sul do Tejo, das quaes algumas se encontram já hoje em exploração e outras em via de construcção.

Para completar tão louvavel 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, incumbindo a uma terceira comissão o estudo da rede da zona central nas condições do decreto de 6 de outubro de 1898.

O resultado do trabalho d'esta comissão foi sujeito a um inquerito de utilidade publica, que levou a comissão 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.

Submettido 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 alvitradas por estas estações officiaes, não sendo todavia inteiramente concordes os respectivos pareceres.

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

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, difficil 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, desacordes foram as opiniões sobre o seu traçado, opinando uns por uma dispendiosa e difficil directriz que, subindo o atormentado Valle do Zezere, fosse entroncar na linha da Beira Baixa, outros a esta preferindo a que seguindo a ribeira da Certã até Oleiros, aqui transpuzesse a linha divisoria das bacias d'esta ribeira e do Zezere, para, ladeando este rio, se dirigir à Covilhã com um traçado não menos difficil 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 strategica devidamente ponderadas pela commissão superior de guerra.

Ao Governo compete aquilatar 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 aliguram 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 abalassem á sua construção sem garantia de juro ou outra forma de subvenção, que não permittem nem as circumstancias do Thesouro, nem a precedencia que devem ter para as linhas complementares das do Estado, as quantias disponiveis 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 economica de meio e os demorados reconhecimentos a que é conveniente proceder-se irão successivamente ajuntando outras linhas que convenha addicionar ao plano proposto, analogamente ao que se deu com a rede ao sul do Tejo, á 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 Magestade.

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

Attendendo ao que me representou o Ministo 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, approvar 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 Rey-mão.

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

Denominação das linhas	Pontos extremos	Principaes pontos intermediarios
Via larga		
Linha de Peniche...	Setil — Peniche.....	Cartaxo, Almoester, 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-caxias.	Cacem-Caxias.....	Barcarena e Laveiros.

Via estreita

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

Paço, em 19 de agosto de 1907. — José Malheiro Rey-mão.

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 Rey-mão.

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 Magestade El-Rei por bem, conformando-se com o parecer de 5 do corrente do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas e ouvida a commissão revisora de contas, approvar 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 communica ao director fiscal de exploração de caminhos de ferro para seu conhecimento e devidos effeitos

Paço, em 12 de setembro de 1907. — José Malheiro Rey-mão.

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Rectificação

No decreto de 19 do corrente publicado no *Diario 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 lêr-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 Magestade El-Rei, conformando-se com o parecer da Commissão Superior Technica de Obras Publicas do Ultramar: ha por bem approvar o projecto do primeiro lango 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 1,026^m,5, devendo ser elevado a 10 metros o raio de curva de concordancia entre os perfis 4 e 6.

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

O EDIFICIO DO CORREIO

Uma das grandes deficiencias da cidade de Lisboa no que respeita a edificios publicos é a de um palacio com a installação 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 lisonjeiro para nós, bastará pensar no modo por que estão distribuídos os serviços postaes no edificio do Terreiro do Paço, com a *posta restante* a um lado, com caixas para a correspondencia noutra parte, com as caixas para jornaes e correspondencia geral em sitio muito differente, com a repartição do refugio num corredor distante, tudo acanhado, tudo sem nexos apparentes, tudo de complicada comprehensão para estrangeiros; bastará saber como estão alojados no sotão 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 edificio 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 augmento 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 edificio que satisfizesse as necessidades do serviço, que pelas suas linhas architectonicas trouxesse uma parcella de formosura á capital onde poucos edificios monumentaes se erguem, e desse trabalho aos nossos artistas, architectos, esculptores, pintores e decoradores.

O consequente augmento das receitas que resultam para o Estado do serviço postal justificaria igualmente que uma parte d'esse augmento se destinasse á construcção do edificio.

Lisboa, porto marítimo de primeira ordem, testa de linhas postaes 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 edificio 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 aos seus muros de caes.

A situação do edificio dos correios, a nosso vêr, tem de ser no Aterro junto á 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, lugar central para uma grande parte do commercio da cidade, podia e devia ficar uma succursal dos serviços telegrafo-postaes, que pouco a pouco iria perdendo a sua importancia á medida que a tradição, o costume ou rotina, se fossem esbatendo.

E o ministério das obras publicas ganharia todo o espaço que occupam actualmente as mal installadas repartições dos correios e telegrafos, o que tambem 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 invejavel de estar a testa de linhas postaes 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 contrahir um emprestimo pelo qual em prestações trimestraes, durante 5 annos, se procedesse, por empreitada geral e sob a fiscalização do Estado, á construcção 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 exigencias especiaes a que urge attender.

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

A epoca actual mais utilitaria e pratica prefere cousas de que venha proveito immediato. Lança pontes, fura tuneis, rasga canaes, cava docas.

Mas não dispensa o cunho artistico 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 trafego tão racionalmente divididos e methodizados, estação pequena decerto, soube dar pela arte uma grandeza, um ar monumental.

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

Construir um edificio 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 preferidos e indemnização para os restantes approvados.

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 pretendiamos se fizesse rapida e economicamente.

Agora tratando d'este edificio especial, que tamanha significação tem numa cidade moderna, edificio unico, visitado por nacionaes e estrangeiros já não alvitamos 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-postaes 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 proposito do Cincoentenario

Synopse dos Directores das linhas de Este e Norte de Portugal

XVIII

(Continuação)

O engenheiro D. Angel Arribas considerou ser de grave difficuldade 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 construcção e ficando apenas a necessidade de consolidação dos trabalhos construidos 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 sociaes mas a quem a falta de experiencia absolutamente indispensavel em tão difficil cargo tornariam de grande difficuldade o seu exercicio se na alta competencia e leal cooperação do chefe das officinas, Henry Brasseur, discipulo e fiel executor da organização do serviço de material e tracção, estabelecida pelo engenheiro Ghebhard, não encontrasse o auxilio necessario 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 soffrido na sua geral acção organica até o presente.

Os serviços de fiscalização e estatística apenas funcionavam por sistema empirico sem a regularidade tão absolutamente indispensavel para a rigorosa applicação dos elementos de receitas e despesas de exploração ferroviaria. Este serviço que, depois de feito por Carlos José Caldeira e por elle abandonado por ter sido nomeado administrador geral das alfandegas fôra incumbido a Henrique Mouchet, habilissimo agente de escriptorios commerciaes e ao serviço do caminho de ferro desde a sua origem pela concessão Hislor mas que não possuia os conhecimentos especiaes de um serviço dos de mais meticulous exigencias na sua applicação.

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 applicação da tarifa geral e que tornava quasi nullo o serviço de transportes ferroviarios apenas aproveitados quando por circumstancias especiaes os tornavam de mais vantagem sobre os anteriormente usados.

Exultavam de satisfação os agourentos adversarios do grande esbanjamento dos 'inheiros publicos no estabelecimento de viação acelerada em paiz sem elementos para a alimentær!

Se esses pessimistas de mau agouro hoje vivessem?... E' possivel que algum exista e leve para o outro mundo noticias 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 difficuldade vencer os habitos seculares adoptados no paiz para as communicações entre as suas povoações limitando-se a vender os seus productos agricolas por preços que muitas vezes não compensavam o custo e trabalho da producção.

As localidades facilmente communicaveis com portos maritimos ou fluviaes continuavam a aproveitar esses meios para transporte dos seus generos auxiliando-se de intermediarios que eram os que mais lucravam sem risco de perda nas transacções entre productor e consumidor.

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

As communicações da capital com a Beira Baixa e alto Alemtejo tinham logar por Abrantes e d'ahi seguiam o Tejo através dos maiores perigos e difficuldades 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 á circulação a linha do Norte notavel preferencia pela estação da Mealhada contribuindo para essa preferencia a distancia e difficuldades de navegação pelo Mondego até a Figueira da Foz. Não obstante essas difficuldades os importantes transportes de vinhos evitavam o caminho de ferro e seguiam

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

Thomar e suas circumvisinhanças aproveitavam o Tejo pela Barquinha.

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

A linha de Leste era a que fornecia á exploração trafego de mais importancia.

A Companhia de Madrid a Zaragoza e Alicante ainda não possuia porto algum no Atlantico e apenas o de Alicante no Mediterraneo. Sendo as companhias Andaluzas possuidoras dos portos de Cadiz e Sevilha, eram forçosamente tributarias 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 tres o antigo liceu central de Lisboa, cuja população fazia estoicar 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 improprias ao novo uso a que se destinam.

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

Ficou, porém, resolvido o problema da installação dos tres liceus da capital? Poderemos continuar assim? Longe d'isso; reduziu-se ou diluiu-se o mal, é certo, visto que não se juntam num unico liceu todos os alumnos, mas tantos são os inconvenientes existentes ainda, que se torna indispensavel não largar de mão o assunto, tanto em obediencia ás mais elementares normas da pedagogia escolar, como em attenção aos preceitos de profilaxia social e ás imposições da hygiene.

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

Continuar tal estado de cousas, segundo o velho sistema portuguez que torna effectivo e permanente o que apenas se poderá admittir como transitorio ou provisório, é darmos uma publica 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 tres liceus, na capital. Para se contraprovar tal affirmação bastará consultar as estatisticas e reconhecer, como é necessario, em cada um, e em especial no do Carmo, subdividir em turmas a frequencia enorme e constantemente ascendente que a elles concorre.

Por agora seriam necesarios mais dois liceus, ao menos, um a servir Belem e Alcantara outro a parte oriental da cidade, mas melhor ainda seria a creação de tres para dotar com um liceu os novos bairros ao norte.

A distribuição dos liceus tambem não é boa. Peca por ter dois liceus a menos de um kilometro de distancia, no Carmo e S. Domingos, deixando ao resto da cidade apenas o excellente liceu da Lapa, collocado num bom sitio mas de installação acanhada.

Peca porque ambos estes liceus estão em locais pouco proprios para escolas, que difficultam a disciplina academica, muito em contacto com o movimento da parte mais animada e agitada da cidade, sem quietação e socego, com convites tacitos á saída dos alumnos no intervalo das aulas.

Emquanto não houver outra solução, melhor fôra 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 occupa 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 lugar para gymnasios e recreios. As retretes e urinoes deixam a desejar, faltam vestiarios, faltam laboratorios, gabinetes, salas d'estudo. Faltam 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 possui, 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 hygiene.

Não servem bem o publico. Ora um publico deve merecer cuidados e attensões 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 differente da actual, sendo a grande maioria dos alumnos instruida nos collegios particulares, julgou-se que um unico liceu, grande, bem installado, em sitio central mas afastado do bulicio da cidade, satisfazia.

Escolheu-se a cerca do convento de Jesus para local do novo liceu central. Elaborou-se o projecto do edificio, rico de cantarias, monumental, á 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 proseguir, 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 repartições 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 coisa mais rapida e mais pratica.

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, espaçosas, com as accommodações proprias para alumnos, material d'ensino; com gymnasios, bibliothecas, museus, amphitheatro 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 principalmente 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 lugar 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 fim, 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 coisa 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 obter a uma das suas mais instantes necessidades.

O. S.

PARTE FINANCEIRA

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 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 307 680 — 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 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 —
38 970 — 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 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 consequências, tratando o assunto genericamente, mas referindo-se mais especialmente á 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 inglezes não teem codigo civil, e a propriedade em Inglaterra pertence a um certo numero restricto 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 suas colonias 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 propôr 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 politica.

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 vae para as cidades. O mesmo phenomeno terá em toda a parte as mesmas consequências.

A agglomeração dos homens nas cidades pôde porém encontrar correctivo no desenvolvimento das empresas colonias e é o que succedeu 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 analogá. O operario e o aldeão tem occupado lá, até agora, os seus logares respectivos.

Em Inglaterra, o exodo produziu-se, e em taes 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 ruraes excede 4.700.000, dos quaes 3.500.000 cultivam com as suas proprias mãos, e o total das contribuições attingem 10 milhões. Concentração d'um lado, divisão do outro é a formula que convém aos dois paizes tão visinhos 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 occupam 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 accesível 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 colonias.

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

Assim, a proporção de terras incultas para terras agricolas é: em França, de 9% ; na Belgica, de $9\frac{1}{4}\%$; 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 despovoação.

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 auctoridades locais, 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 desejado exito. São os costumes que se torna preciso reformar.

A fim de que para a terra de novo voltem as inclinações é necessario 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 salutaes, 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 permite-lhes expropriar os *landlords*, mas a terra não vale senão pelo homem que a occupa, diz um velho dictado. O espago nada vale se a população a abandona.

O gabinete inglez propoz á camara dos Communs tornar a expropriação obrigatoria em proveito das communes 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 legislação 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 lotes, que teem 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 necessario estudar.

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

*

Foi publicado durante a quinzena a nota da divida fluctuante relativa aos mezes de junho e julho ultimos.

A divida, em 30 de junho, decompunha-se pela seguinte forma:

No paiz.....	62 987:125 5822
No estrangeiro.....	11.668:000 5725
	74.655:126 5547

e em 31 de julho:

No paiz.....	63 972:660 5404
No estrangeiro.....	12.241:738 5400
	75 214:398 5804

O augmento da divida 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 augmento foi de 559 contos.

Se juntarmos aos augmentos successivos da divida 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.

*

Continúa 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 praso 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, Zambesia e Beira Alta; obrigações da Companhia Real 2.º grau, Beira Alta 1.º e 2.º graus.

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

	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	559
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

BOLSAS	SETEMBRO													
	2	3	4	5	6	7	9	10	11	12	13	14		
Lisboa : Inscriptões 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 0/0 1888.....	-	-	-	-	-	22,100	-	22,000	22,150	22,150	-	-	-	-
» 4 0/0 1890 assent.....	-	-	-	-	-	-	-	54,000	-	-	-	-	-	-
» 4 0/0 1890 coupon ..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 1/2 0/0 assent.....	-	63,200	63,200	-	-	63,000	-	63,300	63,300	-	-	-	-	-
» 4 1/2 0/0 coupon int ..	63,300	62,500	-	-	-	-	-	62,500	-	62,500	-	-	-	-
» externo 1.ª série.....	62,700	62,800	62,700	63,000	63,000	63,000	62,900	63,000	63,000	63,000	63,200	63,300	-	-
» 3 0/0 1903.....	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	91,000	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 0/0	-	91,400	-	91,300	91,100	-	91,500	-	-	-	91,800	91,600	-	-
» » 5 0/0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	88,500	-	-	-
» C.ª Beira Alta 1.º grau ..	-	-	-	-	-	-	-	-	57,000	-	-	-	-	-
» » Real 3 0/0 1.º grau ..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» » » 3 0/0 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 0/0 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	441	-	444	445	-	439	-	443	-	440	-	-	-	-
» Madrid-Caceres.....	-	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-Caceres.....	166	165	165,50	165	165	165	165,50	165,50	-	165	165	-	-	-
Londres : 3 0/0 portuguez.....	67	67	67	67	67	-	67	67	67	67	67	-	-	-
Amsterdam : Obr. Atrav. Africa	90,25	90	-	90,50	91	-	-	88,62	90,50	-	-	-	-	-

Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhoes

Linhas	Período de exploração	1907			1906			Totales desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totales	Kilom.	Kil.	Totales	Kilom.	1907	1906	1907	1906
			Reis	Reis		Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis
COMPANHIA REAL	30 5 Ag	1073	132.347.000	123.342	1073	130.886.000	121.981	3.216.822.000	3.181.971.000	34.851.000	-
	6 12 »	»	135.356.000	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
	6 12 »	»	1.988.000	28.328	»	2.146.000	30.657	57.854.000	60.887.000	-	3.033.000
Vendas Novas	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	-	-	-
	13 19 »	»	594.000	20.482	-	-	-	15.365.000	-	-	-
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 »	»	63.838.000	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	-	64	-	-	64	-	-	-	-	-	-
Norte de Espanha.....	11 20 Ag	3681	Ps. 3.388.619	Ps. 920	3681	Ps. 3.390.138	Ps. 920	Ps. 15.663.933	Ps. 12.095.000	Ps. 3.568.933	-
Madrid — Zaragoza — Alicante	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	11 20 Ag	3650	2.924.955	801	3650	2.895.560	793	67.069.672	65.585.186	1.484.486	-
	21 31 »	»	3.415.845	935	»	3.487.646	955	70.485.517	69.072.832	1.412.685	-
Andaluzes	6 12 Ag	1083	408.285	376	1083	440.595	406	11.562.423	11.999.495	-	437.072
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Madrid-Caceres e Portugal.....	21 31 Ag	777	262.777	338	777	252.856	325	5.600.160	5.595.747	4.413	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zafra a Huelva	20 26 Ag	180	55.221	306	180	59.228	329	2.414.774	2.036.963	377.811	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

COMMERCIO PORTUGUEZ

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

	(Valores em mil réis)	
Importação para consumo	1906	1905
I—Animas vivos	2314.317	2864.372
II—Materias primas para as artes e industrias	21.849.348	21.649.732
III—Fios, tecidos, feltros e respectivas obras	6.497.137	6.203.065
IV—Substancias alimenticias	14.573.726	16.479.080
V—Apparelhos, instrumentos, machinas, e utensilios empregados, na sciencia, 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	112.154
Totaes	55.522.319	56.216.676
Exportação nacional e nacionalizada		
I—Animas 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—Substancias alimenticias	14.963.116	14.811.141
V—Apparelhos, instrumentos, machinas, e utensilios empregados na sciencia, 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	28.046.199	26.588.359

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 acerca 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 Basilêa

Foi aberta ao publico no mez passado a nova estação dos caminhos de ferro de Basilêa, 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 creado de mais util, sendo difficil, senão impossivel, encontrar outra em melhores condições do que esta.

Reunem-se na Basilêa 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 escada-

rias á direita e á esquerda facilitam a entrada e saída 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 creado para comodidade e conforto.

Na extremidade da ala direita ficam os escritorios de expedição da Alsacia e Lorena, e a alfandega allemã. 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 communicação differentes 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 podiamos 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, colloca, 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 alto 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 illuminado, vasto, commodo, aportava a uma praia do norte — talvez ao Porto, não a Leixões, mas á propria cidade. Havia-se dragado o Douro até áquem da Alfandega, e os companheiros de viagem, assistiam entusiasmados á entrada do luxuoso barco por esse encantador *fiord*, entre as casinhas 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 albums 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 aparelhos 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 côres 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 palpitir 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, edificio moderno, com grandes portas de oito metros de altura, todo elle espelhos, quadros, dourados e florealeados marmores de Vímioso, que faziam a admiração dos estrangeiros.

D'ahi foram, comnosco, para a estação central—já concluída—e ficaram entusiasmados com os artisticos azulejos de Jorge Colaço que forravam as paredes; com a bella disposição da estação que, á direita, lhes offerecia o seu primoroso restaurante onde as creadas, elegantemente vestidas os trajos minhotos tão garridos e característicos; circulavam pressurosas, servindo refeições e bebidas; com o excellente comboio que os esperava, todo elle de longas carruagens de corredor, com lavabo e w. c. mesas em cada compartimento, campainha electrica para chamar o creado, assentos, transformaveis em commoda cama, para as viagens nocturnas e todas as commodidades.

Ligava-se ao trem um restaurante cujo creado tomava nota dos logares que devia reservar para o almoço; um excellente serviço com vinho e café—visto que num paiz vinhateiro e com colonias, como o nosso, o vinho e o café não são considerados extraordinarios nas refeições.

Alguns passageiros, estudando o seu itinerario no mappa do paiz que figurava em todas as carruagens, ou no que, pintado ao fundo da sala de entrada, chamava a attenção de todos, preferiram diversas direcções. Para todas ellas, as principaes, pelo menos, havia carruagem 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 hotéis modernos, cheios talvez, os esperavam.

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

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

O porteiro que vae em cada carruagem, explica pressuroso que, para o paiz não ha precisão de telegraphar; basta telephonar, porque todas as cidades e villas 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 aparelho automatico 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 esplendido album illustrado que vae em todas as carruagens, 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'Hotéis 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 hotéis, 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 distribuido 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 automoveis, circulavam em todos os sentidos.

Notavamos 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 tunnels rapidamente o comboio ficou illuminado a luz electrica.

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

—Isto já não é preciso, ouvimos logo. Agora, com a locomotiva electrica 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 cincoenta arcos voltaicos, parece um grande salão; digna ante-sala da entrada da cidade.

Em Setil destacou-se do comboio, rapidamente, a carruagem 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, tambem nova, estação de Cacilhas, tal qual como se pratica para atravessar o Mississipi em Nova Orleans, o Columbia, proximo de Portland, o Baltico, entre Warnernunde e Gjetser, e em tantas outras partes.

De tudo isto o que mais nos surpreendeu foi estar construída uma estação maritima na Praça do Commercio, no caes da alfandega. Lembravamo-nos das grandes opposições 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 redes 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 disponivel 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 surpresa passavamos 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-automoveis chamavam os passageiros para o serviço estabelecido para Almeirim e outros pontos do sul.

Finalmente chegavamos 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 bilhetes profusamente illuminadas forneciam os bilhetes segundo as direcções. Na parede em frente, aos dois lados do relógio outros mostradores indicavam as horas de partida dos proximos trens.

Para vestibulo publico fôra construído um pavilhão fôra, sob o alpendre exterior; a verificação de volumes, pela alfandega, fazia-se, commodamente, no interior da gare; a saída 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 hotéis 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 edificios 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 edificio cuja construção, mantendo as linhas de um velho castello, dava uma nota brilhante 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 guarneçada de bons edificios, altos portaes, grandes cafés, luxuosos armazens.

Mas a musica que tocava fazia ouvir um som extranho, 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 *glatscherberg* outros *istbjerg* (isbjerg) segundo eram inglezes, allemães 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 allemão M. Henbach indica em um artigo publicado no Zeit. des Ver. deutsch Eisenbahnw., 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 successivos 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 aparelho constituido 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 constituido por uma regua de dupla gradação 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 aparelho serve tanto para traçar curvas como para verificar curvas já construidas.

Para traçar uma curva colloca-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: enfia-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 colloca-se o aparelho em relação aos dois pontos já achados na mesma posição em que, para marcar o segundo ponto, se tinha collocado 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 construida basta collocar os dois anneis 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 theoria 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 fóra 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 Montrésor a Écueillé, na extensão de 19.667 metros.

ITALIA

O governo italiano entaboulo negocições com o governo francez para a construcção de uma grande linha que atravessasse o Monte Branco.

O comboio 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, combustivel usado na linha trancaucasica de ha vinte annos para cá, vae ser adoptada a hulha para combustivel nas locomotivas.

AFRICA

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

A construcção levará quatro annos.

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

Aviões 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 á ida como á volta, deixar ou tomar o comboio nas estações intermédias das designadas nos seus bilhetes. Se o fizerem, ser-lhes-á recolhido o bilhete de ida e volta, que ficará sem effeito e terão de pagar o seu logar por inteiro, pelos preços das tarifas geraes, 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 geraes 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 realisa-se em Elvas esta romaria bem como a Feira Franca de S. Matheus, havendo também touzadas, arraial, fogos d'artificio, illuminações a luz electrica, 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 (sello incluido)

Lisboa-Rocio até Sacavem, 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 afixados 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 ás 12,10 e 12,56 da madrugada.

Para mais esclarecimentos ver os cartazes respectivos afixados 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 publico para a adjudicação da empreitada n.º 33 de construção da estação de Móra e suas dependencias, no lanco de Valle do Poço a Móra.

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

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

O concorrente a quem a adjudicação fôr feita reforçará o seu deposito provisorio até a percentagem necessaria 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 provisorio, 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 logar a arrematação para execução da 34.ª empreitada de construção da estação de Pavia e suas dependencias, incluindo casas para pessoal no lanco do Valle do Poço a Móra da linha de Evora a Ponte de Sôr.

O deposito provisorio 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 provisorio 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 de 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 logar a arrematação para execução da 35.ª empreitada de construção da estação de Valle do Paio, e suas dependencias, incluindo casas para pessoal, no lanco de Arrayolos a Valle do Poço, da linha de Evora a Ponte de Sôr.

O deposito provisorio 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 provisorio 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 côr.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazens (edificio da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas da manhã ás 4 da tarde e em Paris nos escritorios 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 ceramica. Deposito 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 ceramica de que esta Companhia venha a necessitar para as suas obras durante o praso 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 as 4 da tarde.

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

«Resposta para o fornecimento de artigos de Ceramica» e redigidas segundo a formula seguinte: «Eu abaixo assignado, residente em obrigo-me a fornecer a Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes, todos os artigos de Ceramica 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 quaes tomei pleno conhecimento.»

(Data e assignatura 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-MEMOIRE DU VOYAGEUR

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

BILBAU Gran Hotel Viscaya. — Todo o conforto, cosinha esmerada. Sucursal na ilha de Chacharra-Mendi. — Proprietario, 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 electrica. Aceio e ordem. Preços modicos.

CASTELLO BRANCO Hotel Francisco — Rua de Santo Antonio — Bom tratamento, aceio e commodidade — Proprietario, successor da viuva de Francisco da Silva Gama.

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

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 Toural. — 15, Campo do Toural, 18. — Este hotel é sem duvida um dos melhores da provincia, de inexcusaveis commodidades e aceio tratamento recommendavel — Proprietario, Domingos José Pires

HAMBURGO Sautier & C.^a — Commissões, transportes maritimos 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. — Proprietario, Victor Sassetti.

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

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. — Reducção 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 ás 8 — Preços razoaveis. Aberto todo o anno. — Prop. J. Garrido

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

PORTALEGRE Hotel Caraca. — O principal da cidade e um dos melhores da provincia. Serviço bom e aceiado. Carro na estação ao comboio do dia, de Lisboa. Prop. Antonio d'Oliveira Caraca.

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 Batalha). Serviço de 1.^a ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros; muito central — Propr. Lopez Munhos.

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

PORTO Hotel Real. — Rua do Bomjardim, 21 — Completamente 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 Todi, em frente do theatro; sitio central; bellas vistas. Bellos aposentos; Serviço primoroso; Diaria 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 jornaes, porque tirarão d'isso grandes vantagens.

Assignaturas para todos os jornaes do mundo (Mais de 15.000 publicações politicas, illustradas e de todas as especialidades se encontram nos nossos almazens).

Publicidade em todos os generos em França e no estrangeiro. — Longa experiencia e ideias novas em publicidade. — Condições muito vantajosas. — Execução rapida e conscienciosa. — Referencias 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	Partida	Chegada
9-15 m.	9-29 m.	9-10 m.	9-55 m.	9-45 m.	10-10 m.
9-45 m.	9-59 m.	10-10 m.	10-25 m.		

Mais os do Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e o l.

C. Sodré		P. Arcos		C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-25 m.	5-57 m.	5-20 m.	5-50 m.	6-5 m.	6-35 m.
6-5 m.	6-37 m.	6-9 m.	6-35 m.	6-35 m.	7-20 m.
6-50 m.	7-18 m.	6-50 m.	7-20 m.	7-10 m.	7-37 m.
7-10 m.	7-41 m.	7-30 m.	7-56 m.	7-40 m.	8-10 m.
10-15 m.	10-43 m.	8-20 m.	8-48 m.	8-15 m.	8-56 m.
11-35 m.	12-3 t.	10-55 m.	11-21 m.	8-35 m.	9-25 m.
1-0 t.	1-28 t.	12-50 t.	1-16 t.	9-10 m.	9-32 m.
1-45 t.	2-19 t.	1-40 t.	2-6 t.	10-10 m.	10-32 m.
2-45 t.	3-3 t.	2-25 t.	2-51 t.	10-40 m.	11-04 m.
3-40 t.	3-58 t.	3-50 t.	4-16 t.	10-45 m.	11-09 m.
4-50 t.	5-18 t.	5-8 t.	5-34 t.	11-10 m.	11-34 m.
5-25 t.	6-7 t.	5-28 t.	6-54 t.	11-15 m.	11-40 m.
6-20 t.	6-48 t.	6-58 t.	7-24 t.	11-20 m.	11-45 m.
7-0 t.	7-28 t.	7-45 t.	8-11 m.	11-25 t.	11-50 t.
7-45 t.	8-13 m.	8-25 m.	8-51 m.	11-30 t.	11-55 t.
8-30 m.	8-58 m.	9-10 m.	9-36 m.	11-35 t.	12-00 t.
10-15 m.	10-43 m.	10-55 m.	11-21 m.	11-40 t.	12-05 t.
11-30 m.	12-3 m.	12-45 m.	1-11 m.	11-45 t.	12-10 t.

Mais os de Cascaes, excepto os a.

C. Sodré		Cascaes		C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-35 m.	7-27 m.	6-5 m.	6-34 m.	7-10 m.	7-32 m.
7-10 m.	8-2 m.	6-45 m.	7-32 m.	7-38 m.	8-25 m.
8-15 m.	9-3 m.	8-10 m.	8-56 m.	8-15 m.	9-25 m.
8-35 m.	9-25 m.	8-25 m.	9-32 m.	9-10 m.	10-32 m.
9-10 m.	10-33 m.	9-15 m.	10-5 m.	10-10 m.	11-04 m.
10-10 m.	11-0 m.	9-55 m.	10-32 m.	10-40 m.	11-09 m.
10-40 m.	11-16 m.	10-40 m.	11-14 m.	10-45 m.	11-40 m.
11-10 m.	11-52 m.	10-55 m.	11-21 m.	11-20 m.	11-50 t.
11-30 m.	12-3 t.	11-25 m.	12-00 t.	11-35 t.	12-05 t.
12-1 t.	1-22 t.	11-35 m.	12-10 t.	11-40 t.	12-10 t.
12-40 t.	2-46 t.	12-40 t.	1-27 t.	12-10 t.	1-27 t.
1-10 t.	3-0 t.	1-135 t.	3-22 t.	1-20 t.	3-10 t.
3-10 t.	3-46 t.	1-226 t.	3-2 t.	3-15 t.	3-45 t.
4-0 t.	4-45 t.	2-35 t.	3-29 t.	4-10 t.	4-40 t.
4-40 t.	5-16 t.	4-5 t.	5-9 t.	4-17 t.	5-20 t.
5-20 t.	6-12 t.	5-26 t.	6-2 t.	5-10 t.	6-17 t.
6-10 t.	6-46 t.	6-33 t.	6-33 t.	6-17 t.	7-9 t.
6-17 t.	7-9 t.	6-53 t.	7-12 t.	7-15 t.	8-15 m.
7-15 t.	7-45 t.	7-53 t.	8-21 m.	8-15 m.	9-20 m.
8-15 m.	9-5 m.	8-26 m.	9-2 m.	9-10 m.	10-27 m.
9-10 m.	10-27 m.	9-20 m.	10-24 m.	10-10 m.	11-0 m.
10-10 m.	11-0 m.	9-56 m.	11-54 m.	10-40 m.	11-16 m.
10-50 m.	11-57 m.	11-26 m.	12-2 m.	11-40 m.	12-46 m.
12-40 m.	1-27 m.	12-26 m.	1-32 m.		

Mais os de Cintra, excepto os a.

Lisboa-Rocio		Queluz		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
9-10 m.	9-41 m.	11-3 m.	11-33 m.	11-10 m.	11-41 m.
11-10 m.	11-41 m.	1-46 t.	1-46 t.	1-10 t.	1-41 t.
1-10 t.	1-41 t.	3-47 t.	3-4 t.	1-10 t.	1-41 t.
1-10 t.	1-41 t.	6-7 t.	6-38 t.		

Mais os de Cintra, excepto os a.

Lisboa-Rocio		Cintra		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-35 m.	7-39 m.	5-2 m.	6-1 m.	8-0 m.	9-5 m.
8-0 m.	9-5 m.	6-44 m.	7-43 m.	9-10 m.	10-10 m.
10-10 m.	11-13 m.	7-50 m.	8-47 m.	11-35 m.	12-15 t.
12-10 t.	1-14 t.	8-44 m.	9-42 m.	1-10 t.	1-41 t.
1-35 t.	2-15 t.	9-36 m.	10-37 m.	2-10 t.	2-40 t.
2-10 t.	3-13 t.	11-41 m.	12-42 t.	3-15 t.	4-21 t.
3-15 t.	4-21 t.	12-35 t.	1-10 t.	4-25 t.	5-15 t.
4-25 t.	5-15 t.	1-37 t.	2-30 t.	5-15 t.	6-8 t.
5-15 t.	6-8 t.	2-35 t.	3-10 t.	6-20 t.	7-2 t.
6-20 t.	7-2 t.	4-0 t.	5-0 t.	7-25 t.	8-28 m.
7-25 t.	8-28 m.	4-41 t.	5-41 t.	8-30 m.	9-13 m.
9-10 m.	10-13 m.	5-25 t.	6-25 t.	10-19 m.	11-25 m.
11-10 m.	12-13 m.	6-0 m.	7-5 m.	12-23 m.	1-20 m.

Lisboa-Rocio		Povoia		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
11-51 m.	12-42 t.	7-56 m.	8-31 m.	11-51 m.	12-42 t.
11-51 m.	12-42 t.	1-7 t.	2-5 t.		

Lisboa-Rocio		V. Franca		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
4-28 t.	5-37 t.	5-29 m.	6-35 m.	4-35 t.	5-44 t.
5-37 t.	6-46 t.	6-35 m.	7-41 m.	5-44 t.	6-53 m.
6-46 t.	7-55 t.	7-41 m.	8-47 m.	6-53 m.	8-0 m.
7-55 t.	9-04 t.	8-47 m.	9-53 m.	8-0 m.	9-09 m.

Lisboa-Rocio		Setil		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-5 m.	7-26 m.	7-14 m.	7-22 m.	6-5 m.	7-26 m.
7-26 m.	8-35 m.	8-35 m.	9-44 m.	8-35 m.	9-44 m.

Setil		Vendas Novas		Setil	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
4-55 m.	5-22 m.	4-1 m.	4-5 m.	4-55 m.	5-22 m.
5-22 m.	6-31 m.	6-31 m.	7-40 m.	6-31 m.	7-40 m.
7-40 m.	8-49 m.	8-49 m.	9-58 m.	8-49 m.	9-58 m.

Santarem-Setil		Entrecam.		Lisboa-R.	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
1-23 m.	6-54 m.	10-0 m.	12-50 t.	1-23 m.	6-54 m.

Lisboa-Rocio		Porto		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
8-35 m.	9-6 t.	8-35 m.	9-6 t.	8-35 m.	9-6 t.
9-6 t.	10-15 m.	10-15 m.	11-24 m.	10-15 m.	11-24 m.
11-24 m.	12-33 m.	12-33 m.	1-42 m.	12-33 m.	1-42 m.

Figueira		Porto		Figueira	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-25 m.	8-11 m.	8-11 m.	9-20 m.	8-11 m.	9-20 m.

Aveiro		Porto		Aveiro	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
3-54 m.	4-32 m.	4-32 m.	5-41 m.	4-32 m.	5-41 m.

Ovar		Porto		Ovar	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-20 m.	8-1 m.	8-1 m.	9-10 m.	8-1 m.	9-10 m.

Espinho		Porto		Espinho	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-0 m.	7-59 m.	8-10 m.	9-7 m.	7-0 m.	7-59 m.

Coimbra		Lousã		Coimbra	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-0 m.	6-29 m.	7-15 m.	8-41 m.	5-0 m.	6-29 m.

Coimbra		Figueira		Coimbra	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-7 m.	8-29 m.	6-0 m.	7-45 m.	6-7 m.	8-29 m.

Lisboa-Rocio		Badajoz		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
10-20 m.	11-25 t.	6-25 m.	7-41 t.	10-20 m.	11-25 t.

Lisboa-R.		Valencia		Lisboa-R.	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
10-25 m.	11-30 t.	6-0 m.	7-40 m.	10-25 m.	11-30 t.

Lisboa-Rocio		Guarda		Lisboa-Rocio	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
10-25 m.	11-30 t.	4-35 m.	5-18 t.	10-25 m.	11-30 t.

Lisboa-R.		Caldas Rainha		Lisboa-R.	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
1-10 t.	2-45 t.	1-45 t.	2-24 m.	1-10 t.	2-45 t.

Lisboa-R.		Figueira		Lisboa-R.	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-10 m.	8-26 t.	8-55 m.	9-34 t.	7-10 m.	8-26 t.

Alfarellos		Figueira		Alfarellos	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
11-38 m.	12-12 t.	10-40 m.	11-12 m.	11-38 m.	12-12 t.

Amieira		Figueira		Amieira	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
4-40 m.	5-4 m.	3-55 m.	4-16 m.	4-40 m.	5-4 m.

BEIRA ALTA

Figueira		Pampilhosa		Figueira	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-50 m.	6-23 m.	5-15 m.	5-40 m.	5-50 m.	6-23 m.

Pampilhosa		Mangualde		Pampilhosa	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
9-20 m.	10-15 m.	9-20 m.	10-15 m.	9-20 m.	10-15 m.

Pampilhosa		V. Formoso		Pampilhosa	
Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-10 m.	4-45 t.	9-25 m.	3-40 t.		
9-50 m.	4-0 t.	1-50 t.	6-45 t.		
1-25 t.	7-2 t.	4-15 t.	11-50 n.		

SUL E SUESTE

Lisboa		Barreiro		Lisboa	
5-50 m.	6-25 m.	5-55 m.	6-40 m.		
8-0 m.	8-35 m.	8-0 m.	8-35 m.		
8-30 m.	9-10 m.	9-15 m.	9-50 m.		
9-15 m.	9-50 m.	11-5 m.	11-40 m.		
10-50 m.	11-25 m.	12-25 t.	1-0 t.		
12-55 t.	1-0 t.	2-57 t.	3-25 t.		
2-50 t.	2-25 t.	4-3 t.	4-34 t.		
4-20 t.	4-55 t.	7-30 t.	7-5 n.		
5-20 t.	5-55 t.	9-12 n.	10-20 n.		
8-30 n.	9-5 n.	—	—		
12-30 n.	1-5 n.	—	—		

Lisboa		Setubal		Lisboa	
8-0 m.	9-33 m.	4-41 m.	6-30 n.		
10-50 m.	12-34 t.	8-5 m.	9-50 m.		
2-50 t.	4-26 t.	10-15 m.	11-40 m.		
4-29 t.	5-58 t.	3-0 t.	4-38 t.		
5-20 t.	7-8 t.	6-25 t.	8-5 n.		
—	—	8-25 n.	10-20 n.		

Pinhal Novo		Setubal		Pinhal Novo	
5-50 m.	5-55 m.	6-0 t.	6-21 t.		
9-8 n.	9-30 n.	—	—		

Lisboa		Evora		Lisboa	
5-50 m.	10-40 m.	1-50 n.	6-30 m.		

Casa Branca		Evora		Casa Branca	
9-45 n.	10-38 n.	7-50 t.	8-45 n.		

Lisboa		Arrayolos		Lisboa	
8-0 m.	1-45 t.	7-30 m.	1-0 t.		
5-20 t.	10-45 n.	4-45 t.	10-20 n.		

Lisboa		Villa Viçosa		Lisboa	
8-0 m.	3-25 t.	5-55 m.	1-0 t.		
5-20 t.	11-55 n.	3-43 t.	10-20 n.		

Lisboa		Moura		Lisboa	
8-0 m.	3-55 t.	5-20 m.	1-0 t.		
5-20 t.	2-55 n.	8-30 n.	6-30 m.		

Lisboa		Villa Real		Lisboa	
5-50 m.	4-0 n.	4-30 t.	10-20 n.		
8-0 m.	4-0 n.	4-15 t.	6-30 m.		
5-20 t.	7-0 m.	—	—		

Lisboa		Portimão		Lisboa	
5-50 m.	9-41 n.	7-50 m.	10-20 n.		
8-0 m.	10-37 n.	6-40 t.	6-30 m.		
5-20 t.	3-4 m.	—	—		

Portimão		Tunes		Portimão	
10-30 n.	11-40 n.	9-30 m.	10-37 m.		

Portimão		Villa Real		Portimão	
6-25 m.	12-10 t.	7-0 t.	7-32 t.		

Faro		Olhão		Faro	
11-30 m.	11-50 m.	12-0 t.	12-20 t.		
2-30 t.	2-51 t.	3-0 t.	3-20 t.		

Faro		Villa Real		Faro	
4-3 t.	7-6 t.	8-0 m.	10-30 m.		

MINHO E DOURO

Porto		Famalicão		Porto	
2-20 t.	3-47 t.	4-58 m.	6-26 m.		
5-40 t.	6-59 t.	4-3 t.	5-22 t.		
9-42 n.	11-10 n.	7-26 t.	8-53 n.		

Porto		Braga		Porto	
4-45 m.	7-26 m.	6-2 m.	8-31 m.		
7-5 m.	9-2 m.	8-1 m.	9-47 m.		
8-0 m.	10-31 m.	11-0 m.	12-45 t.		
9-33 m.	12-9 t.	11-0 m.	1-31 t.		
12-10 t.	1-56 t.	4-4 t.	7-10 t.		
4-10 t.	6-6 t.	7-27 t.	10-27 t.		
5-40 t.	8-51 n.	9-51 n.	11-5 n.		
—	—	9-26 m.	11-50 n.		

Nino		Braga		Nino	
8-33 m.	9-2 m.	9-20 m.	9-47 m.		
11-38 m.	12-9 t.	12-50 t.	1-19 t.		
10-2 n.	10-33 n.	—	—		

Porto		Vianna		Porto	
4-45 m.	8-36 m.	7-8 m.	9-41 m.		
7-5 m.	9-18 m.	6-20 t.	10-17 n.		
4-50 t.	6-40 t.	8-17 n.	11-15 n.		

Porto		Valença		Porto	
8-53 n.	12-51 t.	2-52 m.	8-31 m.		
12-10 t.	3-32 t.	9-20 m.	12-45 t.		
5-40 t.	11-34 n.	2-0 t.	7-10 t.		

Vianna		Valença		Vianna	
7-15 m.	9-14 m.	4-55 m.	6-55 m.		
2-36 t.	5-20 t.	8-0 m.	10-15 m.		
6-16 t.	8-15 n.	4-4 t.	6-4 t.		
8-30 n.	10-28 n.	6-1 t.	8-10 n.		



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 tem magnificas accomodações para passageiros. — Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida á portugueza, 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**, re. Sairá a 22 de setembro. Empresa Nacional de Navegação, Rua d'El-Rei, 83, 1.^o



Africa Oriental (via Suez), vapor allemão **Prinzessin**. Sairá a 30 de setembro

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



Bahia, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vap. allemão **Cap Verde**. Sairá a 25 de setembro.

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



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



Barcelona, Palamos, Cete e Marselha, vap. 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 Torlades, 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, vap. francez **Atlantique**. Sairá a 30 de setembro. Messageries Maritimes, Sociedade Tortades, R. Aurea, 32, 1.^o



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



Hamburgo, vapor allemão **Augia**. Sairá a 24 de setembro.

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



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



Havre e Hamburgo, vapor allemão **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 (Villa 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 **Lancaster**. Sairá a 27 de setembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o



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



Pará, Maranhão, Ceará e Parnahyba, vapor allemão **Antonina**. Sairá a 21 de setembro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. 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. allemão **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 Pacifico, vapor inglez **Orita**. 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 **Ambrósio**. Sairá a 28 de setembro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.^o





CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 2 — GRANDE VELOCIDADE

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

EM VIGOR DESDE 1 DE SETEMBRO DE 1907

TOILETTES-CAMAS

Zonas	Preço de 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 occupar aquelles logares, onde só terão accesso apresentando o bilhete, authorisação ou passe, que lhes dê 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*, podem-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 tenha disponivel 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

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Ampliação á Classificação Geral de Mercadorias

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

Desde 10 de setembro de 1907 são incluídos 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 despesas 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 prazos, 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 divida.

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

Antonic Lourenço da Silveira.

Exp.^{te} n.º 1:358

*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*

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

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

Em aplicação desde 4 de Setembro de 1907

- § 1.º — Mercadorias diversas
- § 2.º — Cereaes, legumes seccos, farinhas de cereaes, residuos de moagem, batatas, rails e outros materiaes para assentamento de vias ferreas.
- § 3.º — Sal marinho.

Classificação das mercadorias compreendidas no § 1.º

[illegible]

PORTUGUEZ	Séries	HESPAHOL
Cal commum ou hydraulica	8. ^a	Cal común ó hidráulica.
" " " " " por wagon completo de 7:000		" " " " " por vagón completo de 7:000
kilos ou pagando como tal	10. ^a	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-		" " " " " por vagón completo de 6:000 kilos
los ou pagando como tal	10. ^a	ó pagando como tal.
Canos de chumbo ou zinco	2. ^a	Tubos de plomo ó zinc.
" " " " " por wagon completo de		" " " " " por vagón completo de 10:000
10:000 kilos ou pagando como tal	9. ^a	kilos ó pagando como tal.
Canos de ferro fundido	5. ^a	Tubos de hierro fundido.
" " " " " por wagon completo de 10:000		" " " " " por vagón completo de 10:000
kilos ou pagando como tal	10. ^a	kilos ó pagando como tal.
Cantaria sem ornato	7. ^a	Canteria sin labrar.
Caoutchouc em obra	3. ^a	Cauchú en obra
Caparosa	6. ^a	Caparrosa.
" por wagon completo de 10:000 kilos ou pa-		" por vagón completo de 10:000 kilos ó pagando
gando como tal	8. ^a	como tal.
Cardos seccos	3. ^a	Cardos secos.
Carneiras (pelles curtidas)	2. ^a	Pieles de carnero curtidas.
" " " " " por wagon completo de 8:000		" " " " " por vagón completo de 8:000
kilos ou pagando como tal	7. ^a	kilos ó pagando como tal.
Carnes seccas ou salgadas	2. ^a	Carnes secas ó saladas.
Cartão	6. ^a	Carton
" impermeavel para telhados, por wagon completo		" impermeable para tejados, por vagón completo
de 10:000 kilos ou pagando como tal	10. ^a	de 10:000 kilos ó pagando como tal.
Carvão animal ou vegetal	8. ^a	Carbon animal ó vegetal.
" " " " " por wagon completo de 7:000		" " " " " por vagón completo de 7:000
kilos ou pagando como tal	9. ^a	kilos ó pagando como tal.
Carvão de pedra e seus agglomerados por wagon com-		Carbon de piedra y aglomerados por vagón completo de
pleto de 10:000 kilos ou pagando como tal	10. ^a	10:000 kilos ó pagando como tal.
Casca para cortumes	7. ^a	Corteza para tenerias.
" " " " " por wagon completo de 7.000 ki-		" " " " " por vagón completo de 7:000 ki-
los ou pagando como tal	9. ^a	los ó pagando como tal.
Castanhas	2. ^a	Castañas.
" por wagon completo de 10:000 kilos ou pa-		" por vagón completo de 10:000 kilos ó pagando
gando como tal	7. ^a	como tal.
Cebolas	3. ^a	Cebollas.
" por wagon completo de 10:000 kilos ou pa-		" por vagón completo de 10:000 kilos ó pagando
gando como tal	8. ^a	como tal.
Cera em bruto	1. ^a	Cera en bruto.
Cerveja	7. ^a	Cerveza.
Chá	1. ^a	Té.
Chapelaria	1. ^a	Sombreria.
Chocolate	1. ^a	Chocolate.
Chumbo em bruto	3. ^a	Plomo en bruto.
" " " " " por wagon completo de 10:000 kilos		" " " " " por vagón completo de 10:000 kilos ó
ou pagando como tal	9. ^a	pagando como tal.
Chumbo em tubos ou canos	2. ^a	Plomo en tubos.
" " " " " por wagon completo de		" " " " " por vagón completo de 10:000 kilos ó
10:000 kilos ou pagando como tal	9. ^a	pagando como tal.
Chumbo de caça	2. ^a	Perdigones.
Cimento, betume	8. ^a	Cemento, betun.
" " " " " por wagon completo de 10:000 kilos		" " " " " por vagón completo de 10:000 kilos ó
ou pagando como tal	10. ^a	pagando como tal.
Cinzas por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando		Cenizas por vagón completo de 10:000 kilos ó pagando
como tal	10. ^a	como tal.
Cobre em bruto ou lingotes	3. ^a	Cobre en bruto ó en lingotes.
" em folha ou em obra	1. ^a	" hoja ó en obra.
Coke por wagon completo de 8:000 kilos ou pagando		Kok por vagón completo de 8:000 kilos ó pagando como
como tal	10. ^a	tal.
Colchões	1. ^a	Colchones.
Colla, grude	2. ^a	Cola.
Conservas alimenticias	6. ^a	Conservas alimenticias.
Correias	1. ^a	Correas.
Cortiça em bruto por wagon completo de 5:000 kilos ou		Corcho en bruto por vagón completo de 5:000 kilos ó
pagando como tal	5. ^a	pagando como tal.
Cortiça em obra	1. ^a	Corcho labrado.
" " " " " por wagon completo de 4:000 kilos ou		" " " " " por vagón completo de 4:000 kilos ó pa-
pagando como tal	2. ^a	gando como tal.
Couros curtidos não designados	2. ^a	Cueros curtidos no designados.
" ou pelles verdes ou seccas	6. ^a	" ó pieles verdes y secas.
" " " " " por wagon completo		" " " " " por vagón completo de
de 6:000 kilos ou pagando como tal	10. ^a	6:000 kilos ó pagando como tal.
Cré	4. ^a	Greda.
Crina animal	1. ^a	Crin animal.
" vegetal	2. ^a	" vegetal.
Cutelaria	1. ^a	Cuchilleria de todas clases.
D		
Drogas finas não designadas	1. ^a	Drogueria fina no designada.
" ordinarias não designadas	6. ^a	" ordinaria no designada.

PORTUGUEZ	Séries	HESPAÑHOL
Papel de escrever ou de imprimir por wagon completo de 8:000 kilos ou pagando como tal	8. ^a	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	Pieles 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	Pieles 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 nó 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 hydraulico)	8. ^a	Pozolana (cimento 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	Claveteria 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		
Queijos	7. ^a	Quesos.
Quinquilherias	3. ^a	Quincalla.
R		
Rama de pinho por wagon completo de 5:000 kilos ou pagando como tal	10. ^a	Ramera de pino por vagón completo de 5:000 kilos ó pagando como tal.
Redes de pesca.. .. .	2. ^a	Redes para pescar.
Resina.. .. .	3. ^a	Resina.
" por wagon completo de 8:000 kilos ou pagando como tal.	9. ^a	" por vagón completo de 8:000 kilos ó pagando como tal.
Rolhas de cortiça	1. ^a	Tapones de corcho.
" " " " " por wagon completo de 4:000 kilos ou pagando como tal	2. ^a	" " " " " por vagón completo de 4:000 kilos ó pagando como tal.
Rotim.. .. .	1. ^a	Cana de la India.
Roupa usada	1. ^a	Ropa usada.
S		
Sabão.	6. ^a	Jabón.
" por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal	7. ^a	" por vagón completo de 10:000 kilos ó pagando como tal.
Saibro 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.
Salitre.. .. .	4. ^a	Salitre.
" por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal	10. ^a	" por vagón completo de 10:000 kilos ó pagando como tal.
Sardinha salgada, salpicada ou prensada	5. ^a	Sardina salada, salpresada ó prensada.
" " " " " por wagon completo de 8:000 kilos ou pagando como tal	9. ^a	" " " " " por vagón completo de 8:000 kilos ó pagando como tal.
Sarro de vinho	4. ^a	Heces de vino.
Sebo em bruto ou manufacturado	2. ^a	Sebo en bruto ó manufacturado.
" " " " " por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal	9. ^a	" " " " " por vagón completo de 10:000 kilos ó pagando como tal.
Sementes	3. ^a	Simientes.
" por wagon completo de 8:000 kilos ou pagando como tal.	9. ^a	" por vagón completo de 8:000 kilos ó pagando como tal.
Serradura por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal	10. ^a	Serrin por vagón completo de 10:000 kilos ó pagando como tal.
Soda, silicato de soda, soda caustica	4. ^a	Sosa, silicato de sosa, sosa caustica.
" " " " " por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal	10. ^a	" " " " " por vagón completo de 10:000 kilos ó pagando como tal.
Sola e couros curtidos	2. ^a	Suela y cueros curtidos.
Stearina (velas de)	6. ^a	Estearina (velas de).
Sucata de metaes por wagon completo de 10:000 kilos ou pagando como tal.	10. ^a	Hierro y de más metales viejos por vagón completo de 10:000 kilos ó pagando como tal.

§ 1.º

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

Estações de		1.ª SERIE						2.ª SERIE					
Procedencia	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
ou vice-versa		Réis			Pesetas			Réis			Pesetas		
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						4.ª SERIE					
		Réis			Pesetas			Réis			Pesetas		
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	9,26	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						6.ª SERIE					
		Réis			Pesetas			Réis			Pesetas		
Lisboa (C. S.), Alcantara M., Cintra, Cascaes, Vendas Novas (via Abrantes)	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	4.190	1.180	5.370	14,21	-	14,21	3.760	1.090	4.850	12,55	-	12,55
	Medina ...	4.190	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	3.930	4.630	14,21	-	14,21	655	3.535	4.190	12,55	-	12,55
	Medina ...	700	3.930	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	12,55	-	12,55
	Medina . .	2.240	3.990	6.230	14,21	8,70	22,91	2.030	3.580	5.610	12,55	7,77	20,32
Caldas da Rainha (via Alfarellos-Pampilhosa)	Salamanca	3.070	3.990	7.060	14,21	-	14,21	2.770	3.580	6.350	12,55	-	12,55
	Medina . .	3.070	3.990	7.060	14,21	8,70	22,91	2.770	3.580	6.350	12,55	7,77	20,32
Fundão (via Guarda)	Salamanca	1.540	1.180	2.720	14,21	-	14,21	1.410	1.090	2.500	12,55	-	12,55
	Medina . .	1.540	1.180	2.720	14,21	8,70	22,91	1.410	1.090	2.500	12,55	7,77	20,32
Figueira da Foz (via Pampilhosa) . .	Salamanca	-	5.180	5.180	14,21	-	14,21	-	4.580	4.580	12,55	-	12,55
	Medina ...	-	5.180	5.180	14,21	8,70	22,91	-	4.580	4.580	12,55	7,77	20,32

Estações de		7.ª SERIE						8.ª SERIE					
Procedencia	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
ou vice-versa		Réis			Pesetas			Réis			Pesetas		
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 SERIE						10.ª SERIE							
		Réis			Pesetas			Réis			Pesetas		
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

§ 2.º

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

Especificação das mercadorias comprehendidas n'este §

PORTUGUEZ	HESPANHOL
Batatas.	Patatas.
Cereaes	Cereales.
Costeiros (madeira)	Costeros.
Farinhas de cereaes em sacco ou barricas.	Harina de cereales en sacos ó barricas.
Legumes seccos.	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.

§ 3.

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

CONDIÇÕES

1.^a Esta tarifa é applicavel ás mercadorias n'ella designadas quando o peso de cada remessa não seja inferior a 100 kilogrammas ou se pague por este pezo, á excepção das remessas por wagon completo para as quaes a tarifa indica minimos de pezo especiaes.

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

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

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

§ 2.^o Quando o comprimento dos volumes exceder o de um wagon, será a taxa applicada na razão do minimo 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 quaesquer despesas 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 immediata mais distante segundo a via estipulada na tarifa, comtanto que o preço assim calculado, seja inferior ao de quaesquer outras tarifas applicaveis ao transporte.

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

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 consignatarios.

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

Dias de semana { De 1 d'Abril 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'Abril 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 paralyção de material, 0,25 pesetas por hora effectiva de atrazo 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 consignatario ao preço de 0,60 pesetas por tonelada por uma ou outra d'estas operações.

Em Portugal vigoram as condições das tarifas de despesas accessorias 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, tracto e entrega das mercadorias comprehendidas 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 effectuado 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 admitindo reclamação depois de retiradas as remessas d'aquelles depositos.

7.^a As Companhias declinam toda e qualquer responsabilidade por avarias devidas a mau acondicionamento, vicio proprio ou força maior, bem como pelos atrazos, despesas, 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 remittente não pedir expressamente por escripto na nota de expedição, a applicação de outra.

9.^a Fica a cargo de expedidor o preenchimento de todas as formalidades aduaneiras, as quaes 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 despesas correspondentes.*

Quando na *Declaração para as alfandegas* o expedidor não indique a pessoa que deve encarregar-se d'estas operações serão ellas 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 officialmente approvado, tendo-se presente que a quebra natural das mercadorias não designadas será estabelecida por assimilação áquellas com as quaes tenham maior analogia.

11.^a Ficam em vigor as condições das Tarifas Geraes de cada uma das linhas, em tudo que não seja contrario 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 indivisivel 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	Percurso		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 4 0/0 no inverno
Cerveja e cidra	2 0/0	1 0/0 por 100 km.	6 0/0 no verão 4 0/0 no inverno
Vinhos e vinagres	2 0/0	1 0/0 por 100 km.	4 0/0 no verão 3 0/0 no inverno
Tintas, vernizes, aguaraz e essencias	2 0/0	1 0/0 por 100 km.	5 0/0 no verão 4 0/0 no inverno
Sebo, manteigas, carnes, toucinho, sabão e alcatrão.	1 0/0	1 0/0 por 100 km.	5 0/0 no verão 4 0/0 no inverno
Melaço, assucar e mel	1 0/0	1 0/0 por 100 km.	4 0/0 no verão 3 0/0 no inverno
Madeiras e raizes tintoreas, medicinaes ou moidas, em sacco	2 0/0	1 0/0 por 200 km.	3 0/0 no verão 2 0/0 no inverno
Esponjas, cortiça ou casca para cortumes	2 0/0	1 0/0 por 200 km.	3 0/0 no verão 2 0/0 no inverno
Trapos velhos em fardos.	2 0/0	1 0/0 por 200 km.	3 0/0 no verão 2 0/0 no inverno
Couros curtidos	2 0/0	1 0/0 por 200 km.	3 0/0 no verão 2 0/0 no inverno
Cereaes, arroz e sementes em sacco	2 0/0	1 0/0 por 200 km.	3 0/0 no verão 2 0/0 no inverno
Feculas, farinhas e batatas em sacco	2 0/0	1 0/0 por 200 km.	3 0/0 no verão 2 0/0 no inverno
Legumes seccos	2 0/0	1 0/0 por 200 km.	3 0/0 no verão 2 0/0 no inverno
Resinas e productos chimicos	1 0/0	1 0/0 por 100 km.	3 0/0 no verão 2 0/0 no inverno
Especiarias e drogas	1 0/0	1 0/0 por 100 km.	3 0/0 no verão 2 0/0 no inverno
Carvão vegetal em sacco	1 0/0	1 0/0 por 100 km.	3 0/0 no verão 2 0/0 no inverno
» de pedra, agglomerados e coke a granel.	1 0/0	1 0/0 por 100 km.	3 0/0 no verão 2 0/0 no inverno
Mineraes em bruto, a granel	1 0/0	1 0/0 por 100 km.	3 0/0 no verão 2 0/0 no inverno
Sal commum	4 0/0	1 0/0 por 200 km.	3 0/0 no verão 2 0/0 no inverno
Cal e gesso em pó a granel	2 0/0	1 0/0 por 300 km.	3 0/0 no verão 2 0/0 no inverno
» » » » em sacco	1 0/0	1 0/0 por 200 km.	3 0/0 no verão 2 0/0 no inverno
Peixe em escabeche e fresco sem gelo nem sal.	3 0/0	1 0/0 por 100 km.	3 0/0 no verão 2 0/0 no inverno
» fumado ou salgado.	6 0/0	2 0/0 por 100 km.	3 0/0 no verão 2 0/0 no inverno
» fresco com gelo	6 0/0	1 0/0 por 100 km.	3 0/0 no verão 2 0/0 no inverno
Ossos	1 0/0	1 0/0 por 100 km.	3 0/0 no verão 2 0/0 no inverno
Ovos	1 0/0	1 0/0 por 100 km.	3 0/0 no verão 2 0/0 no inverno
Castanhas	1 0/0	por 2 dias com um maximo de 6 0/0	3 0/0 no verão 2 0/0 no inverno

Nomenclatura das estações hespanholas a que é applicavel a presente tarifa

Companhia de Salamanca á Fronteira Portugueza	
Fuentes de Oñoro	Bóveda
Espeja	Villar de los Alamos
Carpio d'Azaba	Quejigal
Ciudad Rodrigo	Barbadillo
Sancti Spiritus	Doniños
Martin del Rio	Tejares
Bobadilla-Fuentes de San Esteban	Salamanca
Companhia de Medina del Campo a Salamanca	
Moriscos	Cantalapiedra
Gomecello	Carpio
Pedroso	Campillo
Carolina	Medina del Campo