

Gazeta dos Caminhos de Ferro

6.º DO 26.º ANNO

Contendo uma PARTE OFFICIAL do Ministerio do Fomento
(Despacho de 18 de julho de 1912) e dos Caminhos de Ferro do Estado
(Resolução do Conselho de Administração de 3 de julho de 1912)

NUMERO 606

Premiada nas exposições: — Lisboa, 1898, grande diploma de honra
Bruxellas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata — Antuerpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

Proprietario-director

L. de Mendonça e Costa

Engenheiro-consultor

Antonio Carrasco Bossa

Redactores effectivos: — José Fernando de Sousa e José Maria Mello de Mattos, Engenheiros

COMPOSIÇÃO

Typog. da Gazeta dos Caminhos de Ferro

IMPRESSÃO

Centro Typographico, L. d'Albegoaria, 27

LISBOA, 16 de Março de 1913

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

R. Nova da Trindade, 48

Telephone 27

Endereço telegraphico CAMIFERRO

ANNEXO D'ESTE NUMERO

Caminhos de Ferro Portuguezes. — Tarifa de Camionagem em Lisboa (Serviço combinado com a Empresa Geral de Transportes, Limitada). — Aviso ao Publico: Serviço de Camionagem. — Anexo à tarifa de transportes a domicilio na cidade de Lisboa: Relação das ruas da cidade e zonas a que pertencem.



SUMMARIO

	Paginas
Ayamonte a Huelva, por J. Fernando de Sousa.....	81
O sonho do Pharaó, por Mello de Mattos.....	83
Parte Official. — Decretos pela Direcção de Obras Publicas e Minas.....	85
O futuro transahariano.....	85
Novas locomotivas para expressos.....	86
Vapor Moçambique.....	87
Porto de Leixões.....	87
Gaspar Candido da Graça Correia Fino.....	87
Lourenço-Marques.....	87
Viagens e Transportes.....	88
As Caixas de Reformas e Pensões.....	89
Notas de Viagem. — XXVIII. — Mais curiosidades de Damasco. — Uma casa de familia. — O recolher da guarda. — A linha do Anti-Libano. — A de Bagdad.....	90
Anuario Commercial, para 1913.....	91
Linhas portuguezas. — Sul-e-Sueste. — Praia das-Maçãs. — Villa Franca das Naves a Vizeu. — Ambaca. — Angola. — Zambesia.....	91
Parte financeira	
Carteira dos Accionistas.....	92
Boletim Commercial e Financeiro.....	92
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	92
Receita dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	93
Linhas estrangeiras. — Hespanha. — Italia. — Australia. — Brasil.....	94
Companhia Através d'Africa. — Relatorio do Conselho de Administração apresentado á assembleia geral de 1 de Novembro de 1912 (Continuação) ..	94
Arrematações.....	95
Agenda do Viajante.....	96
Horario dos combolos.....	96



AYAMONTE A HUELVA

Noticia a imprensa hespanhola que pela *Sociedad española de ferrocarriles secundarios* foi apresentado ao Governo o projecto da linha de Ayamonte a Huelva, de via larga.

Tão interessante é esta linha sob o ponto de vista do desenvolvimento do turismo e das relações entre os dois paizes, que não virá fóra de proposito a historia das diligencias feitas desde annos para a fazer construir.

Havia muito que era viva aspiração de Ayamonte a sua ligação por caminho de ferro com a linha de Zafra a Huelva em Gibraleon, ou melhor ainda directamente com Huelva. Chegou mesmo a estar auctorizada por lei e a haver um pedido de concessão, que não surtiu effeito.

Parecia natural que a poderosa companhia de Madrid-Zaragoza-Alicante, que tão importante rede possui e explora no Sul da Hespanha, prolongasse até Ayamonte a sua linha de Sevilha a Huelva, obtendo-se assim a conveniente unidade d'exploração. O prolongamento da linha portugueza do Sul até Villa-Real de Santo Antonio asseguraria aquella tributo de valor, quer do trafego entre Lisboa e Sevilha, quer das relações regionaes do Algarve com a provincia de Huelva e com a Andaluzia.

A passagem do Guadiana era um obice para a ligação internacional, não só pelas apprehensões que em espiritos

meticulosos suscitava sob o ponto de vista militar, como pelo custo elevado de uma ponte, que teria de ir buscar bastante a montante passagem menos larga sem estorvar a importante navegação determinada pela mina de S. Domingos.

Ainda mesmo, porém, que houvesse uma solução de continuidade, temporaria ou definitiva, um serviço de vapores bem organizado, podendo ir até o *ferry-boat*, se preciso fosse, proveria de remedio a lacuna, coincidindo a baldeação com as exigencias do serviço aduaneiro.

Este plano encontrava um obice nos interesses creados para M.-Z.-A., exploradora da linha de Badajoz por Merida a Sevilha, da qual seria deslocado o trafego de Lisboa, com perda grande de percurso.

Estava a questão n'esse pé, quando se deu vivo impulso á construcção do troço de Faro a Villa-Real, cuja proxima abertura se antevia.

Por esse tempo fôra promulgada em Hespanha a lei de 30 de julho de 1904, destinada a facilitar a construcção dos caminhos de ferro secundarios, indo-se, para um certo numero, até á garantia de juros.

Depois de promulgada a lei, foi mandado elaborar o plano das linhas a que se devia applicar. Em janeiro de 1905 fui a Madrid commissionado pelo Governo para diligenciar a previsão das ligações que mais interessavam a rede portugueza.

Era o Sr. Spada o presidente da sub-commissão encarregada do estudo da zona occidental. Na conferencia que tivemos, ficou assente o prolongamento da linha do Corgo além de Chaves para se ligar por Verin com Orense, e a inclusão no plano de uma linha, que partindo de Zamora na direcção de Formoselle atravessasse o Douro para vir ligar-se com a nossa linha, do Pocinho a Miranda nas proximidades de Sendim. No plano em preparação nenhuma linha figurava de Zafra em direcção á fronteira portugueza. Pronunciara-se categoricamente, havia pouco tempo, a nossa Comissão superior de guerra, contra o prolongamento, até á fronteira, da linha de via larga d'Evora a Reguengos, que já tinha feito objecto de um projecto de accordo para a ligação Evora-Zafra. Em relação a essa zona, a unica coisa a fazer era portanto evitar que no plano figurasse a ligação, já em tempos accordada entre os governos, de Pias por Paymogo a Huelva, posta de parte pelo recente prolongamento da linha do Sueste a Moura.

Tencionava a comissão hespanhola propôr o caminho de ferro estrategico, de via de um metro, de Huelva a Ayamonte.

Procurei ao mesmo tempo um entendimento com a Companhia M.-Z.-A. para lhe fazer ver o interesse reciproco que havia na construcção d'essa linha de via larga.

D'esses estudos e diligencias resultaram em seguida ao meu regresso, negociações com M.-Z.-A., que determinaram a vinda a Lisboa e ao Algarve de um empregado superior do trafego d'aquella companhia e o exame da região sob o ponto de vista tecnico, por engenheiros.

Procurou-se ao mesmo tempo obter do Governo hespanhol auctorização para o estudo de uma estacada em Ayamonte que podesse ser utilizada pelos vapores das carreiras

entre Villa-Real e aquella cidade, feitas pela Administração dos Caminhos de ferro do Estado.

Tinha essa estação fluvial que ser auctorizada pelo ministerio do Fomento, sobre projecto submettido ao exame dos engenheiros da provincia e precedendo licença do ministerio da Guerra para a sua elaboração. Não me consta que a despeito das sollicitações diplomaticas essa licença chegasse a ser concedida.

Publicado por fim, em Hespanha, o plano dos caminhos de ferro secundarios, foi n'elle incluído, como *estrategico*, com direito á garantia de juro, o de Ayamonte a Huelva, de via reduzida, porém. Mesmo assim, seria sobremodo util, mas perdendo muito do seu valor para as relações internacionaes e tornando-se mais difficil a sua realização.

Como encontrar quem construísse e explorasse um troço isolado de 60 kilometros?

Parecia pois a questão pouco susceptivel de solução favoravel, quando a Administração dos caminhos de ferro do Estado encontrou no Sr. Conselheiro Frederico Ramires dedicado cooperador. Engenheiro e industrial, politico considerado, possuidor de valiosas relações na região, onde era justamente estimado, desejoso de fazer progredir Villa-Real, reunia todos os predicados precisos para chamar ao campo da realização pratica, o plano de ligação ferroviaria por Ayamonte.

Aos seus esforços se deveu a entrada em campo da Camara de commercio de Ayamonte, a reunião em Huelva de deputados, senadores, representantes dos *Ayuntamientos* e da *Diputacion*, offerta de subsidios locais, um movimento regional de opinião, emfim, que podesse impôr-se ao Governo hespanhol.

Das negociações havidas e dos estudos a que se procedeu, resultou a convicção de que o Estado portuguez podia e devia auxiliar a construção da linha, não já pela forma outr'ora adoptada para as de Salamanca á fronteira, mas considerando a respectiva empresa exploradora como agencia de trafego, á qual se desse um subsidio constituido por certa percentagem das receitas do serviço combinado, destinada a compensar o encargo adicional resultante da adopção da via larga.

Por portaria de 8 de agosto de 1906, foi pois auctorizada a Administração a dar um bonus de 10% sobre o participe das linhas do Sul-e-Sueste, no serviço combinado, á empresa que venha a explorar a linha de Ayamonte a Huelva, com a condição de a construir de via larga. O serviço fluvial seria feito pela Direcção do Sul-e-Sueste. Essa expressa condição, a que ficou adstricta a concessão do *bonus*, mostra bem o pensamento que a dictou.

Estava a linha classificada para via estreita e como tal obteria a garantia de juro, a qual teria pois por base o custo da linha, orçado para esse typo de via. Interessava ao Estado portuguez a adopção da via normal, mais dispendiosa portanto. Subsidiava a empresa, dando-lhe, sob a forma de *bonus*, uma compensação dos encargos do capital dispendido a mais, por virtude d'essa mudança de typo de via.

Dava-se esse auxilio á empresa exploradora, para evitar compromissos anticipados com entidades que poderiam não levar a cabo o empreendimento. Quando a construção fosse facto consummado e a linha se achasse em exploração, ao capital suplementar dispendido, cujos encargos eram naturalmente assumidos pela entidade exploradora, dava-se uma justa compensação.

Essa participação de receitas em Portugal, não era pois de modo algum um rendimento proprio da linha, que do seu trafego em Hespanha proviesse.

Para os effeitos legais da garantia, considerava-a o Governo hespanhol, de via reduzida. Por consentir, no seu proprio interesse, no emprego da via larga, não podia de modo algum derivar a consequencia de se incorporar a compensação correspondente—obtida dos caminhos de ferro portuguezes em relação a percursos e taxas em territorio portuguez—entre as receitas proprias da linha.

Era uma combinação financeira inherente á construção, embora dependesse, na sua realização pratica, da exploração.

Em certo momento foi por M. François Mercier proposto á Administração, o alvitre de tomar sobre si a construção de via larga, encarregando-se aquella d'explorar a linha nas condições que se accordassem, visto não convir a constituição d'uma entidade exploradora de tão curto troço sómente. Essa combinação encontrava deante de si o obice de pôr uma administração delegada do Governo portuguez, subordinada ao hespanhol; não poudo por isso vingar.

Depois de outras tentativas, a que me não referirei para não alongar em demasia a presente noticia, foi o assumpto cuidadosamente estudado pela *Sociedad española de ferrocarriles secundarios*, que dispõe de valiosos apoios financeiros, tanto francezes, como hespanhoes.

Promoveu essa sociedade a construção dos caminhos de ferro de Palencia a Villalon e de Medina de Rioseco a Villada, que já se acham em exploração, e tendo escolhido por campo de acção a rede secundaria hespanhola, não tardou em procurar o meio de levar a bom termo a construção da linha de Ayamonte a Huelva. Por fortuna o engenheiro que mais especialmente devia occupar-se d'esse problema, M. Chatain, conhecia o nosso paiz, onde trabalhara na construção da linha do Vouga, tendo conquistado merecidas sympathias. Posto em relações com o Conselheiro Ramires, trabalharam ambos com louvavel perseverança para vencer todas as difficuldades. Era preciso levar o Governo hespanhol a admittir a substituição da via de 1 metro pela de 1^m,67, o que felizmente cabia nas suas faculdades, depois da reforma introduzida recentemente na lei de 1904. Para isso tinha de ser obtido o voto favoravel do Conselho de obras publicas, e postas em acção as influencias regionaes a favor de um melhoramento tão importante para a zona servida.

Era preciso que o Governo portuguez mantivesse a promessa de 1906, em relação a uma participação de receitas que compensasse o excesso da despesa, representado pela adopção da via larga.

Era ainda necessario aplanar as difficuldades que podessem provir das apprehensões de M.-Z.-A. ácerca da possivel influencia da nova linha no trafego das suas, influencia que ha-de ser mais benefiea que prejudicial.

Finalmente havia que elaborar o projecto para se chegar á phase do concurso e da concessão.

Todas essas etapas foram pacientemente percorridas nos ultimos tres annos.

Está elaborado o projecto, que mede 61^{km},400 d'estensão, tendo apenas duas pontes de importancia.

Entre Huelva e Ayamonte são servidas Gibraleon, Carteia, Lepe e Isla Cristina.

Em Ayamonte prevê-se a linha da estação ao embarcadouro. O tempo dirá se a importancia do trafego virá a exigir a ligação directa das duas margens do Guadiana. O que é pratico é assegurar desde logo a ligação dos serviços por via fluvial.

No numero de 1 do corrente do bem redigido hebdomadario, *Los transportes ferreos*, encontra-se um artigo interessante sobre a linha, no qual são allegadas por forma irrecusavel as vantagens da via larga e se chama a attenção sobre o problema da ligação directa com a linha portugueza.

Sem deixar de considerar essa ligação digna de attento estudo, considero tal *desideratum* como objectivo de longinqua realização, para segunda etapa, não devendo n'este caso o optimo servir de estorvo ao bom, realizavel desde já.

Assim pois, assumido pelo Governo hespanhol o encargo da garantia, que corresponderia á via reduzida; assegurada pelo Governo portuguez uma compensação ao excesso de despesa proveniente da via larga; preparada a exploração de accordo com M.-Z.-A., de modo que o trafego encontre todas as facilidades além de Huelva, é licito espe-

rar que dentro em pouco vejamos coroados d'exitos tantas diligencias e tanto trabalho persistente dos iniciadores d'este util melhoramento.

Com a construcção da linha de Ayamonte a Huelva que póde ser executada com rapidez, coincidirá a da linha do Sado, já adeantada, e a conclusão do troço do Barreiro a Cacilhas.

As ligações com o Algarve e com o Sul da Hespanha melhorarão consideravelmente, e se n'aquella nossa provincia se fizer o necessario para attrahir o turismo, ver-se-ha que não foram utopicas as previsões dos que pugnaram durante annos por essa serie de melhoramentos, entre si relacionados em plano harmonico.

J. Fernando de Souza.



O SONHO DO PHARÃO

[331.21]

A despeito do titulo pretenciosamente litterario e com reminiscencias biblicas, o leitor que estiver ao par da classificação decimal, descobrirá logo que se trata de sciencias sociaes e de direito, porque o assevera o numero 3.

Seguidamente dirá: mas 33 occupa-se de economia politica, e 331, de trabalho e trabalhadores.

O 2 que está logo após o primeiro grupo de tres algarismos é remuneração de trabalho, vencimento, soldada, salario, pagamento, preço e rendimento do trabalho.

Só a unidade final, o 1, é que lhe poderia offerecer duvidas, se não estivesse já assente na gorda edição de 1907 do *Manuel du Répertoire de bibliographie universel* que 331.215 se refere ao problema do salario minimo e por isso 331.21 deve occupar-se de variações de jornaes ou salarios.

De passagem se deve confessar que o *Manuel* acabado de citar, é quasi tão pouco manuseavel como o Didot-Bottin, cujo formato apparenta, e tambem a côr da encardenação, de modo que não destoia em escriptorio do negociante, que pretenda ler apenas tabellas de preços correntes, ou de burocrata que rejubile unicamente com aquella prosa que Alexandre Herculano affirmava nunca ler, «nomeadamente a parte official, com temor de chegar a esquecer a grammatica geral e a indole e propriedade da nossa lingua». (1)

Mas deixando esta digressão sobre o gordo in-4.º que pesa 4.300 grammas, escusado será dizer que se procurará resumir aqui um estudo recente sobre as oscillações periodicas dos salarios e as crises.

Refere a historia dos povos hebreus que um monarca do Egypto sonhou que viu sahir do Nilo sete vaccas nédias e gordas, capazes de regalar a vista a frequentadores de concursos agricolas e susceptiveis de receber alli todas as medalhas e premios com que os bons dos ruminantes pouco se hão-de importar.

Depois sonhou com sete vaccas magras, esqueleticas, talvez parecidas com aquella raivosa que o proloquio francez diz ser má de comer.

Sabe-se a interpretação que ao caso deu certo sujeito que fugia em occasiões que não vale a pena referir, mas que deram origem a um delicioso conto de Rodrigo Paganino, um litterato de quem já ninguém falla.

Mas o mais curioso é que a Economia Politica veio demonstrar que as crises periodicas e geraes constituem uma das caracteristicas da moderna historia economica, com cyclos de sete a dez annos, isto é, comprova o tal numero de vaccas, accrescendo que o Pharaó não podia

sonhar com o numero 10, que só modernamente é que adquiriu as boas graças de quem lida com algarismos.

De facto, tres e sete foram sempre algarismos da predilecção dos fundadores de systemas ou de religiões. A trindade, a trimurti indiana, os tres estados da materia, a lei dos tres estados sociaes do positivismo, as tres unidades dramaticas de Aristoteles.

Quanto ao numero sete, além dos peccados mortaes, onde até os mais humildes se deixam dominar pelo primeiro, temos entre os theosophistas, os sete cyclos que ha de percorrer a alma até se integrar na divindade, os sete planos astraes por que passa a humanidade, que parece estar ainda no terceiro ou quarto, e tantos e tantos que são capazes de fazer uma taboada, pois que duas vezes sete são as obras de misericordia.

Quando havia que contar por muitos algarismos, o que se escolhia era o numero doze. As doze duzias eram uma grossa, as trinta duzias os graus do circulo, as cinco duzias os submultiplos do grau e da hora, e a tal ponto chegava a suggestão que em Portugal pesavam um arratel aquellas sujas moedas de bronze que se chamavam vulgarmente *patacos* e á duzia de elles dava-se o nome de *pinto*.

Mas quem é que se lembra ainda d'aquelles discos de bronze com uma carantonha de papeira e beijo bello do lado dos cunhos e a *utilitate publicae* a circuitar um braço do paiz?

Quem é que se recorda ainda que, para utilidade da publica administração, se pagava com aquelles tropeços que arrombavam as algibeiras com o seu volume descommunal e os seus trinta e oito grammas e vinte cinco centigrammas cada um d'elles?

Comtudo, os que forem lidos na historia economica portugueza hão-de estar lembrados que, na crise de 1876, foi o pataco que livrou o Banco de Portugal da corrida com que todos o assaltaram, até que o Governo decretou a moratoria, que grandiloquentemente foi denominada «a espada de Brenno», quando mais appropriadamente se devia chrismar de lança de D. Quixote, porque vinha em defesa dos fracos, dos perseguidos, das victimas dos portadores d'uns papeis oblongos, amarellados, sujos, que diziam valer 10\$000 reis e serem pagaveis em cobre.

Sem duvida pelo effeito d'um lindo céu azul, illuminado por um sol caricioso de dia primaveril, a penna que isto escreve, vadia desde as reminiscencias historicas coevas da mulher de Putiphar até aos tempos prosaicos em que uma opposição qualquer equipara umas tantas linhas do «Diario do Governo» a um instrumento guerreiro cujo symbolismo tanto commove no Siegfried de Wagner.

E lá voltava a penna a vadiar outra vez, sem dizer coisa alguma sobre o estudo austero que tencionava escrever, porque está desmoralizada certamente pelo titulo biblico do artigo.

O professor Sr. Albert Aftalion da universidade de Lille, vem dar conta n'um dos ultimos numeros da «Revue Économique Internationale» d'um estudo cuja epigraphe já se mencionou quando se alludiu ás oscillações periodicas dos salarios e as crises.

Cheio de tabellas, é interessante este trabalho e principalmente orientador das estatisticas, que apenas se fizeram por emquanto na Inglaterra e nos Estados-Unidos.

Pena é que, em lugar de quadros com algarismos em typos diversos, aquelle estudo não traga graphics com curvas parabolicas de que mais facil seria deduzir as conclusões a que pretende chegar o auctor.

Considera as oscillações periodicas dos salarios debaixo de cinco aspectos, cada um dos quaes forma um capitulo do estudo de que se está dando noticia, mas, n'um curto preambulo, expõe o problema em toda a sua generalidade.

A' pergunta sobre se os salarios são influenciados pelos cyclos economicos que ao Pharaó do Egypto eram representados pelas vaccas gordas e pelas vaccas magras, assim como o são os preços, os lucros os e muitoutros phe-

(1) Da «Propriedade litteraria.»

nomenos, responde que os preços dos generos sobem durante a prosperidade até um maximo que se attinge em geral ao dar-se a crise. Caem de repente em seguida e continuam declinando durante a depressão até um minimo a partir do qual volta a prosperidade.

Segundo o auctor dá-se nos preços um rhythmico que seria representado por uma curva sinusoidal, mas deve observar-se que se o facto é possível na produção industrial, por junto, é inexacto muitas vezes no commercio de retalho, especialmente quando á crise industrial se junta a crise monetaria.

Bem frisante é o exemplo que se deu a esse respeito em Portugal e de cujas consequências ainda hoje soffremos.

O agio do ouro subiu em 1898 e 1899 a proporções extraordinarias; o preço da libra esterlina attingiu perto de 90 por cento. Minas de cobre que se não lavravam porque o transporte do minerio tornava ruinosa a exploração começaram trabalhos que já eram mais do que pesquisa, mas tudo encareceu, como era natural, dado o pequeno poder liberatorio da moeda em circulação.

Comprehendia-se isto para os artefactos vindos do estrangeiro ou cujas materias-primas não se produziam em Portugal; mas, a par d'estes, subiu tambem o preço dos productos do solo, como se a terra, o clima, o sol, as aguas de rega ou de lima tambem tivessem que ser compradas em ouro. A mão de nabos, o pé de couve e a cabeça d'alhos custavam mais caro, do que em tempos anteriores e explicavam-no os que vendiam taes productos com o facto de terem que comprar mais caros os artigos de que necessitavam para a sua subsistencia.

Estes elementos perturbadores não resaltam á primeira vista em tabellas por mais minuciosas que sejam, ao passo que traduzidos em graphics por meio de curvas parabolicas, ou de côres diversas ou diversamente pontuadas, facil é sobrepor-se sobre o mesmo eixo das abscissas, mostrando assim a reciproca influencia dos phenonemos economicos.

No primeiro capitulo do seu estudo, o Sr. Aftalion trata das oscillações periodicas dos salarios em dinheiro no conjuncto da industria, e, como não possui senão elementos do que se passou na Inglaterra e nos Estados-Unidos a partir da segunda metade do seculo XIX, a estes paizes limita o seu exame.

Para o conjuncto de industrias muito diversas: metalurgicas, construcções navaes, tecidos, minas, edificios, mobiliario, imprensa, gaz e alguns ramos agricolas, conclue que ha uma tendencia de longa duração para a alta, mas com fluctuações cyclicas estreitamente ligadas com as que se dão nos preços.

Durante a prosperidade, escreve o Sr. Aftalion, o operario recebe o beneficio d'uma alta de salario em dinheiro. Soffre os precalços da crise pela baixa do salario durante a depressão. Mas as baixas dos salarios são menos fortes e duram menos tempo do que as altas. Quando se considere apenas o seu salario em dinheiro, o operario ganha muito na prosperidade e só fracamente o attinge a depressão. A'lem d'isso, observa-se que as oscillações do salario teem muito menos amplitude do que as dos preços. Mas a proposito do salario real é que convirá determo-nos n'este facto.

Como não existe n'outros paizes, além dos dois já indicados, um conjuncto de informações como as que serviram ao Sr. Aftalion para chegar á conclusão acabada de ler, entendeu e muito bem que devia investigar as oscillações periodicas do salario em dinheiro nas grandes industrias particulares, pois que d'esta maneira poderia comparar o que n'ellas se dá na Inglaterra com o que succede em França e na Allemanha.

E' este o objecto do segundo capitulo do seu estudo, em que começa por procurar o que se passou a contar da segunda metade do seculo passado na industria metallurgica, na algodoeira e na de construcção.

Para as duas primeiras oscillações são analogas ás que se verificaram no primeiro capitulo; na de construcção o rhythmico é diverso.

N'esta não ha baixas, mas simplesmente estacionamentos durante as crises ou epochas de depressão. Graphicamente o facto representar-se-hia como os degraus d'uma escadaria, cujos espelhos tivessem diversos pendorres, mas cujos pisos continuariam sendo horizontaes.

Passando ao exame dos salarios das minas em França e na marinha mercante, carpintaria e metallurgia na Allemanha, começa por declarar que para este ultimo paiz apenas conhece os salarios em certas cidades e n'alguns estabelecimentos; simples sondagens, escreve, que teem comtudo probabilidades de ministrar dados representativos da andadura geral do salario nas industrias interessadas.

Verifica-se em presença das tabellas coordenadas pelo Sr. Aftalion que, em Essen, para a metallurgia, em Nürnberg para a carpintaria, para os marinheiros mercantes allemães e para as minas de ferro e carvão em França, se dão factos analogos aos deduzidos para o conjuncto das industrias na Inglaterra e Estados-Unidos: tendencia geral para a alta, subida na prosperidade, baixa menos accentuada ou apenas estacionamento nos periodos de depressão, e menor duração nas phases de enfraquecimento do que nas da prosperidade.

Poderia ser interessante, escreve o Sr. Aftalion, demonstrar a grande importancia theorica do phenomeno assim posto em evidencia. Ver-se-hia como constitue por um lado uma verificação da moderna doutrina da tendencia do salario em egualar o valor do producto imputavel ao operario; como fixa, por outro lado, o caracter de simples tendencia d'esta lei e dá a perceber a utilidade da acção operaria para accelerar o movimento natural e rectificar-lhe a orientação.

No terceiro capitulo, passa o Sr. Aftalion a considerar o salario real, isto é a capacidade de compra que elle proporciona ao operario.

Comparando as baixas de jornaes com as das mercadorias, parece que as epochas de depressão deveriam ser as mais uteis para o trabalhador se se não attendesse a que as comparações que se fizeram nos dois primeiros capitulos, incidiram sobre os preços de venda por junto e os de retalho mal seguem, quando seguem, as oscillações de descenso do negocio por junto, observando ainda que os maiores dispendios para os operarios incidem sobre a alimentação e o aluguer das casas.

Pelo exame das tabellas publicadas em Inglaterra pelo Sr. Wood e na America no boletim da repartição do trabalho, conclue que os movimentos do salario real não se effectuam n'um unico sentido, quer durante os periodos de prosperidade, quer durante os de depressão e que não se dão de maneira identica nos periodos successivos de prosperidade ou de depressão.

Por isso compara-os cyclo por cyclo e em cada cyclo anno por anno.

N'uma tabella resumida, que publica, vê-se que em onze casos só ha um de baixa sensivel de salario real, dois insignificantes e os outros oito manifestam-se sempre subindo, mas sobe moderadamente, quer durante as epochas de prosperidade, quer nas de baixa. N'uma das phases do cyclo, escreve, o seu salario, o seu bem-estar augmentam graças á alta do salario em dinheiro. Na outra phase augmentam ainda por causa da baixa do custo da vida. Certo é, continua, que os factos manifestam maior complexidade quando se examinam as fluctuações do salario real em cada um dos tres largos periodos que succederam uns aos outros desde 1850 até aos nossos dias.

Estas vérificações que faz o Sr. professor Aftalion são exactas quando se consideram os operarios que não soffrem de crises de inlabor, ou *chômage*, como lhes chamam os Francezes.

Apenas se possuem para estes casos os dados que ministram os syndicatos operarios e que o Sr. Aftalion estuda no penultimo capitulo do seu trabalho.

Vê-se por elle que as oscillações do inlabor são muito consideraveis, principalmente em Inglaterra. Desde os meados do seculo passado o inlabor teria alli oscillado entre um minimo de 2,5 por cento nas epochas de prosperidade e um maximo de 9 por cento nos fins das de depressão. N'estas ultimas chega a quadruplicar.

Calcule-se por isto a miseria de que soffrem os que não acham trabalho e aquelles a quem se applica o regimen do *short-time*, isto é, apenas alguns dias de trabalho por semana. Nas industrias texteis, em Inglaterra, o *short-time* desce de 55 a 56 horas de trabalho semanal a 40 horas, de maneira que, embora não baixe a taxa normal do salario, como se viu anteriormente, o que desce é a feria semanal em dinheiro.

Não ha todavia elementos de estudo para o *short-time*, mas por uma serie de deducções muito engenhosas, o Sr. professor Aftalion conclue que, em ultima analyse, por causa das oscillações do inlabor é que a prosperidade é em verdade uma epocha favoravel para a classe operaria, e a crise representa o inicio d'uma era de soffrimento.

Estes phenomenos, como todos os que se dão na mechanica social, estão sujeitos a uma lei analogia á das velocidades virtuaes, que Lagrange deduziu e demonstrou para a mechanica racional.

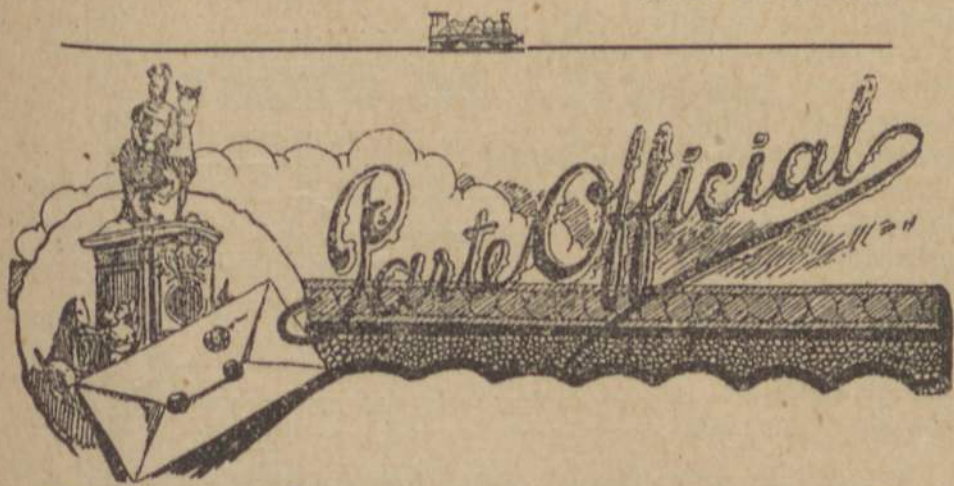
As oscillações periodicas do salario correspondem ás do pauperismo e da criminalidade, e, no derradeiro capitulo de seu estado, o Sr. Aftalion apresenta tabellas que dão o *rhythm* do pauperismo e da criminalidade em França, Inglaterra e Allemanha.

Deduz-se do exame d'ellas que as crises correspondem a prejuizos até da moral social e pena é que o trabalho publicado na *Revue Économique Internationale* não seja mais desenvolvido n'este ultimo capitulo.

De resto, o auctor promette logo no começo do artigo um livro sobre as crises e os *cyclos* economicos, e bem de presumir é que alli desenvolva o que occupa apenas 23 paginas da revista citada, e que se resumiu n'esta noticia apenas para fazer incidir a attenção dos que tratam de problemas do trabalho entre nós, afim que orientem os seus estudos sobre um assumpto de importancia capital, procurando resolver por uma forma scientifica o que o José do Egypto rudimentarmente ensinou ao Pharaó.

Ha muitas dezenas de seculos valia a pena enceleirar, hoje prefere-se o seguro, com todo o seu cortejo de leis empiricas ou deduzidas do calculo das probabilidades, mas tanto aquellas como este precisam de dados da observação.

Mello de Mattos.



MINISTÉRIO DO FOMENTO

Direcção Geral de Obras Públicas e Minas

Repartição de Caminhos de Ferro e Pessoal

Atendendo a que o projecto de novos tipos de aquedutos de alvenaria de vãos de 0,8 a 0,3 de abertura, variando de 0,1 em 0,1 para, em determinados casos substituírem os já aprovados, apresentado pela «Compagnie Française pour la Construction et l'Exploitation de Chemins de Fer à l'Etranger», concessionária do Caminho de Ferro do Vale do Vouga, está em termos de ser aprovado: manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se

com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, que seja aprovado este projecto.

Paços do Governo da República, em 28 de Fevereiro de 1913. — O Ministro do Fomento, António Maria da Silva.

Atendendo a que os projectos de tipos de tuneis apresentados pela «Compagnie Française pour la Construction et la Exploitation des Chemins de Fer à l'Etranger», concessionária do caminho de ferro do Vale do Vouga, em obediência ao preceituado na portaria de 2 de Janeiro de 1908, e datados um de 13 de Janeiro de 1908 e dois de 13 de Fevereiro de 1913, submetidos, porém, agora por aquela Companhia à apreciação das instâncias officiais, estão nos termos de ser aprovados: manda o Governo da República Portuguesa, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas, que sejam aprovados os referidos projectos.

Paços do Governo da República, em 3 de Março de 1913. — O Ministro do Fomento, António Maria da Silva.



O futuro transahariano

Com relação a esta futura linha ferrea, que ha-de pôr em communição as regiões do centro d'Africa com as costas do Mediterraneo, e por conseguinte com a Europa, respigamos da «*Rassegna dei Lavori Pubblici e delle Strade Ferrate*», de Roma, os seguintes periodos de um mui substancioso artigo, tratando do assumpto.

«Os futuros limites da nossa colonia (allude-se ao Tripoli) são muito incertos, pelo menos pelo que respeita á fronteira sul. Trata-se de territorios onde nunca chegou senão um ou outro raro explorador: quanto á penetração armada ou commercial, essas por lá teem sido nullas.

Podemos considerar, por alto, o ponto extremo da Tripolitana, em Tummo, como está marcado nas cartas allemãs, que n'esta materia são as mais precisas e imparciaes. A questão não tem grande importancia, e não tem grande importancia porque por muito que levemos esse extremo para o sul, nunca o levaremos até ao lago Tchad. Ora, só chegando ao lago Tchad é que poderemos assegurar á Tripolitana uma ligação com as grandes vias fluviaes que conduzem ao Atlantico.

Os Francezes, por ora, mantem-se, sómente com grande difficuldade, até cêrca do Wadai, e, como succede habitualmente, as difficuldades do seu avanço para o norte augmentam progressivamente. Não é muito phantasioso esperar, que, se a nossa occupação até Tummo fôr conduzida rapidamente, se possa entrar em accordo com os Francezes para abrimos para a nossa colonia quaesquer communições com os territorios ao sul do Wadai. As mesmas razões moraes pelas quaes a Servia pode pedir á Europa uma aberta commercial no Adriatico, podemos nós invocar para pedirmos á França ou á Inglaterra, abertas quer para o Atlantico quer para o Mar-Vermelho.

Basta pensar que o futuro da Tripolitana só é concebivel como terreno de passagem ou de trafego, e que o seu caminho para o Mediterraneo, só por si, é absolutamente inutil, pelo facto dos productos internos da colonia serem minimos por agora, como ainda por muitos annos o serão.

E' certo que estamos construindo portos, para os quaes, n'este primeiro entusiasmo da conquista, não olhamos a despesas, tanto mais que para ensinamento dos verdadeiros deveres de uma potencia colonial civilizadora, em Africa, temos um bom exemplo na politica portual franceza, tanto na Argelia como na Tunisia.

Mas construir portos é o menos, quando não se fomenta um trafego abundante e remunerador, o qual não pôde vir senão de um *hinterland*, ou de uma communição directa ou semi-directa com o mar opposto.

Com estes dados primordiaes esboçamos o plano do que deveria ser a nossa estrategia administrativa para o desenvolvimento da Tripolitana. Consistiria ella em construirmos, antes de quaesquer linhas pela Argelia e pela Tunisia, a nossa linha caravaneira, pela qual as mercadorias fossem conduzidas ao Mediterraneo através do Sahara.

Esta seria a fonte de toda a vida e de toda a riqueza para o Tripoli.

Até o desenvolvimento agrícola da Tripolitana depende enormemente de um caminho de ferro, em direcção norte-sul, porque a cultura do semi-deserto tripolitano não pôde ser senão extensiva e sobretudo de caracter industrial. E como se pôde conceber uma cultura d'este genero, sem um caminho de ferro que lhe sirva de escoadouro?»

«Os principaes projectos de caminhos de ferro francezes, são quatro:

- 1.º — Oran — Tumbuctú
- 2.º — Argel — Tumbuctú
- 3.º — Philippeville — Soldão-Central
- 4.º — Gabes — Bilma — Tchad

A linha Oran-Tumbuctú é actualmente a mais avançada para o sul. O seu primeiro troço, de 550 kilometros, foi já inaugurado em 1900.

A linha Argel-Tumbuctú ha-de pôr em comunicação o centro administrativo e economico da Argelia, com o centro do Soldão-Oriental.

A linha que partisse de Philippeville tem muitos partidarios, porque se observa, segundo os projectos dos traçados apresentados, que ella não teria que vencer grandes elevações, sendo a maior de 1400 metros, ao passo que os Caminhos de ferro da Africa-Central teem que vencer altitudes muito maiores.

A linha de Gabes até ao lago Tchad apresenta como ponto de partida uma cidade não argelina mas tunisiana, e é a que mais deve chamar a attenção dos Italianos.

Pelo lado da Italia existe já o projecto da linha Tripoli-Bilma-Tchad. O explorador Rohls dizia, haverá uns cinquenta annos: «O Soldão pertencerá a quem possuir o Tripoli», e aconselhava a conquista d'esta região, á Italia. Mas desde que a França se estabeleceu em parte do Soldão, ao sul de Tripoli, e depois da penetração para o centro d'Africa por linhas vindas do Atlantico, o problema mudou um pouco de aspecto.

O Transafricano. — A ideia do transahariano acaba agora de surgir, porém, mas de uma forma muito mais grandiosa. Já não se trata sómente de atravessar o deserto, mas toda a Africa, desde Oran até ao Cabo da Boa-Esperança; não se trata já de uma linha de 3.000 ou 4.000 kilometros, mas de outra de 10.000.

E o interessante d'este novo projecto, é que a grande extensão, em vez de ser uma difficuldade, é pelo contrario uma causa de amplo successo.

Quaes foram as difficuldades para o transahariano?

O não chegar senão até ao Soldão, paiz cujas sabidas são principalmente para o Atlantico, e cujos productos estarão sempre desviados do Mediterraneo, pelo longo trajecto que para aqui seria necessario. Mas com o transafricano, pelo contrario, alcançar-se-hia a Africa-Central, onde vive já uma grande população branca e cujas relações com a Europa são permanentes. Para estas populações as condições de viagem, mediante o transafricano, ficariam inteiramente alteradas.

Para ir a Londres, por ex., dispenderão oito ou nove dias, em vez dos vinte que gastam na viagem maritima.

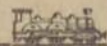
Mas estas populações brancas seriam sufficientes para alimentarem o trafego do transafricano? André Berthelot, presidente do Conselho de Administração do Metropolitano de Paris, crê que sim.

O transahariano não teria senão um trafego muito fraco, segundo os calculos feitos, emquanto o transafricano teria seguro um trafego constante de passageiros, que seria sufficientemente remunerador para todos os capitaes empregados.

Sob o ponto de vista tecnico, a construcção do transafricano seria facil, excepto na região do Katanga: atravessaria sempre territorios planos. A sua extensão seria de 10.000 kilometros, dos quaes 4.000 estão já construidos,

em parte pelo lado de Oran, em parte pela Africa do Sul. Só faltaria a construcção os 6.000 restantes.

Mas uma linha que partisse de Tripoli, far-se-hia em condições ainda mais vantajosas, não só para a Italia, como para todo o commercio mundial».



Novas locomotivas para expressos

Por carecer de rectificações, publicamos de novo a noticia dada no numero anterior.

Tem despertado grande interesse o novo typo de locomotivas, que, para a tracção dos expressos, foi posto em serviço, a 15 de Outubro ultimo na Prussia.

Esta bella machina é das conhecidas pelos technicos, como da classe S10, serie 1.101-1.200 e foi construida nas afamadas officinas da casa Henschel & Sohn, de Cassel, tão conhecidas por seus excellentes productos em todo o mundo.

O Estado prussiano, que tem sido partidario, nas suas locomotivas, do sobreaquecimento em machinas de expansão simples, adoptou agora a machina de quatro cylindros, parecendo inclinar-se pois á combinação do systema Compound com o sobreaquecimento e afastar-se da orientação que ultimamente tem vogado na Allemanha, favoravel á simplicidade das machinas de dois cylindros com vapor sobreaquecido.

A exigencia de grandes velocidades em comboios pesados, levou os constructores a procurarem augmentar a potencia das machinas, quer com o emprego de quatro cylindros e vapor sobreaquecido em expansão simples, quer com a combinação da dupla expansão e do sobreaquecimento, como no typo de que nos estamos occupando.

As characteristics d'estas locomotivas, nas dimensões principaes da caldeira, são as seguintes:

Timbre	15 kg.
Superficie da grelha (R)	2,95 m ²
Numero de tubos grossos	24
Numero de tubos ordinarios	149
Diametros exterior e interior dos primeiros	125/133 mm
Diametros dos segundos	45/50 mm
Distancia das placas tubulares	4,9 m
Diametro medio do corpo cylindrico	1,6
Altura do eixo da caldeira sobre o carril	2,9
Superficie de aquecimento directo	16,4 m ²
» de » tubular	143,1 m ²
» de » total (H)	165,5 m ²
» de sobreaquecimento (H')	52,14 m ²
Relação H: R	56,1
Relação H: H'	3,2

Pelo que se refere ao mechanismo, os seus principaes dados são os seguintes:

Diametro dos cylindros (AP)	400 mm
» dos » (BP)	610 mm
Percurso dos embolos	660 mm
Diametro das rodas	1,990 m
Caracteristica (formula de Garbe)	24,25
Exforço de tracção	9.760 kg.
Diametro das rodas livres	1 metro
Embasamento total	9,100 m
» rigido	4,700
Peso em vazio	72,666 tonel.
Peso adherente	50.950 »
Peso em serviço	79.620 »
Velocidade maxima	120 km.

A noticia que temos presente é omissa no que respeita ao numero de eixos conjugados, mas pelos pesos adherente e total, parece ser a machina do typo *Ten-Wheel*, isto é, tres eixos conjugados e *bogie* á frente.

A formula de Garbe a que nos referimos, é:

$$C = \frac{d^2 l}{D R}$$

sendo d o diametro do cylindro, que n'este caso é de baixa pressão, l o percurso do embolo, D o diametro das rodas motores, e R o peso adherente.

Com relação ao *tender*, que é de 8 rodas, os seus principaes dados são:

Capacidade para a agua.....	31,5 ^{m3}
Capacidade para o carvão	7 toneladas
Peso em vazio	25,170 "
Peso em carga.....	63,700 "

Estas locomotivas, além das vantagens thermo-dinamicas das do systema de expansão multipla, teem a de que, estando abastecidas de vapor fortemente reaquecido, evitam que este se escape para a atmospheria, quando ainda conserve energia aproveitavel, d'onde resulta não pequena economia.

Nos ensaios feitos foram rebocados comboios de 393 toneladas a 95 kilometros á hora e de 470 toneladas em rampa de 10^{m/m} a 60 kilometros, sem que a vaporização da machina fosse insufficiente.



Vapor «MOÇAMBIQUE»

Visitámos ha dias este novo vapor da «Empresa Nacional de Navegação», e que no dia 10 iniciou a sua 1.^a viagem para a Africa Oriental.

O «Moçambique» é um elegante navio de 6.635 toneladas liquidas, com 122 metros de comprimento, 15,^m68 de bocca e 9,^m25 de pontal.

Tem 110 logares de 1.^a classe, 112 de 2.^a e 140 de 3.^a

A 1.^a classe, a meia nau, está magnificamente instalada; o salão de jantar no 1.^o pavimento, á semelhança dos vapores da classe A da Mala Real, é amplo e elegante; o salão de musica, em estylo inferior, está admiravelmente disposto no 3.^o pavimento, bem como o salão das senhoras e a casa de fumar.

Tem um 2.^o convés, de passeio, muito espaçoso e ainda um 3.^o para jogos.

Os camarotes de 1.^a classe são todos sobre o convés, muito amplos e confortaveis; tendo muitos só com dois logares e 4 de luxo com uma ou duas camas, casa de banho, retrete, sala, etc.

A 2.^a classe é tambem muito elegante, ficando a sala de jantar a meia nau e os camarotes e sala de fumar á ré.

Resta-nos fallar da 3.^a classe, que é tudo quanto se póde desejar, comparando-se sem exaggero á 2.^a d'alguns vapores.

Todos os beliches são em amplos camarotes, com lavatorio, espelhos, cabides, etc. Mas além d'esta commodidade teem ainda os passageiros á sua disposição, casas de banho para homens e senhoras, retretes hygienicas, sala de jantar, etc.

O «Moçambique» é dotado de telegraphia sem fios, systema Marconi, como aliás o já são muitos outros vapores da Empresa Nacional.



PORTO DE LEIXÕES

A falta d'espaco obriga-nos a deixar para o numero seguinte o estudo que promettemos do projecto de lei sobre o porto de Leixões, e que já em sessão de 14 foi discutido e aprovado na Camara dos Deputados.

Resurgiu no Porto, é claro, a velha pretensão da construcção immediata do ramal da Alfandega a Leixões, que a linha de circumvallação com tarifa adequada tornaria dispensavel para as relações da Alfandega e da margem do Douro com Leixões, obtendo-se consideravel economia.

São do mesmo modo reclamadas grandes obras no rio, o que nos parece um erro. Nem o porto interior do Douro deve continuar no estado vergonhoso em que se encontra, nem tambem se devem exigir grandes obras, cujo custo terá melhor applicação no porto commercial de Leixões.

E' para desejar que se chegue a uma formula pratica sensata, que ponha termo ao nocivo e ridiculo protelamento indefinido de uma solução urgente.

No proximo numero explanaremos o assumpto.

Gaspar Candido da Graça Correia Fino

Bem merece sentido preito a memoria d'esse honrado funcionario que tão largos annos de trabalho intelligente, zeloso e honesto, consagrou ao serviço do Estado.

Desempenhou Correia Fino numerosas e importantes commissões de serviço, como chefe da repartição de minas, do pessoal e ultimamente do commercio.

A elle se deve a compilação da Legislação de obras publicas, desde o periodo em que o respectivo ministerio ainda não fôra creado, repositório de summa utilidade e de diaria consulta para os estudiosos, ao qual anno por anno era accrescentado o respectivo volume, com minuciosos indices chronologicos e analyticos.

A mais d'essa collecção geral publicou o distincto funcionario collecções especiaes da legislação de caminhos de ferro, d'expropriações e de empreitadas.

A'lem das funções officiaes, consagrou Fino a sua actividade, com verdadeiro amor, á Associação dos engenheiros civis, cujos serviços de secretaria e cuja administração eram objecto quotidiano dos seus desvellos.

Aos merecimentos de funcionario juntavam-se as qualidades de character de Fino, que era estimado por quantos o conheciam.

A *Gazeta dos Caminhos de Ferro* não podia deixar de prestar saudosa homenagem á memoria do homem honesto e funcionario zeloso, que na *Legislação sobre caminhos de ferro*, proporcionou valiosissimo instrumento de trabalho aos ferro-viarios.

Paz á sua alma!



LOURENÇO-MARQUES

O Sr. engenheiro Von Hafe, director das obras do porto de Lourenço-Marques, enviou ao ministerio das Colonias, um relatório, cuja summa damos em seguida.

Diz que se torna necessaria, em Lourenço-Marques, uma grande doca para competir com os demais portos do sul, como Durban e o Cabo.

Aventa que nos devemos preparar, não sómente para as necessidades de um futuro proximo, como igualmente para uma epocha relativamente distante, quando o nosso commercio haja adquirido maior desenvolvimento e as dimensões dos grandes barcos que demandam o porto de Lourenço-Marques, houverem attingido tonelagem muito superior á dos que actualmente alli vão. Carece-se de uma enseada assás funda, facultando facil accesso e em qualquer occasião; de uma linha de caes bastante extensa, bem equipados, com todas as facilidades e com os melhores appparelhos e officinas para concertos de navios, quer grandes quer pequenos. Diz que se tal se não executar, não poderemos caminhar a par dos outros portos concorrentes da Africa do Sul.

Computa o Sr. Von Hafe em 600.000 libras a despesa com todos os trabalhos necessarios, incluindo-se uma draga para aprofundamento do canal de Polana, melhoramento que se torna preciso dentro de um prazo razoavel. Seriam tambem precisas 240.000 libras para ultimação das obras em execução, sommando, portanto, todas as despesas, um total de 840.000 libras. Sendo a importancia grande, o seu dispendio é todavia imprescindivel, mesmo com o sacrificio d'outras necessidades da cidade ou do districto.

E por ultimo, lembra que se poderia obter este dinheiro, por meio de um emprestimo de 5 % na Africa do Sul, o que traria um encargo annual de 42.000 libras, cerca de uma quarta parte do rendimento liquido do porto de Lourenço-Marques, e seus caminhos de ferro, e deixando ainda ampla margem para a desamortização do mencionado emprestimo, dentro do prazo de 50 annos.

VIAGENS E TRANSPORTES

Tarifa de camionagem em Lisboa

Entrou no dia 10 do corrente em vigor a nova tarifa de camionagem da Companhia Portuguesa para transportes de ou para o domicilio e Despachos Centraes, a que já por mais d'uma vez nos temos referido.

A principal innovação que apresenta a nova tarifa é a criação d'um posto para venda de bilhetes e despacho de bagagens no Posto de Desinfecção, junto ao Caes de Santos, para serviço dos passageiros chegados a Lisboa por via marítima. Esta medida estabelecida no art.º 1.º da tarifa, porém, não está ainda posta em pratica, por motivos alheios á vontade da Companhia e só entrará em execução quando fôr annunciada ao publico.

Pelo artigo 2.º, § 1.º estabelece a tarifa o transporte dos passageiros a domicilio desde a estação do caminho de ferro, em automoveis ou trens, sem pagamento de qualquer taxa além dos preços estabelecidos pelas tabellas camararias em vigor.

O § 2.º trata do transporte de bagagens tanto para expedição em qualquer dos despachos centraes como para as destinadas aos mesmos ou aos domicilios.

Pelo artigo 3.º regulamenta a tarifa o transporte a domicilio dos consignatarios, dos volumes de peso não superior a 10 kilos taxados por tarifas que já incluíam nos seus preços o transporte a domicilio.

Finalmente pelo art.º 4.º são estabelecidas tabellas de preços para o transporte de recovagens, animaes pequenos transportados a peso e moeda de cobre ou bronze.

Como annexo á tarifa, a Companhia publicou uma relação das ruas da cidade de Lisboa, que para o effeito da applicação das taxas é dividida em tres zonas.

Com o presente numero distribuimos aos nossos leitores a tarifa e o annexo.

Em virtude d'este novo serviço, que como já referimos é combinado com a nova *Empresa Geral de Transportes, Limitada*, succedanea da antiga Empresa Geral de Transportes, a Companhia por aviso ao publico recentemente publicado, estabelece que a partir do dia 1 do proximo mez d'Abril, as remessas tanto de grande como de pequena velocidade com destino ás estações de Lisboa-Caes dos Soldados, Lisboa-Rocio, Caes do Sodré e Alcantara-Terra, não serão accéptas sem que as respectivas notas de expedição claramente indiquem se a entrega deve ser feita na estação do caminho de ferro, n'algun dos despachos centraes ou em domicilio.

Para o effeito os expedidores devem preencher o espaço para esse fim reservado nas notas de expedição com a indicação precisa do Despacho Central a que se destina, Domicilio ou Estação.

Esta medida tem por fim evitar a confusão a que póde dar logar uma indicação vaga de que podem resultar inconvenientes serios para o publico e para o serviço do caminho de ferro.

Excursões a Sevilha

Principiou hontem o serviço de excursões para Sevilha, a que nos referimos no nosso ultimo numero, e hontem mesmo partiu do Rocio ás 12,02 o primeiro comboio rapido dos especiaes que circularão entre Lisboa e a formosa cidade andaluza durante este mez e o que vem, nos dias que já indicámos.

E' grande a influencia que estão despertando as festas da Semana Santa que se realizam de 17 a 23 d'este mez, e a grande feira annual que tem logar nos dias 18 a 21 do mez que vem e que promettem ter grande esplendor.

A venda de bilhetes, já importante, vae dia a dia augmentando.

Como é possivel ter passado despercebido a algum dos nossos leitores a nossa primeira noticia sobre este serviço especial, a seguir repetimos os preços dos bilhetes, que são reduzidissimos.

De Lisboa-Rocio e Entroncamento a Sevilha e volta, ou de Sevilha a Lisboa-Rocio e volta—18\$360 em 1.ª; 12\$960 em 2.ª e 8\$660 reis em 3.ª classe.

De Porto-Campanhã a Sevilha e volta ou de Sevilha a Porto-Campanhã e volta—21\$360 em 1.ª; 14\$960 em 2.ª e 10\$160 reis em 3.ª classe.

O numero de logares nos comboios rapidos é limitado.

Os passageiros de 1.ª classe podem occupar logares de «cama», mediante a sobretaxa de 3\$870 reis por cada viagem de ida ou de volta.

Como se vê o serviço é tentador e estamos certos ha de ter bom aproveitamento.

Transportes de minerios de ferro de Hespanha para Portugal

A Companhia Portuguesa ampliou, a partir de hontem, aos transportes procedentes das estações de Aliseda até Cáceres, da linha de Madrid a Cáceres e Portugal, o preço especial F) do § 2.º da sua tarifa interna n.º 8 de pequena velocidade—770 reis por tonelada—que até aqui vigorava no percurso portuguez para os transportes de minerio de ferro procedentes da estação de Herrueruela a Valencia d'Alcantara com destino a Alcantara-Mar.

Esta ampliação justifica-se pelo facto de se achar actualmente em exploração grande numero de minas de ferro na região de Cáceres, cujo minerio vem a Lisboa para d'aqui ser exportado por mar para Inglaterra.

Trata-se portanto de um auxilio ao trafego do transito pelo porto de Lisboa, que bem o merece.

Festa dos Passos em Miranda do Corvo

Realiza-se hoje na pictoresca villa de Miranda do Corvo a festa tradicional ao Senhor dos Passos, havendo procissão e outras festividades religiosas.

Por este motivo, a Companhia Portuguesa estabeleceu para a sua estação de Miranda, na linha da Louzã, um serviço de comboios especiaes e bilhetes a preços reduzidos das estações de Coimbra até Louzã, validos unicamente para hoje.

Miranda do Corvo é uma povoação que offerece ao viajante bastantes elementos de attracção, como de resto toda a região servida pela linha de Coimbra a Louzã.

Feira de Março em Aveiro

Nos dias 23 e 30 d'este mez e 6 do proximo mez de Abril, realiza-se na cidade de Aveiro a grande feira annual denominada de Março, á qual afflue grande numero de negociantes das povoações proximas e tambem de excursionistas que se vão deliciar com o lindo espectáculo que a feira offerece.

Aveiro é uma das cidades mais pictorescas do nosso paiz. Os canaes da ria que a atravessam dão-lhe um caracter especial que tem dado azo a que a cognominem de *Veneza de Portugal*.

Os costumes dos seus habitantes são tambem dos mais interessantes que temos. Por todos estes motivos e ainda pela sua importancia commercial e industrial, a terra que foi berço do nosso primeiro orador parlamentar, que se chamou José Estevão, é d'aquellas sobre que mais recae a attenção do viajante.

Aveiro está muito adeantada, offerece ao visitante grandes elementos de distracção e tambem de conforto, pois possui dois bons hoteis, o Central e o Cysne, que são dos recommendados pela «Propaganda de Portugal».

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, aproveitando o pretexto da feira de Março estabeleceu um serviço especial de bilhetes de ida e volta a preços reduzidos, das principaes estações de Coimbra até Quintans para Aveiro, e cujos preços são os seguintes:

Estações	1. ^a cl.	2. ^a	3. ^a
Coimbra	1\$360	1\$140	860
Coimbra B	1\$320	1\$110	830
Souzellas	1\$140	940	710
Pampilhosa	1\$090	890	680
Mealhada. Aguas de Curia..	950	780	600
Mogofôres	780	650	500
Oliveira do Bairro e Oiã....	570	490	380
Quintans	190	160	120

Estes preços comprehendem os impostos.

Os bilhetes são validos para ida no dia da venda, e para o regresso até o dia seguinte.

A modicidade d'estes preços deve, sem duvida, chamar a bella cidade do Vouga grande concorrência de forasteiros.



As caixas de reformas e pensões

Recebemos copia da representação que uma commissão fez á Camara dos Deputados, propondo as bases para um projecto de lei creando uma Caixa Geral de Reformas e Pensões para o pessoal de todos os caminhos de ferro do paiz.

O assumpto está affecto a commissões especiaes de cada uma das administrações, que o estão, desde muito, estudando maduramente. Não conhecendo, pois a orientação d'essas outras commissões officiaes, não podemos estudar mais cotejadamente estas bases que nos são enviadas, mas não deixaremos de dizer que consideradas isoladamente, nos pareceram, como já o ouvimos mesmo a alguns empregados, assás exigentes, injustas e talvez mesmo prejudiciaes para o pessoal menor.

Como prova da primeira classificação que lhes damos, basta ver que se pretende *obrigar* por lei, as direcções, a darem tudo que ellas, já desde muitos annos, dão espontaneamente para beneficio do seu pessoal, outras receitas que nem logico é sejam applicadas a esse; nem talvez a lei ou os contractos das Companhias com o Governo o consintam, e por ultimo ainda supportarem as differenças annuaes.

Como exemplo da segunda, temos que, propondo-se que a administração fique a cargo do Conselho de Administração dos Caminhos de ferro do Estado, só com a adição de dois delegados de cada companhia, succederia que sendo a dos Caminhos de ferro Portuguezes a que mais concorre, se dará a anomalia d'ella ter maiores encargos e menor numero de representantes na administração.

O motivo de prejuizo para o proprio pessoal — o pessoal menor sobretudo — é elevar-se o maximo da pensão a 1.200\$000 reis ou ao vencimento por inteiro do empregado e ainda com supervivencia para a viuva ou filhos, que produziria um colossal desequilibrio financeiro que conduziria á ruina da propria instituição.

A condição da reforma hoje existente na Companhia Portuguesa, fixando o seu maximo em 600\$000 reis, ou meio vencimento, é mais prudente, e, diremos mesmo, mais democratica do que a base que se propõe agora.

Em these, somos contrarios á integralização do vencimento ao empregado que se reforma, seja de que classe

fôr, militar ou civil, do Estado, ou da industria particular. Quem vae descansar para casa, livre de trabalhos e cuidados, não é justo que fique ganhando tanto como quem está no serviço activo.

Muitas vezes, mesmo, se dá o caso do empregado reformado ser substituido por outro que fica ganhando menos; e ahi temos o que trabalha em situação inferior ao que descansa. E se o patrão ou a companhia, ou o Estado mesmo, reforma os quadros reduzindo vencimentos, sem tocar nos reformados, ahi se produz a anomalia flagrante.

No caso sujeito, dado o enorme pessoal a que as projectadas disposições se tornariam applicaveis, os encargos da caixa de aposentações seriam tão phenomenaes que absorveriam enormes sommas, que teriam que ser cobertas pelas administrações, atrophando-lhes por completo todos os seus já depauperados excessos de receitas.

A industria ferroviaria em Portugal é até das menos prosperas. Na principal companhia, ha mais de 20 annos que os accionistas não teem dividendo e os obrigacionistas teem cerceado o juro das suas obrigações. Na Beira-Alta o mesmo succede; a Nacional a custo se equilibrou por meio de uma conversão de acções ainda, e vive hoje na mais rigorosa modestia, e no fim de tantos annos dará aos accionistas 1 por cento, se der!

Se as receitas forem sobrecarregadas com tão pesados e incertos encargos, as companhias terão que reduzir as indispensaveis despesas de reforma do material, que o publico e os progressos da industria em todos os paizes, lhes exigem, e talvez, consequentemente, que reduzir até o pessoal.

N'esse caso, o que está na actividade do serviço, será o primeiro a resentir-se, tendo peor ferramenta com que trabalhar: se a via estiver menos segura, se os vehiculos forem menos reparados ou mais deteriorados, os desastres, as avarias, affectarão até a segurança do proprio pessoal.

Produzir todo este desequilibrio em favor dos que se reformam e ficam exemptos de cuidados e perigos, a ler, nos jornaes, ss tristes consequencias do seu bem-estar, que recaem sobre os que, na faina quotidiana se estiolam, é tudo quanto ha de menos logico, de mais injusto.

Aqui tem a Comissão que nos pediu a nossa opinião, as observações que, francamente, sinceramente, a simples leitura do projecto nos suggeriu, e emittimos de conta propria, sem nos preoccupar saber se estamos em desaccordo com quem quer que seja.

Escrevemos segundo a nossa consciencia, e nada mais.

*

Depois d'esta noticia escripta, lemos nos jornaes que a Comissão da Companhia Portuguesa só na segunda-feira, 17, dará a publico o seu projecto de regulamento da Caixa.

Teremos, então, occasião de vê-lo, e muito estimamos que estas nossas considerações já não vão a tempo de influir nas suas ideias.



Brinde recebido, e agradecido

Uma bella lithographia, com o competente calendario para 1913, da casa E. T. Gleitsmann, de Dresde, com fabrico de tintas de imprensa, vernizes, tintas d'oleo e de aguarella, etc., etc., e cujo unico representante e depositario, em Lisboa, é o Sr. Eduardo Bartosch, R. dos Fanqueiros, 32, 2.^o.



XXVIII

Mais curiosidades de Damasco.—Uma casa de familia.—O recolher da guarda.—A linha do Anti-Libano.—A de Bagdad.

A'lem das curiosidades que já citámos, Damasco tem outras; e, no seu conjunto, é cidade onde bem se pôde estar uns dias, tres pelo menos, para descansar e para ver bem.

E' esta a vantagem que tem quem não vae subordinado a um itinerario fixo, como o das chamadas viagens em grupo, que obrigam o excursionista a ver, quando os outros querem ver, e partir logo que o programma o impõe.

Custa mais cara esta liberdade, em viagem? D'accordo; mas viajar prisioneiro, dominado por um programma previamente feito, pela obrigação de partir em determinado momento (muitas vezes quando tão agradável nos era ficar); termos que nos demorar a ver uma coisa que não nos interessa, porque interessa muito aos outros companheiros de viagem, que não conhecemos e teem predilecções diferentes das nossas—ou que deixar de ver o que mais nos impressionaria, só porque a ordem é partir, é sempre desagradavel, em viagem, e em viagens de prazer deve-se evitar sempre a contrariedade ao nosso bom humor.

Temos, pois, ainda que ver os restos d'um templo romano, escondidos por detraz do Bazar; o sitio onde S. Paulo desceu o muro, na sua precipitada fuga, e aquelle, hoje capella christã, onde elle se escondeu.

E a proposito d'este santo, digamos que foi a elle que nos referimos aqui no artigo anterior, como aquelle que em casa de Judas recuperou a vista «graças a um certo discipulo chamado Ananias»; deixando a nossa revisão que lhe chamassemos Saul, como se o antigo rei dos Hebreus, afinal, voltasse á vida 11 seculos depois de morto. Nunca foi nossa intenção resuscitá-lo.

Temos mais: o tumulo de S. Jorge, no cemiterio grego; o do grande Saladino e o do seu secretario; a casa de Ananias; o curioso cemiterio mussulmano, com o tumulo de Fatima cheio de enfeites; e não se deve deixar de ver uma casa oriental, de familia rica, que é muito curiosa na disposição das peças que a compõem.

A apparencia d'estas vastas e grandiosas habitações não indica mais que uma modesta mediania; ninguém, ao ver aquellas paredes desguarnecidas, com as suas janellas pequenas e irregulares, pôde imaginar que d'entro d'ellas está uma vivenda principesca, cheia de preciosidades, com todos os confortos e farta quantidade de objectos e adornos de uma riqueza... oriental.

Entra-se para um grande pateo quadrangular, plantado de tangerineiras, a que no paiz se chamam *mandarinhas*; a um lado do qual se abre um grande espaço cujo pavimento é mais alto que o do pateo, um meio metro, constituindo a sala do verão. O chão é de marmore e junto ás paredes, que são ricamente ornamentadas em estuques, ha, tudo em volta, ottomanas e sofás de custosos tecidos. Aos dois lados, e subindo-se de novo um alto degrau, ha dois salões, para senhoras: um para verão, outro para inverno, tendo este o pavimento em madeira, janellas que fecham hermeticamente e fogão. Ambos estes salões são d'uma riqueza extraordinaria em adornos proprios.

Nas outras tres faces do pateo abrem-se varias depen-

dencias: escriptorio, casa de jantar, casa de banho em que a agua irrompe das paredes e tudo por finos pulverizadores etc.

Outra curiosidade damasquina (provavelmente costume turco que não viramos ainda, porque, segundo já aqui explicámos, varias circumstancias nos teem impedido de ir á Turquia) é o recolher das guardas ao quartel, ao pôr do sol.

A visita ao *serai* (cazernas) não é permittida, nem mesmo a entrada na explanada, tendo que se ver, de longe, as evoluções que os regimentos ou companhias executam ao recolher, entre os quaes ha algumas manobras originaes, e quando todos estão reunidos e enfileirados, as trombetas tocam, os tambores rufam e os soldados soltam, unisonos, um grito:—Viva o nosso sultão!—novo toque de trombetas é novo rufo, e elles gritam:—viva o nosso bom sultão! e á terceira vez: viva o nosso querido sultão!

Podemos agora partir de Damasco, devendo, para isso, aproveitar o comboio da manhã, que sae da mesma estação onde chegámos, mas que é mais commodo ir tomar á estação propria da linha que vamos seguir, que é a de Beyruth, da companhia *Damas-Hammar et Prolongements*.

A estação é mais que modesta: é pobre, suja e sem a menor commodidade—nem sala de passageiros tem!—e o comboio tambem é composto de carruagens do systema antigo.

Mas a falta de material moderno pouco se sente, porque a viagem deve fazer-se indispensavelmente de dia, visto esta linha ser de um interesse capital e de uma belleza extraordinaria. Já d'isso nos prevenira em Lisboa o nosso querido amigo Carlos George, que a percorrera ao anoitecer e ficou desgostoso de não lhe admirar as bellezas.

A'lem d'isso, é curioso que, tendo vindo para Damasco, na linha mais baixa do mundo, assente, como dissemos na pag. 59, a 216 metros abaixo do nivel do mar, vamos agora subir montanhas até 1.487 metros.

A via segue ao lado do curso do *Barada*, rio que nasce no *Anti-Libano* e vem passar em Damasco. O valle é verdejante e o rio corre marulhento, fazendo quedas e pequenos rapidos em sitios extremamente pictorescos.

Vamos sempre subindo, e a vista torna-se admiravel. Não muito longe já se gosa a cadeia do Anti-Libano, coberta de neve, e mais além o Hebron com os seus castellos de neve, prateados pelo sol, lembra a conhecida Jungfrau.

A tres horas de marcha attingimos o ponto culminante d'esta parte do trajecto, a 1.405 metros, e d'ahi começamos a descer para a planicie intermedia do Anti-Libano e do Libano toda cultivada de platanos, de carvalhos e roseiras bravas, em plena florescencia, n'esta epocha.

Depara-se-nos então o Libano, com as suas gargantas nevadas, os seus pincaros elevados de 2.348 a 3.059 metros, ostentando a sua floresta dos celebres cedros, arvore sagrada que forneceu a madeira para a construcção do primeiro templo, e por isso ficou sempre celebre, na Syria.

N'essa planicie encantadora para o nosso comboio em Rayak, uma vasta estação, como as europeias, com um bufete mais que razoavel em cozinha e serviço, onde se almoça.

Entretanto chega o comboio que vem de Beyruth e alli recebe os passageiros que vão para Baalbick.

Esta linha é a que constitue uma grande parte do «Caminho de ferro Sagrado», destinado a ligar Constantinopla com Mecca, e a que já aqui nos referimos.

Segue de Rayak por Baalbick, Hamâ, Alepo até Kilis, onde entroncará com a de Bagdad, que deve ligar a de Constantinopla a Konia, já em exploração, com as margens do Euphrates e do Tigre, indo fiadar no golfo Persico; enquanto que em Damasco se liga com a do Hedjaz (por onde já passámos) que põe a cidade santa em ligação directa com os mais importantes centros islamitas.

Quando esta linha estiver concluída, poderá a Europa ir facilmente, commodamente recostada no vagão, até os confins da Mesopotamia, e nós próprios lá iremos para referir aos leitores da *Gazeta*, como se faz a viagem a tão longínquas paragens.

Isto, se um dia o espirito irrequieto dos povos balkânicos der um periodo de sossego áquellas regiões, que nos permita visitá-las, sem perigo de ficar por lá.

O que seria um desagradavel final para estes artigos. E para quem os escreve, sobretudo.

Annuario Commercial para 1913

Quasi nos esquecemos de fallar da sua appareição, tão vulgar é para nós a companhia d'este excellente auxiliar sobre a mesa.

E' um costume de muitos pragueiros dizerem que não podemos fazer, no nosso paiz, o que se faz lá fóra. Este livro prova que se assim succede em muitos casos, é porque falta quem tenha a applicação ao trabalho, os cuidados, a dedicação, o esforço intellectual e material necessario para produzir e produzir bem.

O *Annuario Commercial*, publicado n'um paiz pequeno como o nosso, em nada é inferior aos annuarios dos grandes paizes da Europa, a esses colossos de informações e publicidade que se conhecem pelos nomes de Didot-Bottin, Cowe's International Directory, Bailly, Bailliére, etc.

Pois se até o grande Almanach Laemert, do Brasil, se a sua empresa o quiz bem feito e bom, teve que encarregar d'isso o infatigavel Portuguez que tão intelligentemente dirige o nosso annuario.

Porque, digamo-lo bem alto: é positivamente espantosa a somma de trabalho, de attenção aos menores detalhes, de continua vigilancia para que nada escape, nada deixe de notar-se, nada fique sem corrigir-se, até á ultima hora, a todo o momento, n'este colossal trabalho, em que, bem o vemos, parece que todos se combinam, que todos os elementos se congrejam para o tornar difficil.

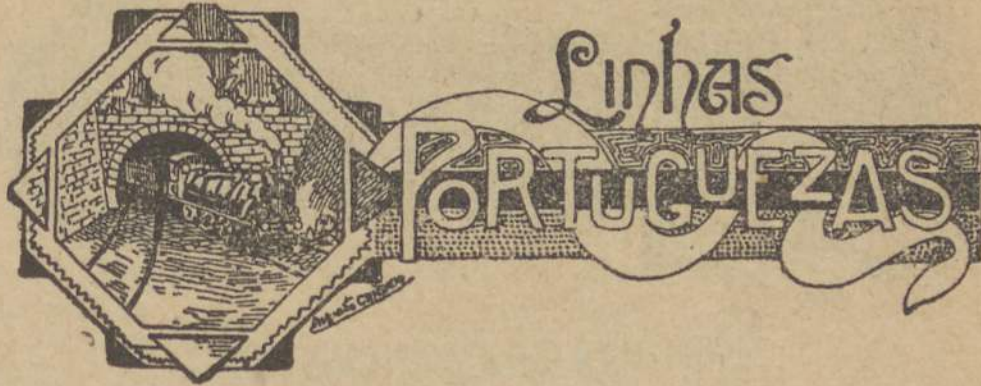
Sendo dois grossos volumes, 3.100 paginas ao todo, que parece devem levar mezes a imprimir, quando consultamos qualquer das secções, seja da capital seja das provincias, ilhas ou ultramar, dir-se-hia que toda a obra foi impressa á ultima hora d'um só bloco, porque alli achamos sempre a ultima informação, a mais recente modificação.

Não fallamos só em generalidades, que podiam ser classificadas de exaggero; especifiquemos um facto que serve de exemplo a tantos outros: as companhias de navegação allemãs mudaram de representante em Lisboa, e, como é sabido, esta modificação deu-se já em meados de fevereiro ultimo. Pois o *Annuario* publicado em 1 de março, já insere essa modificação, e não o faz em errata, ou apenso, mas no meio do livro, como a coisa mais natural, como se todo elle fosse impresso em menos de um mez.

Não é a nossa amizade pelo Sr. Caldeira Pires que nos faz pôr assim em evidencia o seu primoroso trabalho; é uma verdadeira admiração pela sua actividade pela sua competencia para produzir uma obra completa, que é um elemento de valiosa consulta, a todo o momento, em todos os casos e em toda a parte,

Porque o *Annuario Commercial* não é só o livro das 100 000 moradas. E' um repositório de todas as leis, regulamentos, tabellas, estatisticas, apontamentos historicos, descrições, etc., de todo o continente, ilhas e ultramar, que muito interessa conhecer a quem trabalha, no escriptorio, na repartição, na officina ou na simples casa de familia.

E é por este motivo que lhe consagramos tão largo espaço n'esta noticia, fazendo-lhe a justiça que o livro, o seu auctor e os seus bons collaboradores merecem.



Sul e Sueste. — O Conselho de Administração dos Caminhos de ferro do Estado auctorizou a aquisição de uma machina de imprimir bilhetes, movida por electricidade, á casa Goebel, pela quantia de 5.700 marcos.

— O mesmo Conselho auctorizou tambem a construcção de 15 furgões nas officinas do Sul-e-Sueste; as despesas necessarias para a construcção de um caes para passageiros, na estação de Setubal; e o dispendio de 1.200\$000 reis com as dragagens de que carece o Guadiana, junto á ponte-caes de Villa-Real de Santo Antonio.

— Por despacho de 6 do corrente, foi approvada a tarifa internacional de excursões com itinerario fixo, em Portugal, Hespanha e França.

— Foi adjudicada á «Empresa Industrial Portugueza», pela quantia de 7.988\$500, a construcção das pontes do Charrama, Sardinha, Alvito, Figueira e Torre-do-Pinto.

Praia-das-Maçãs. — Após os primitivos estudos d'esta linha, da Praia-das-Maçãs ás Azenhas-do-Mar, foram actualmente concluidos os de uma variante, da extensão de 690 metros, para assentamento da linha electrica na estrada até ao cabo da povoação, satisfazendo-se assim os desejos de muitos commerciantes d'aquella aprazivel estancia balnear.

Todos estes estudos, os primitivos e estes accessorios, foram proficientemente elaborados pelo habil topographo Sr. José Cecilio Mexia Costa.

Villa-Franca das Naves a Vizeu. — Foi votada pelas Camaras dos Deputados a construcção d'este caminho de ferro.

Ambaca. — A firma Ashurst Morris Crisp & C.^o, em carta de 20 de fevereiro, inserta no «Times», publica que a attenção dos *trustees* foi dispartada pelos portadores das obrigações da Companhia de Ambaca, para dois artigos publicados no mesmo jornal, em 15 e 17 do passado fevereiro.

A carta termina dizendo ser difficil comprehender como se possa tornar publico que a posição dos portadores de obrigações, venha a ser por qualquer forma *assailed* pelo Governo portuguez.

Angola. — Consta nomear-se brevemente um Conselho de Administração para os portos e caminhos de ferro da provincia de Angola, caminhando-se assim para a projectada descentralização administrativa das colonias. Organizar-se-ha este Conselho á semelhança do que funciona para o porto e caminhos de ferro de Lourenço-Marques, tendo um e outro as mais largas attribuições.

Zambezia. — Continuaram os trabalhos da commissão nomeada para o estudo da rede ferroviaria da Zambezia. O auctor do mais recente dos projectos para a construcção d'este caminho de ferro, o engenheiro Sr. Delphim Monteiro, prestou varios esclarecimentos á commissão.

Consta que o relatorio respectivo será apresentado muito brevemente.

A'lem do projecto do Sr. Monteiro, ha outros dois elaborados anteriormente, e firmados pelos engenheiros Srs. Moraes Sarmiento e Almeida Soeiro. Por ultimo um ante-projecto do engenheiro inglez, Sr. Calbol, referente a uma via-ferrea de Quelimane ao Chire.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Amortização do 2.º semestre de 1912

(Continuado do n.º 605)

1:030 obrigações de 3 % privilegiadas de 2.º grau.

159—	160—	359 a	377—	1.904—	1.905—	1.925—
3.568 a	3.575—	3.597—	3.598—	4.315—	4.317—	4.557—
5.292—	6.564 a	6.567—	8.515—	9.211—	9.221 a	9.224—
9.479—	9.480—	11.140—	11.809 a	11.812—	13.249 a	13.252—
16.276 a	16.280—	17.179—	17.941—	17.942—	18.698 a	18.700—
18.711—	18.712—	18.759 a	18.772—	21.372 a	21.376—	21.388 a
21.397—	22.003—	23.167—	23.168—	23.243 a	23.246—	24.062—
24.163 a	24.166—	24.219—	25.093—	25.249—	25.832—	25.833—
26.012—	27.654—	27.670 a	27.672—	27.766—	28.941—	28.942—
29.287—	30.419—	30.611—	30.762—	33.857—	36.248—	36.349—
36.352—	38.510 a	38.519—	39.937—	41.040—	41.041—	41.285—
41.286—	44.356—	44.509—	44.510—	44.629 a	44.631—	45.429 a
45.432—	45.521 a	45.529—	46.851—	47.097—	47.098—	49.013—
49.490—	50.708—	50.873 a	50.878—	51.846 a	51.853—	53.422—
53.454 a	53.458—	53.484 a	53.487—	53.530—	53.880—	53.881—
56.760 a	56.762—	57.219—	57.22—	58.662 a	58.666—	62.719—
62.720—	63.120—	63.926—	63.927—	64.241—	64.242—	64.913—
64.914—	68.066—	68.121—	68.122—	68.312—	71.847 a	71.858—
72.338—	76.698—	78.003 a	78.008—	79.293—	79.294—	80.853—
81.099 a	81.104—	83.381 a	83.386—	84.553—	86.816—	86.999—
87.551—	87.552—	88.479—	89.145 a	89.148—	89.876—	89.941—
89.942—	90.500—	93.014 a	93.020—	96.484 a	96.486—	96.501—
96.755—	96.889 a	96.910—	97.557—	97.558—	97.565—	98.087—
98.088—	98.162—	98.163—	98.271—	98.491 a	98.498—	98.759—
98.760—	101.531—	103.579—	103.947—	104.820—	105.036 a	105.046—
113.921—	112.204—	112.335 a	112.343—	112.670 a	112.674—	112.753—
113.279 a	113.282—	116.197—	118.179—	118.180—	119.110—	119.386—
119.858—	120.142—	124.031 a	124.035—	124.038 a	124.040—	124.052 a
124.068—	124.185 a	124.209—	124.589—	126.288 a	126.290—	128.938—
131.857—	131.858—	133.191—	139.534—	143.720—	145.647—	146.261—
146.262—	146.582—	148.839—	149.087—	150.414—	150.415—	151.517—
151.518—	151.858—	152.076 a	152.078—	152.089—	158.765—	160.789—
162.102—	162.421—	165.754 a	165.756—	166.866 a	166.872—	166.874—
169.719—	169.720—	171.541 a	171.543—	174.910—	174.911—	175.327 a
175.330—	177.952—	177.953—	178.705—	180.483 a	180.485—	182.795—
182.991 a	183.004—	193.029—	193.719—	196.833—	196.834—	197.016—
197.867—	197.868—	198.604—	198.656—	198.657—	201.612—	206.891—
206.893—	208.775—	208.937 a	208.940—	210.518 a	210.520—	211.189—
211.196—	214.146—	215.671—	215.672—	216.104 a	216.137—	217.041 a
217.044—	217.739—	217.740—	218.179 a	218.188—	219.713—	221.897—
221.915—	223.037—	223.452—	223.453—	223.954 a	223.958—	224.901—
224.983—	226.112 a	226.114—	226.654 a	226.660—	226.671 a	226.674—
226.849 a	226.852—	228.349—	230.536—	230.537—	232.985—	233.039 a
235.105 a	235.114—	235.155—	235.156—	235.291—	236.739—	236.810—
236.818—	236.889 a	236.891—	237.277—	238.040—	238.291 a	238.293—
240.672—	242.015 a	242.019—	242.130—	242.131—	245.614—	245.615—
248.285—	248.532—	249.123 a	249.127—	249.919—	251.816—	255.170—
256.708—	257.005—	257.006—	257.561—	257.562—	258.827 a	258.833—
258.835 a	258.838—	258.845—	259.349 a	259.353—	260.174 a	260.183—
260.194 a	260.213—	261.305—	261.324—	262.563 a	262.566—	264.285—
265.350—	265.351—	266.154—	266.155—	268.079—	268.080—	268.866—
272.257 a	272.259—	273.874—	274.781 a	274.800—	275.003—	275.675—
281.774 a	281.798—	282.018—	282.019—	283.146—	284.121—	284.122—
286.161 a	286.166—	286.705 a	286.711—	288.709—	290.382—	291.089 a
291.092—	292.040 a	292.044—	295.794—	295.996 a	295.998—	296.659 a
296.661—	298.263—	298.264—	301.175 a	301.178—	302.783 a	302.788—
305.837—	305.929 a	305.932—	306.115—	308.537—	308.582—	310.961—
310.962—	311.476—	311.873—	315.847 a	315.850—	316.421—	316.422—
318.851—	319.553—	320.789 a	320.791—	321.383 a	321.386—	322.606 a
322.613—	327.033 a	327.052—	327.202—	327.228 a	327.242—	332.134—
332.386 a	332.392—	332.398—	332.399—	333.625—	334.539 a	334.546—
340.609—	340.610—	340.851—	346.440 a	346.444—	346.490 a	346.500—
349.970—	350.501 a	350.540—	351.184—	352.321—	352.322—	352.331 a
352.334—	353.306—	353.389—	355.544—	356.885—	356.886—	357.975—
359.013—	359.014—	360.014—	360.159 a	360.162—	361.112 a	361.115—
362.655—	364.733—	364.743—	364.891—	365.676—	365.806—	366.645—
366.646—	367.597—	367.598—	367.975—	367.976—	370.011 a	370.014—

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 13 e seguintes.

(Continua)

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro. — Nos termos dos Art.ºs 29.º e 30.º dos Estatutos, é convocada a Assembleia Geral ordinaria para o dia 2 de Abril pela 1 hora da tarde, no Banco Commercial de Lisboa, para a apresentação do relatorio e Contas da gerencia do anno findo e eleição da Mesa da Assembleia Geral e dos Corpos gerentes para o biennio de 1913 e 1914.

Não comparecendo numero sufficiente de Accionistas, fica desde já convocada a segunda e definitiva reunião para o dia 26 de Abril no mesmo local e hora.

— Nos termos dos estatutos se annuncia que foram sorteadas para amortização as obrigações da serie «Mirandella-Vizeu», com os n.ºs 6.661 a 6.665, 7.611 a 7.615, 10.201 a 10.205, 10.216 a 10.220, 15.021 a 15.025, 24.836 a 24.840 e 26.606 a 26.610.

Estas obrigações deixam de vencer juro e a importancia do capital nominal de cada uma (reis 90.5000) será paga a partir do 1.º de abril, na séde da Companhia, em Lisboa rua de S. Nicolau, n.º 88, e no Porto na casa bancaria dos Sr.º Pinto da Fonseca & Irmão, Praça da Liberdade n.º 138 e no Banco Alliança.

O pagamento dos juros das obrigações da série «Mirandella-Vizeu» relativo ao 2.º semestre de 1912 (coupon n.º 47) começará no dia 1.º de abril e realizar-se-ha: em Lisboa na séde da Companhia, no Porto nos estabelecimentos acima referidos, em Berlim na séde do Deutsche Bank.

O pagamento em Berlim só se effectua até ao dia 30 de Junho do corrente anno.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de Março de 1913.

Desde hontem o Sr. Ministro da Fazenda está habilitado com mais um elemento, de valor, para equilibrar o orçamento.

A sua approvação, no Senado, foi obtida, já se vê, e pelos mesmos processos, já experimentados com feliz exito, na approvação da lei da contribuição predial. E' mesmo um processo novo, planta oriunda do nosso paiz e de que escusam os extranjeiros levar sementes para tentarem a sua creação lá fora. Só em terra portugueza se dá; estejam certos d'isso.

Se Lineu ainda existisse, teria que augmentar mais uma ás 24 classes em que dividiu as plantas, a dos *sub pede ministri*.

Por essa lei o governo póde, a seu talante, reduzir ordenados a funcionarios, despedi-los mesmo; póde deixar de cumprir ou mesmo de promulgar qualquer lei que o parlamento vote, fundando-se em que ella augmenta as despesas. Pode fazer-se tudo; e assim esperamos que o deficit ficará, pelo menos virtualmente extinto.

O *Diario* publicou mais a nota do estado da divida fluctuante em 31 de janeiro ultimo. Por ella se vê que n'esse mez (vidé nosso artigo anterior) ella desceu de 91.049 contos a 90.768 ou uns 281.

O boletim mensal dos depositos á ordem, em 28 de fevereiro de 1913, para pagamento dos encargos da divida publica, era o seguinte:

Lisboa, no Banco de Portugal, 2.104:641\$484; Amsterdam, na casa Lippmann Rosenthal & C.ª, florins 24:445,97. Bâle, no Bankverein Suisse, francos 77:573,05; Berlim, no Bank für Handel & Indust., marcos 3.871:262,63; Bruxellas, na Caisse Générale de Reports et de Dépôts, francos 96.591,95; Londres, no Baring Brothers & C.ª, lb. 147:597-1-10; Paris, no Crédit Lyonnais, francos 3.172:934,52.

N'este saldo comprehende-se o duodecimo do mez de fevereiro de 33:850\$430 reis entregue pelo conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado para pagamento dos encargos das obrigações da divida interna dos emprestimos de 4 1/2 % de 1903 e 1905 e de 5 % de 1909.

As existencias nas agencias de Amsterdam, Bâle, Berlim, Londres e Paris estão captivas dos pagamentos feitos durante o mez de fevereiro a liquidar.

Em 28 de fevereiro a Caixa Economica Portugueza tinha um saldo de depositos na importancia de 9.879 contos de reis.

O Banco do Douro, a que nos referimos no passado boletim, é uma das instituições mais acreditadas, do nosso paiz, na modestia dos seus recursos e das suas operações.

Deve-se isso, certamente, á sua excellente direcção e ao facto d'ella estar, desde a sua fundação nas mãos, habeis e praticas da mesma pessoa.

O movimento no anno passado cifrou-se por um total de 701 contos e a conta de lucros e perdas deu um saldo positivo de 24.170\$642 reis do qual a direcção applicou 12 contos á distribuição de um dividendo de 5 1/2 % e 2 para fundo de reserva passando 10 contos a 1914.

Continua o exodo emigratorio, todas as semanas, quasi todos os dias, por todos os vapores! E' um verdadeiro abandono, em massa, do paiz, cuja situação não se sabe a que chegará n'este circulo vicioso de encarecimento da vida por falta de braços para a lavoura e da fuga de população por encarecimento da vida.

No mez de janeiro, mais de 5.387 pessoas sahiram, só dos districtos do Norte, pelo porto de Leixões. Por Lisboa não sabemos, mas não seriam menos de metade d'aquelle numero, e que se arredonda em 8.000 os emigrantes n'um só mez!

96.000 por anno! fora os que sahem clandestinamente.

E não se vê o parlamento levantar-se como um só homem a propôr medidas productivas que melhorando a vida das populações, evitem este caudal de sangue portuguez que se esvae.

*

Os cambios continuam firmes, ficando hoje a libra a 5\$140—5\$160. O Rio Londres está a 16 1/4 ou 14\$769 reis fracos por esterlino.

Curso de cambios, comparados

	EM 15 DE MARÇO		EM 15 DE FEVEREIRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	46 9/16	46 5/16	46 15/16	46 13/16
» 90 d/v.....	47 1/16	—	47 5/8	—
Paris cheque.....	613	616	607	609
Berlim »	252 1/2	253 1/2	249	250
Amsterdam cheque	425	427	421	423
Madrid cheque	940	950	940	950

Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e titulos	MARÇO													
	1	3	4	5	6	7	8	10	11	12	13	14	15	—
Lisboa: Divida Interna 3% assentamento	38	38	38	37,95	37,95	38,05	38,10	38,10	38,20	38,20	38,20	38,20	—	—
Divida Interna 3% coupon.....	38	38	38	38	38	38	38,05	38,10	38,10	38,10	38,20	38,20	—	—
» 4% 1888, c/premios.....	20.400	20.450	20.450	20.500	—	20.450	20.450	20.450	—	—	20.400	—	—	—
» 4 1/2% 1888/9.....	—	a54.300	—	—	a54.500	a54.500	c55.000	—	a55.000	—	c55.000	c55.000	—	—
» 4% 1890.....	a48.600	c48.600	—	—	—	—	a48.600	—	—	—	c48.600	a48.600	—	—
» 3% 1905 c/premios.....	9.000	9.050	—	9.100	9.150	9.150	9.150	—	—	—	9.100	9.150	9.150	—
» 4 1/2% 1905, (C.ºs de F.º Est)	—	—	—	—	—	c80.000	c80.000	c80.000	—	—	—	—	—	—
» 5% 1909, ob. (C.ºs de F.º Est)	—	—	—	c79.500	—	—	—	—	—	—	—	—	a79.500	—
» Externa 3% coupon 1.ª série.....	65.900	65.900	66.000	65.900	66.000	66.000	66.000	—	66.100	66.100	66.100	66.200	66.200	—
» 3% 2.ª série.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	65.000	—	—	—	—
» 3% 3.ª série.....	—	68.300	—	68.100	—	68.300	68.300	68.300	68.300	68.300	68.200	68.300	—	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2%.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Banco de Portugal.....	—	—	152.000	—	152.500	—	153.500	153.500	154.000	154.000	154.000	154.000	—	—
» Commercial de Lisboa.....	—	—	—	—	—	—	133.500	—	—	—	—	—	—	—
» Nacional Ultramarino.....	105.000	—	105.000	105.000	105.000	105.500	106.000	—	106.500	—	—	—	106.000	—
» Lisboa & Açores.....	—	161.000	—	101.000	101.000	—	—	100.800	—	100.800	—	—	—	—
» Companhia Cam. F. Port.....	—	69.000	68.200	—	—	—	68.000	—	67.500	67.500	67.000	—	—	—
» Companhia Nacional.....	4.800	—	—	—	—	4.650	—	—	—	4.700	—	4.700	—	—
» Companhia Tabacos, coupon.....	—	—	c71.000	c71.000	c71.000	—	—	71.500	71.500	—	—	—	71.500	—
» Companhia dos Phosphoros, coupon	c60.700	c60.800	—	c61.000	c61.000	—	c61.000	—	a60.900	c61.000	a61.000	c60.300	c61.400	—
Obrig. Companhia Através d'Africa.....	—	87.500	—	—	—	—	—	87.000	87.000	87.500	87.500	—	—	—
» Companhia Cam. F. Port. 3% 1.º grau	—	—	—	63.500	—	63.500	—	—	—	—	—	63.500	—	—
» Companhia Cam. F. Port. 3% 2.º grau	51.600	—	51.800	51.900	52.000	52.000	—	—	—	—	—	—	—	—
» Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau	—	—	—	—	—	—	17.000	—	—	—	—	—	—	—
» Companhia Nacional coupon 1.ª série	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» Companhia Nacional coupon 2.ª série	—	p62.000	—	p62.000	—	—	—	63.000	—	—	—	—	—	—
» prediaes 6%.....	—	—	88.700	—	89.100	89.300	—	—	—	—	—	89.500	—	—
» 5%.....	—	78.500	78.200	78.500	78.600	—	78.800	78.500	78.700	—	—	—	—	—
» 4 1/2%.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	74.000	—
Paris: 3% portuguez 1.ª série.....	—	—	63,80	63,90	—	—	—	—	63,80	—	—	—	—	—
Ações Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	330	334	334	—	—	332	330	330	—	—
» Madrid-Caceres-Portugal.....	35	36,25	35,25	35,75	35,50	—	37	—	—	—	37	36,25	—	—
» Madrid-Zaragoza-Alicante.....	458,50	458	454,50	456	456	455	—	453	452	453	—	—	—	—
» Andaluzes.....	—	314	311,50	312	309	—	—	306	307	308	—	—	—	—
Obrig. Companhia Cam. F. Port. 1.º grau..	—	309	308	—	308	308	310	308	308	308	308	308	—	—
» Companhia Cam. F. Port. 2.º grau..	252	253	255	255	254	254	—	254	—	254	—	254	—	—
» Companhia da Beira Alta.....	279	278	281	280	280	280	280	280	280	280	280	280	—	—
» Madrid-Caceres-Portugal.....	171	173	175	175	172	172	174,25	172	175	174,25	173,58	—	—	—
Londres: 3% portuguez.....	64	64	64	64	64	64	63,50	63,50	63,50	63,50	63,50	—	—	—
Amsterdam: Obrig. Através d'Africa.....	84,12	84,25	—	—	84,93	84,25	—	—	84	84	84,87	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MEDIA KILOMETRICA				
		1913		1912		Diferença em 1913	1913	1912	Diferença em 1913		
		Kil.	Totaes	Kil.	Totaes						
Portuguezas			Reis		Reis	Reis	Reis	Reis	Reis		
Companhia Cami- nhos de ferro Portuguezes...	Rede geral	25	Fevereiro	1.073	907.534.000	1.073	898.221.000	+ 9.313.000	845.791	837.111	+ 8.680
	Vendas Novas...	"	"	70	22.307.000	70	16.537.000	+ 5.770.000	318.671	236.242	+ 82.429
	Coimbra a Louzã.	"	"	29	4.372.000	29	4.709.000	— 337.000	150.758	162.379	— 11.621
Sul e Sueste.....	28	"	681	281.222.210	681	272.514.270	+ 8.707.940	412.954	400.167	+ 12.787	
Minho e Douro	31	Janeiro	433	136.432.000	433	132.226.720	+ 4.205.280	315.085	305.373	+ 9.712	
Beira Alta ..	28	Janeiro	253	33.517.251	253	34.305.272	— 788.021	132.479	135.593	— 3.114	
Companhia Nacional	11	Fevereiro	185	18.215.809	185	16.782.003	+ 1.433.806	98.463	90.713	+ 7.750	
Guimarães	30	Novembro	56	135.845.100	56	136.617.915	— 772.815	2.425.805	2.439.605	— 13.800	
Porto á Pova e Famalicão	31	Dezembro	64	168.323.442	64	172.850.887	— 4.527.445	2.630.053	2.700.795	— 70.742	
Hespanholas			Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas		
Norte de Hespanha.....	31	Janeiro	3.681	12.365.279	3.681	11.602.588	+ 762.691	3.359	3.152	+ 207	
Madrid-Zaragoza-Alicante	20	Fevereiro	3.664	17.330.621	3.664	16.415.976	+ 914.645	4.729	4.480	+ 249	
Andaluzes	"	"	1.083	1.427.359	1.083	1.408.904	+ 18.455	1.317	1.300	+ 17	
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Hesp.	28	"	777	997.891	777	1.005.806	— 7.915	1.284	1.294	— 10	
Lorca a Baza e Aguilas.....	1	Março	168	722.819	168	599.579	+ 123.240	4.302	3.568	+ 734	



Hespanha

Parece que as obras do caminho de ferro de Tanger a Fez ficarão sendo dirigidas por D. Luiz Morales, chefe da Exploração dos caminhos de ferro, do ministerio do Fomento, do vizinho reino.

As receitas totaes da linha ferrea de Medina del Campo a Salamanca, alcançaram em 1912 uma pequena melhoria de pesetas 10.250,48, comparativamente ás de 1911.

Vão começar brevemente as obras do caminho de ferro de Alcazar a Cuenca. O ministro do Fomento, procurado por uma grande comissão enviada pelos povos das regiões atravessadas por esse caminho de ferro, assim o prometteu.

A 20 do corrente celebraram-se, na sede social da Companhia do caminho de ferro Norte-Central-Hespanhol, em Victoria, uma assembleia geral extraordinaria, para tratar da cessão dos direitos da mesma sobre terceiros, e proceder-se á modificação dos estatutos.

Italia

A 15 do mez passado recommencaram as experiencias para a tracção electrica da linha de Modane, no troço comprehendido entre Salbertrand e Bardonecchia. Fizeram-se com um grupo de locomotivas electricas com dois comboios de mercadorias. Não se poderam fazer experiencias com comboios de passageiros, porque sem as machinas a vapor não se pôde obter o necessario sobre-aquecimento.

Esta questão do sobre-aquecimento é uma d'aquellas que se não-de resolver com o emprego da electricidade.

O serviço completo de Bussoleno a Modane só podera ser accionado pela electricidade, no proximo estio.

Australia

O Conselho Legislativo da Nova-Galles do Sul votou uma lei auctorizando a construcção de uma linha de caminho de ferro ligando Condobolin a Broken-Hill. Esta linha, de 600 kilometros, será construida com rails de 40 kilogrammas. A força motriz empregada será o vapor. As despesas todas estão calculadas para cerca de 6.000 contos de reis.

Brasil

Concordou-se entre o Presidente dos Estados-Unidos do Brasil e o respectivo ministerio, na construcção do caminho de ferro de Corotá a Belem, linha que atravessará regiões agricolas e auríferas muitissimo importantes, e que constitue a ultima secção da rede ferroviaria que o Governo tinha que construir ao norte do Brasil, e que brevemente ligará Belem á capital federal.



Companhia Através d'Africa

Relatorio do Conselho de Administração apresentado á assembleia geral de 11 de Novembro de 1912.

(Continuado do n.º 605)

SENHORES ACCIONISTAS:

No nosso ultimo relatorio nada dissemos sobre as negociações encetadas com o Governo, porque nada havia, na occasião, de definitivo. Posteriormente, realizou-se a arbitragem, de que já vos demos conta em uma assembleia geral, não tendo entrado até agora em discussão no Parlamento o pedido d'auctorização, feito pelo ex-ministro das Colonias, Ex.^{mo} Sr. J. Freitas Ribeiro, para o Governo arrendar a nossa linha, arrendamento que nos tinhamos comprometido a fazer, por exigencia d'aquelle ministro, e cujo projecto assignámos.

Como sabeis, uma questão puramente politica levou o Governo d'então a annullar, por meio d'uma portaria, as portarias que mandaram proceder á arbitragem, já de sua natureza nullas, porque tinham produzido os seus effeitos, o que em cousa alguma diminuiu a validade e a legalidade da sentença arbitral, que só podia ser annullada pelos tribunaes competentes, a requerimento d'uma das partes, e em face de qualquer dos motivos de nullidade, previstos na lei, não podendo, para o caso, ser invocado nenhum d'elles.

Conheceis a discussão levantada a proposito da nossa questão, que, infelizmente, revelou muita falta de conhecimento d'ella da parte de uns, e muita má-fé da parte d'outros, sempre sob a capa de defender os interesses do paiz.

Em resultado d'essa discussão, foi nomeada, a pedido d'aquelle Ministro, uma comissão parlamentar, para dar parecer sobre a forma porque a arbitragem foi feita, e averiguar se houve irregularidades da parte d'alguuma das pessoas que intervieram n'ella, e no consequente ajuste de contas. A comissão foi de parecer, por unanimidade, que não tinha havido irregularidade alguma, nem em uma cousa nem em outra.

E' evidente que este parecer collocava as cousas no pé em que estavam antes da portaria d'annulação, sendo reconhecida a validade e legalidade da arbitragem e do ajuste de contas.

Parece que, sendo aquella comissão uma delegada do Parlamento, na qual tinham representação todos os partidos, este devia acatar o parecer da comissão, que merecera a sua confiança, visto que a nomeou. Mas o parecer da comissão, nem mesmo foi apreciado pelo Parlamento.

Conhecido esse parecer, prevaleceu a questão politica, sendo então proposto na Camara, que o Ministro das Colonias nomeasse uma comissão, que desse um parecer sobre a questão do caminho de ferro.

Foi essa comissão nomeada pelo actual ministro, Ex.^{mo} Sr. Cerveira d'Albuquerque, em 21 de março passado, sendo composta de deputados e senadores de todos os partidos e de funcionarios publicos.

Não é opportuna, nem conveniente, por enquanto, a narração de factos que se teem dado, relativos aos trabalhos d'esta comissão. Cumpre-nos, porém, dar-vos conhecimento das bases d'um accordo, que acaba de ser proposto por ella á Companhia, e que são as seguintes:

1.^a — E' rescindido o contracto de construcção e exploração do caminho de ferro de Loanda a Ambaca, de 25 de setembro de 1885, passando para a posse do Estado o dicto caminho de ferro com todos os seus pertences, edificios e obras, e cessando todos os direitos que a Companhia dos Caminhos de Ferro Através d'Africa podia vir a ter sobre os terrenos adjacentes á linha.

2.^a — Ficam nulos todos os contractos ou concessões feitas pelo Estado á Companhia dos Caminhos de Ferro Através d'Africa e muito expressamente o contracto de 18 de dezembro de 1911, celebrado no Porto, relativo ao ajuste de contas entre o Estado e a Companhia, indevidamente denominado arbitragem.

3.^a — E' annullado de commun accordo com os Trustees o contracto de curadoria de 12 de junho de 1886, celebrado em Londres pela Companhia, substituindo-se o Estado a esta no que toca ao pagamento do juro e amortisação das obrigações, contanto que os Trustees renunciem á hypotheca sobre a linha.

4.^a — Os actuaes obrigacionistas da Companhia dos Caminhos de Ferro Através d'Africa converterão os seus titulos em obrigações do 1.^o grau a crear com juro fixo de 5% em ouro e amortisação ao par em 73 annos.

5.^a — As acções da Companhia serão convertidas em obrigações do 2.^o grau, a emittir, de juro variavel até ao maximo de 3% de typo a determinar conforme o accordo com a Companhia, pagaveis em moeda corrente no paiz á data do contracto ou posteriormente, na proporção de uma obrigação por cada (?) acções.

Como védes, esta segunda comissão reconhece, como a primeira, a validade da arbitragem, porque, se fosse de parecer que ella não era valida, não proporia um accordo para a sua annullação. Reconhece igualmente, e pelo mesmo motivo, a validade do contracto de Trustees, assim como reconhece, na proposta para a conversão dos actuaes titulos, a obrigação para o Estado do pagamento em ouro.

Naturalmente, a Companhia não podia acceitar a proposta da comissão, senão na parte que diz respeito á troca das acções por obrigações, e isso apenas com relação ás acções que possui e que figuram no seu activo, e n'esse sentido respondeu com o seguinte officio:

Ex.^{mo} Sr. — Tenho a honra d'accusar a recepção do officio de V. Ex.^a, capeando copia das bases d'um accordo proposto pela Comissão encarregada dos estudos da questão do nosso caminho de ferro, e que são:

1.^a rescisão do contracto de 25 de Setembro de 1885, d'accordo com a Companhia;

2.^a rescisão, ou mais propriamente, annullação de todos os contractos ou concessões feitas pelo Estado á Companhia, e muito expressamente da sentença arbitral, igualmente d'accordo com a Companhia;

3.^a rescisão do contracto da curadoria, d'accordo com os Trustees, devendo estes renunciar á hypotheca sobre a linha.

4.^a conversão das obrigações actuaes em obrigações com juro fixo de 5% em ouro e amortização ao par em 73 annos, chamadas de primeiro grau.

5.^a troca das acções da Companhia por obrigações chamadas de segundo grau, dando o Estado uma obrigação por (?) acções.

Cumpr-me, em primeiro lugar, registrar com a maxima satisfação, o facto de, por tal forma, a illustre Comissão reconhecer oficialmente a validade e a legalidade da sentença arbitral e da consequente liquidação de contas, regulando com toda a justiça uma situação que se mantinha anormal e irregular, confirmando mais uma vez na base 4.^a a obrigação do pagamento em ouro, reconhecido n'aquelle sentença. Com não menor satisfação vemos

que reconhece validade do contracto de curadoria, injustificadamente posta em duvida, por quem não tinha prestado a devida atenção ao seu texto e á approvação que lhe tinha sido dada pelo representante do Governo em Londres.

D'aquellas bases, ha apenas a considerar a ultima, que prejudica as anteriores, visto que desde que o Estado adquira as acções da Companhia, esta deixa de existir, ficando *ipso facto* rescindidos os contractos feitos, assim como a arbitragem, pela simples razão de desaparecer uma das partes contractantes.

Considerando, portanto, essa ultima parte, eu não tenho duvida em afirmar, que a Companhia não põe difficuldade alguma a isso, sendo feita a troca dentro dos limites do justo e do razoavel, mas apenas com relação a 1:600 acções, que tantas são as que lhe pertencem e que fazem parte do seu activo. Com respeito ás outras 38:400 acções pertencem ellas aos seus portadores, e é com elles que o Governo deverá entender-se, fazendo-lhes a sua proposta. Não pôde a Companhia intervir n'isso officiosamente, porque só conhece os accionistas que as teem depositadas, e que constam da ultima lista publicada, pertencendo as outras, cerca de 30:000, a portadores desconhecidos. Officialmente, muito menos o pôde fazer, porque o facto de se realizar uma assembleia geral, na qual a maioria resolvesse concordar com a ultima parte da proposta da Comissão, envolvia isso a resolução legal de liquidar a Companhia, o que está claramente previsto no contracto de *Trustees*, art. 12.º, como um dos motivos que lhes dão direito de tomar posse do caminho de ferro e mais garantias.

Como V. Ex.ª vê, o Conselho de Administração não pôde acceitar por completo a base 5.ª, resumo da proposta da illustre Comissão, porque a isso se oppõe a letra dos contractos e até as conveniências do paiz.

Demoro-me em Lisboa alguns dias á disposição de V. Ex.ª e da Comissão, para quaesquer assumptos que desejem tratar relativamente á questão pendente, não tendo duvida em submeter á apreciação do Conselho de Administração qualquer proposta que não brigue com as disposições contractaes.

Saúde e Fraternidade. — Lisboa 28 de Outubro de 1912. — Ex.º Sr. Ministro das Colonias, Lisboa. — Pela Companhia dos Caminhos de Ferro Através d'Africa, o Presidente do Conselho de Administração, (a) Augusto Gama.

Continua.



ARREMAÇÕES

Caminhos de Ferro do Estado DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE Construcção da linha do Sado

No dia 3 de Abril de 1913, pelas treze horas, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul-e-Sueste, se ha-de proceder á arrematação das empreitadas, abaixo designadas, de construcção de edificios de estações e suas dependencias, nos laços de Alcaer a Garvão, da linha do Sado:

N.º	Designação	Base de licitação	Deposito provisorio
7.º	Estação de Grandola e suas dependencias.....	12:062\$187	301\$555
L	Estação de Alvalade e suas dependencias.....	7:257\$747	181\$445
O	Estação das Ermidas e suas dependencias.....	6:713\$937	167\$850

O concorrente, a quem a adjudicação fôr feita, reforçará o seu deposito provisorio até a percentagem necessaria para perfazer 5 por cento da importancia total da adjudicação.

O deposito provisorio deve ser feito até ás quinze horas do dia 2 do referido mez.

Os programmas do concurso e caderno de encargos estão patentes na Secretaria do Serviço de Construcção, Largo de S. Roque, 22, Lisboa, na Direcção do Minho e Douro, Porto, e nas sedes das Secretarias das 2.ª e 3.ª Secções de Construcção, em Azinheira dos Bairros, onde podem ser examinados, todos os dias uteis, das dez ás dezaseis horas.

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO Diversos artigos de escriptorio

No dia 19 do corrente mez, pelas 13 horas, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha-de proceder ao concurso publico para o fornecimento de diversos artigos de escriptorio.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de effectuar no cofre da Direcção o deposito provisorio de setenta escudos (70\$000), ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul-e-Sueste.

Este deposito poderá ser effectuado somente até á vespera do dia designado para o concurso.

O deposito provisorio deve ser feito até ás quinze horas do dia 2 do referido mez.

O concorrente a quem fôr adjudicado o fornecimento reforçará o deposito provisorio até perfazer a percentagem de cinco por cento da importancia total da adjudicação; este reforço será feito no cofre da Direcção onde houver sido effectuado o deposito provisorio. Os depositos provisorios serão restituídos a todos os concorrentes logo que haja sido feita a adjudicação.

As condições da arrematação e caderno de encargos, poderão ser examinados no serviço dos Armazens Geraes em Campanhã e nas Secretarias das Direcções do Minho e Douro e Sul e Sueste, em todos os dias uteis, das 11 horas da manhã ás 3 da tarde. As amostras acham-se patentes nos Armazens Geraes do Minho e Douro.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento d'artigos d'estofo

No dia 17 do corrente mez, pelas 14 horas, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento d'artigos d'estofo para guarnição de carruagens.

As condições estão patentes, em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazens Geraes (edificio da estação de Santa-Apolonia) todos os dias uteis, das 10 horas ás 16, e em Paris, nos escriptorios da Companhia, 28, rue de Châteaudun.

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

Fornecimento de madeiras

No dia 24 do corrente mez, pelas 14 horas, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de madeiras diversas.

As condições estão patentes, em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazens Geraes, (edificio da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas ás 16, e em Paris, nos escriptorios da companhia, 2, rue de Châteaudun.

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

Fornecimento de materiaes de correaria

No dia 24 do corrente mez, pelas 14 horas, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva d'esta Companhia serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de materiaes de correaria.

As condições estão patentes, em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazens Geraes (edificio da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas ás 16.

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

Fornecimento de creosote

No dia 31 do corrente mez, pelas 14 horas, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 1.065 toneladas de creosote.

As condições estão patentes, em Lisboa, na repartição central do Serviço dos Armazens Geraes (edificio da estação de Santa Apolonia) todos os dias uteis das 10 horas ás 16, e em Paris, nos escriptorios da Companhia, 28 rue de Châteaudun.

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

Electricidade

O proprietario da patente n.º 4.164, de 14 de Abril de 1903, relativa a um **apparelho** destinado a **converter a corrente alternativa em corrente continua**, deseja explorar esta patente, e estimaria **pôr-se em relações com os industriaes interessados, afim de conceder licenças.**

Para esclarecimentos, dirigir-se ao Sr. W. L. Kester, 11, rue du Pont, Suresnes (France, Seine).

AGENDA DO VIAJANTE

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

Aide-mémoire du voyageur

Nous ne saurions recommander à nos lecteurs d'autres maisons, que celles indiquées ci-dessous, car nous les connaissons par expérience personnelle.

BILBAU Gran Hotel Viscaya. — Todo o conforto. Cozinha esmerada. Succursals na ilha de Chacharra-Mendi. — Proprietario, Felix Nuñez & C.^a

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

CINTRA Hotel Netto. — Serviço de primeira ordem—Aposentos confortaveis e asseados — Magnificas vistas de terra e mar—Sala de jantar para 150 pessoas—Magnifico parque para recreio—Iluminação electrica—Telephone n.º 15—Preços razoaveis—Proprietario: José Lopes Alves.

GUIMARÃES Grande Hotel do Toural. — 15, Campo do Toural, 18.—Este hotel é sem duvida um dos melhores da provincia, de inexcitaveis commodidades e asseio; tratamento recommendavel—Proprietario, Domingos José Pires.

LISBOA G. Mahony & Amaral. — Commisões, consignações, transportes, etc. Vidé annuncio na frente da capa—Rua do Commercio, 73, 2.º

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

MADRID Gran Hotel de Londres. — Primoroso serviço de alojamentos e cozinha. Conforto inexcitavel. 3 Fachadas — Preciados, Galdo e Carmen. Preços modicos. — Proprietario, Emilio Ortega.

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

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

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

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

HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE MARÇO DE 1913

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	
6 50	7 21	7 55	8 30
7 50	8 26	8 55	9 30
8 45	9 16	9 25	9 55
9 19	9 49	10 15	10 50
10 23	10 56	11 5	11 35
12 40	1 16	2 50	3 25
3 5	3 33	4 45	5 15
4 30	5 6	5 20	5 55
5 20	5 51	6 30	6 30
5 50	6 21	7 30	7 30
6 19	6 49	7 5	7 35
6 50	7 21	8	8 30
7 20	7 50	9 45	10 15
7 49	8 19		
8 57	9 28		
10 5	10 41		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
6	7 8	5 24	6 30
6 15	8 6	6 25	7 31
6 45	8 36	7 20	8 7
6 20	9 11	7 50	8 57
6 10	10 1	8 20	9 9
6 45	10 21	8 50	9 37
6 50	10 58	9 25	10 1
11 15	11 51	9 35	10 22
11 20	12 28	10 13	11
12 5	1 8	10 30	11 6
1 10	2 1	11 20	12 26
1 30	2 33	12	12 36
2 15	2 51	12 50	1 55
2 20	3 28	2 15	3 2
3 25	4 16	3 50	4 56
4 15	5 6	4 25	5 1
5 10	5 46	5 20	6 7
5 15	6 6	6	6 36
5 45	6 36	6 20	7 7
6 15	7 6	6 55	8 1
6 45	7 21	7 30	8 6
7 15	8 6	7 50	8 37
7 25	8 33	8 25	9 31
8 15	8 51	9	9 36
8 30	9 38	9 55	11 1
9 45	10 21	10 30	11 6
10	10 51	10 43	11 45
10 35	11 38	11 25	12 31
11 20	11 56	12 5	12 41
11 25	12 33	12 55	1 55
11 55	12 45		
12 50	1 26		
12 55	2 2		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Queluz	Lisboa-R.	
11 22	11 55	12 53	1 23
2	2 32	2 53	3 21
3 43	4 15	4 55	5 27
7 55	8 35	6 22	6 59

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Cintra	Lisboa-R.	
7 17	8 48	5 30	6 37
8 36	9 46	7 5	8 6
10 5	11 11	7 55	8 58
12 25	1 1	8 30	9 9
12 58	2 5	9 23	10 25
3	4 7	11 21	12 18
5 15	5 57	1 22	2 22
5 33	6 46	3 19	4 20
6 25	7 14	4 14	4 53
7 15	8 22	5 14	6 20
9 7	10 17	6 27	7 7
10 29	11 34	7 30	8 29
11 35	12 37	9 12	10 10
1	2 10	11 3	12 15

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-P.	B. Prata	Lisboa-P.	
7 35	7 45	6 40	6 50
7 55	8 13	7 52	8 10
7 45	7 57	7 25	7 35

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Sacavem	Lisboa-R.	
8 50	9 33	10 43	11 26
11 45	12 28	1 30	2 14
12 45	1 29	2 45	3 28
2 53	3 36	3 34	4 13
4 5	4 48	5 42	6 29
7 1	7 38	7 53	8 36
7 48	8 28	8 50	9 34
9	9 43	10 42	11 26
10 36	11 19	11 40	12 24

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	V. Franca	Lisboa-R.	
6 58	8 14	5 42	6 58
10 12	11 32	7 5	8 29
1 44	3 2	8 40	10
5 9	6 1	11 45	1 11
5 42	7 4	3 19	4 46
11 53	1 13	9 8	10 34
1 18	2 36		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Santarem	Lisboa-R.	
5 8	7 22	10 44	12 50

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Setil	Vendas Novas	Setil	
5 40	9 30		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	V. Novas	Lisboa-R.	
7 25	11 4	5 20	11 5
5 8	10 14	12 7	6
		7 35	12 50

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Entronc.	Lisboa-R.	
7 25	11 23	7 30	11 5
		5	8 10
		11 40	4 45

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Entronc.	Alfarellos	Entronc.	
3 22	11 7	2 50	9 49

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Alfarellos	Pampilh.	Alfarellos	
1 10	3 59	4 39	7 11

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Porto	Figueira	
7 20	1 1	11 25	5 7

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Coimbra	Figueira	Coimbra	
7 22	9 4	6 35	8 20
4 50	6 48	11 25	1 3
		10 50	12 20

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Coimbra	Louza	Coimbra	
3 59	6 12	6 28	8 35
11 35	1 52	2 8	4 16
4 51	7 4	7 20	9 27

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Espinho	Porto	
8 58	9 50	10 40	11 37
12 40	1 33	4 12	5 9
5 17	6 13	9 50	10 53
8 46	9 38	11 10	12 8

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Ovar	Porto	
6	7 28	5 30	7 12
4 10	5 38	8	9 39
12 15	1 53	6 14	9 46

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Aveiro	Porto	
10 18	2 47	6	8 26
2 27	4 51	11 27	2
6 41	9 31	7 10	9 36

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Valle do Vouga	Porto	
8 25	9 49	5 35	7 5

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Espinho	Albergaria	Espinho	
8 20	10 56	7 20	10 2
5 35	8 19	4 50	7 25

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Gadanha	Montemor	Gadanha	
11 40	12 8	10 5	10 34
8 10	8 38	4 50	5 19
11 20	11 48	10 25	10 54

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Casa Branca	Lisboa	
4 30	8 25		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Branca	Evora	C. Branca	
10 20	11 10	7	7 55
5 12	5 50	4 15	4 55
11 45	12 23	10 30	11 16

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Móra	Lisboa	
8 35	3 5	6 30	1 40
4 30	11 57	2	8 15

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Villa Viçosa	Lisboa	
8 35	4	6 30	1 40
4 30	12 20	11 10	6 35

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Beja	Lisboa	
8 35	4	8 40	1 40

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Moura	Lisboa	
8 35	4	6	1 40
8 40	3 15	1	8 15

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Beja	Tunes	Beja	
7 40	2 56	5 5	12 8

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	V. R. S. Ant.	Lisboa	
8 35	7 40	9 20	8 15
8 40	8 50	5	6 35

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Portimão	Lisboa	
8 35	6 10	10 30	8 15
8 40	6 53	6 40	6 35

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Portimão	Tunes	Portimão	
3 35	4 45	11 49	12 50
6 55	8 14	8 26	9 45

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Tunes	V. R. S. Ant.	Tunes	
8 17	12 40	6	10 14
		2 35	6 36

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Faro	Olhão	Faro	
12 10	12 31	12 40	11
3 10	3 31	3 40	4 1

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Faro	V. R. S. Ant.	Faro	
4 15	6 40	8	10

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Portimão	Tunes	Portimão	
3 35	4 45	11 49	12 50
6 55	8 14	8 26	9 45

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Tunes	V. R. S. Ant.	Tunes	
8 17	12 40	6	10 14
		2 35	6 36

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Faro	Olhão	Faro	
12 10	12 31	12 40	11
3 10	3 31	3 40	4 1

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Faro	V. R. S. Ant.	Faro	
4 15	6 40	8	10

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Portimão	Tunes	Portimão	
3 35	4 45	11 49	12 50
6 55	8 14	8 26	9 45

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Tunes	V. R. S. Ant.	Tunes	
8 17	12 40	6	10 14
		2 35	6 36

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Faro	Olhão	Faro	
12 10	12 31	12 40	11
3 10	3 31	3 40	4 1

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Faro	V. R. S. Ant.	Faro	
4 15	6 40	8	10

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Portimão	Tunes	Portimão	
3 35	4 45	11	

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

SÉDE: ESTAÇÃO DO ROCIO — LISBOA

Serviço combinado com a Empresa Geral de Transportes Limitada

Tarifa de Camionagem em Lisboa

Em aplicação desde 10 de Março de 1913

**TRANSPORTES DE OU PARA
Domicilio e Despachos Centraes****ARTIGO 1.º (a)****Transporte de passageiros e bagagens chegados a Lisboa — Posto de Desinfecção
por via marítima**

Para facilitar aos passageiros chegados a Lisboa por via marítima a aquisição rápida de bilhetes de caminho de ferro e despacho immediato das suas bagagens para as estações a que se destinem, a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, de acordo com as instancias competentes, estabelece dentro do Posto de Desinfecção, situado no Caes de Santos, um posto de venda de bilhetes e despacho de bagagens que se denominará Lisboa-Posto de Desinfecção.

Neste Posto que funcionará como uma dependencia da estação de Lisboa-Rocio e apenas estará aberto ao serviço nos dias da chegada de paquetes cujos passageiros desembarquem no Caes de Santos (Posto de Desinfecção) serão vendidos a estes passageiros bilhetes da tarifa geral de Lisboa-Rocio para as estações desta Companhia ou das linhas portuguesas combinadas e bem assim bilhetes de tarifas internacionaes combinadas com linhas hespanholas e francesas que sejam applicaveis a procedencias de Lisboa-Rocio. Ali se fará tambem o despacho directo (provisorio ou definitivo) das bagagens registadas para a estação de destino indicada no bilhete previamente adquirido ou para qualquer estação de paragem que o passageiro indique, desde que o bilhete adquirido faculte essa concessão.

Os preços dos bilhetes adquiridos em Lisboa-Posto de Desinfecção e do transporte de bagagens ali registadas serão os que as tarifas em vigor estabelecem para as procedencias de Lisboa-Rocio, cobrando-se, á parte, as despesas inherentes ao percurso entre as estações de Lisboa-Posto de Desinfecção e Lisboa-Rocio que ficam subordinadas ás seguintes condições:

1.ª — **Passageiros** — A pedido dos passageiros a Empresa Geral de Transportes Limitada, prestar-se-ha a promover a sua condução em automoveis ou carruagens entre Lisboa-Posto de Desinfecção e Lisboa-Rocio ou domicilio sem pagamento de qualquer sobretaxa além dos preços estabelecidos pela tabela camararia em vigor para este genero de transportes.

2.ª — **Bagagens** — O transporte de bagagens pertencentes aos passageiros a que se refere a condição 1.ª d'este Artigo que, registadas ou não, tenham de seguir de Lisboa-Posto de Desinfecção para Lisboa-Rocio, será feito sob inteira responsabilidade da Empresa Geral de Transportes Limitada, que por este serviço cobrará as seguintes importancias:

Por cada volume de bagagem registada, seja qual fôr a sua dimensão ou peso	200 réis
Por cada volume de bagagem de mão	50 »

Estes preços compreendem todas as operações desde a entrega dos volumes na sala da Alfandega para visita aduaneira, até a sua entrega ao caminho de ferro (bagagens registadas) ou ao passageiro (volumes de mão), na estação de Lisboa-Rocio.

§ unico. — Aos passageiros que de Lisboa-Posto de Desinfecção não sigam directamente a Lisboa-Rocio

(a) O serviço previsto neste Artigo 1.º só entrará em execução em data que oportunamente será annunciada ao publico.



para tomar o comboio e desejem desembaraçar-se dos seus volumes de mão á chegada a Lisboa—Posto de Desinfecção, facilitar-se-ha a arrecadação dêsses volumes na «Consigne» de Lisboa-Rocio, aonde serão conduzidos pela Empresa Geral de Transportes Limitada, mediante o pagamento do preço acima indicado para o transporte de volumes não facturados (50 réis por volume).

Os volumes assim arrecadados deverão ser reclamados pelos passageiros no guichet da «Consigne» em Lisboa-Rocio onde lhe serão entregues em troca da respectiva senha que lhe terá sido fornecida na estação de Lisboa—Posto de Desinfecção ao deixarem ali os volumes, mediante pagamento das taxas de arrecadação de volumes portateis estabelecidas no § 2.º do Artigo 7.º do Capitulo 3.º da tarifa de Despesas Acessórias.

ARTIGO 2.º

Transporte de passageiros e bagagens desde ou para a estação de Lisboa-Rocio

§ 1.º Transporte de passageiros em automoveis ou carruagens

A pedido dos passageiros a Empresa Geral de Transportes Limitada prestar-se-ha a promover a sua condução em automoveis ou carruagens desde a estação de Lisboa-Rocio a domicilio ou vice-versa sem pagamento de qualquer sobretaxa além dos preços estabelecidos pela tabêla camararia em vigor para este genero de transportes.

§ 2.º Transporte de bagagens

a) Bagagens transportadas em comum

Preços de camionagem, compreendidas todas as despesas desde a estação até á residencia dos passageiros

	1.ª zona	2.ª zona	3.ª zona
1 volume.....	200	250	300
2 volumes.....	350	400	450
3 volumes.....	450	550	600
Cada volume mais.....	50	80	100
Volumes de mão.....	50	50	50

Bagagens a expedir

O serviço de camionagem dêstes volumes será feito nas seguintes condições:

1.ª—O passageiro que queira utilizar os serviços facultados por esta tarifa, deverá fazer o aviso com a antecipação abaixo designada, indicando o seu nome, morada, quantidade de volumes e comboio em que deseja seguir viagem:

	Horas
1.ª zona.....	2-30
2.ª ».....	3-30
3.ª ».....	4-30

Locaes onde deve ser feito o aviso: Na estação do Rocio (escritorio do informador)—Escritorio da Empresa Geral de Transportes Limitada, Rua do Crucifixo, 15 e 17—No Despacho Central da Ribeira Velha, Rua dos Bacalhoeiros, 74—No Despacho Central do Aterro, Praça de D. Luiz, 18 e 19—No Despacho Central do Intendente, Rua dos Anjos, 2-B—e em todas as estações de despacho central que vão sendo abertas ao publico.

2.ª—O aviso pode ser feito por carta, telegrama, telefone ou qualquer outro meio que convenha ao passageiro, sendo comtudo obrigatorio o preenchimento do boletim-requisição em qualquer dos locaes ou na residencia do passageiro, no acto da entrega dos volumes ao camionista que em troca lhe entregará a respectiva senha numerada, com indicação dos volumes recebidos.

3.^a—Estes volumes serão entregues na estação de Lisboa-Rocio á Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, mediante despacho provisorio. A senha do despacho provisorio será devidamente sobrescritada e deverá ser procurada pelo passageiro no escritorio do informador onde lhe será entregue em troca da senha do camionista e contra pagamento da taxa de camionagem que corresponda segundo a tabêla de preços respectiva.

4.^a—Os passageiros poderão utilizar o serviço do camionista para lhe comprar os bilhetes, despacho definitivo de bagagens, deposito de volumes de mão na «Consigne», de maneira a não se preocuparem mais com os serviços necessarios para o seu embarque, bastando para isso fazer essa indicação no respectivo boletim-requisição. Por este serviço, seja qual fôr o numero de bilhetes e volumes de bagagem, cobrar-se-ha apenas 100 réis (cem réis).

Todos os documentos, bilhetes, senhas de bagagem, senhas de deposito de volumes na «Consigne», serão entregues ao passageiro dentro de envelope no escritorio do informador de Lisboa-Rocio onde pagará a importância do debito, isto é, o preço dos bilhetes e do transporte da bagagem em caminho de ferro, o preço da camionagem e a sobretaxa de 100 réis fixada nesta condição 4.^a

Bagagens chegadas

Quando as bagagens não venham despachadas a domicilio, o passageiro poderá utilizar o serviço prestado pela presente tarifa, bastando entregar na ocasião do desembarque a senha da sua bagagem no escritorio da Empresa Geral de Transportes Limitada, na sala do vestibulo superior da estação de Lisboa-Rocio, ao respectivo empregado, cumprindo a formalidade do preenchimento do boletim-requisição.

O camionista entregará os volumes em casa do passageiro no praso maximo de 1 hora para a primeira zona, 2 horas para a segunda e 2 horas e meia para a terceira.

Consideram-se os volumes em poder do camionista só depois do passageiro ter cumprido as formalidades da Alfandega.

b) Transporte de bagagens em carro reservado

Mediante a taxa de carroça completa, segundo a tabêla seguinte, teem os passageiros a faculdade de requisitar por escrito, ao camionista, carro reservado para o transporte das suas bagagens, uma vez que a requisição seja entregue em qualquer dos locaes designados na alinea a) dèste paragrafo, até ás 17 horas, para serviço aos comboios da noite; até ás 21, para es comboios do dia immediato.

Preços por carroça reservada

Designação das carroças	1. ^a zona		2. ^a zona		3. ^a zona	
	Dia	Noite	Dia	Noite	Dia	Noite
Carroça pequena, carga maxima 750 kilogramas.....	400	600	600	800	800	1.200
Carroça baixa, carga maxima 1.500 kilogramas.....	800	1.200	1.200	1.600	1.600	2.400
Carroça grande, carga maxima 2.500 kilogramas.....	1.200	1.800	1.800	2.400	2.400	3.600

ARTIGO 3.^o

Volumes de peso não superior a 10 kilogramas, cujo transporte no caminho de ferro se faça ao abrigo de tarifas especiaes, tanto internas como combinadas, que incluam o transporte a domicilio em Lisboa

Pela condução dèstes volumes a domicilio, nada terá o camionista a cobrar do publico.

Considerar-se-hão como domicilio e incluídos nessas tarifas, quando os não designem, os Despachos Centraes de Lisboa, tanto para o caso de consignação de volumes como para a sua expedição, uma vez que as remessas estejam ao abrigo das referidas tarifas especiaes.

O serviço de camionagem no transporte dèstes volumes será feito o mais rapidamente possivel e sempre no mesmo dia em que os volumes forem entregues ao camionista, seja pelos expedidores, seja pelo caminho de ferro ou pela Alfandega, segundo os casos. A este serviço será dada a preferencia a outras quaesquer remessas.

Nèstes transportes, o serviço de camionagem é considerado como sendo propriamente serviço do caminho de ferro, regulado em tudo pelas condições das referidas tarifas especiaes.

ARTIGO 4.º

A) Recovagens, animaes pequenos transportados a peso no caminho de ferro, moeda de cobre ou bronze a peso e mercadorias não especificadas nas alineas B) e C).

**Preços da camionagem desde ou para as estações de Lisboa-Rocio
ou Caes dos Soldados e Caes do Sodré**

Kilogramas	1.ª zona			2.ª zona		3.ª zona	
	Despachos Centraes	Lojas e armazens	Andares superiores	Despachos Centraes, lojas e armazens	Andares superiores	Despachos Centraes, lojas e armazens	Andares superiores
Até 20.....	70	100	100	100	120	140	160
» 30.....	80	100	110	100	130	160	180
» 40.....	90	100	120	110	140	180	200
» 50.....	100	100	130	120	150	200	220
» 60.....	110	110	140	130	160	220	240
» 70.....	120	120	150	140	170	240	260
» 80.....	130	130	160	150	180	260	280
» 90.....	140	140	170	160	190	280	300
» 100.....	150	150	170	170	190	300	320
Cada 10 mais	5	5	7	7	9	10	12

N. B. — A divisão das zonas da cidade está regulada pelo roteiro anexo desta tarifa.

B) Objectos volumosos e de pouco peso (menos de 200 kilogramas por metro cubico), materias explosivas, inflamaveis ou perigosas, garrações cheios ou vassios, mobilia engradada e mobilia a granel, (esta sem responsabilidade por falta de acondicionamento): — Duplo dos preços da alinea A).

C) Quadros, espelhos, estatuas, moveis artisticos, instrumentos de musica, objectos de arte em geral e mobilia a granel, com responsabilidade pelas avarias de ou até ás estações de caminho de ferro. Transporte em carros proprios almofadados: — Triplo dos preços da alinea A).

EXCEPÇÕES. — Não estão ao abrigo desta tarifa, podendo, porém, o transporte ser regulado por ajuste particular com o camionista, as expedições de: animaes não transportados a peso, volumes de peso indivisivel superior a 800 kilogramas; volumes de dimensões superiores a metros 2,50 de comprimento ou metros 1,20 de largura; volumes que, sendo de peso superior a 60 kilogramas, hajam de ser conduzidos a pontos sem acesso regular e pratico para as carroças.

CONDIÇÕES ESPECIAES DOS ARTIGOS 2.º, 3.º E 4.º

Serviço dos Despachos Centraes de Lisboa

1.ª — Nos Despachos Centraes em que se estabeleça a venda de bilhetes e despacho de bagagens, será este serviço regulado por meio de Avisos afixados nos referidos Despachos.

2.ª — Desde 1 de Abril até 30 de Setembro, estarão os Despachos Centraes abertos para o serviço de grande e pequena velocidade, das 7 horas ás 18; desde 1 de Outubro até 31 de Março, das 8 ás 17.

3.ª — Estarão sempre á disposição do publico, nos Despachos Centraes, livros em que poderão ser feitas quaesquer reclamações contra o serviço dos mesmos Despachos. Estas reclamações poderão, tambem, ser enviadas directamente ao Engenheiro em Chefe da Exploração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, estação de Santa Apollonia.

4.ª — As expedições de ou para os Despachos Centraes, ficam sujeitas ás disposições das tarifas e regulamentos em vigor no caminho de ferro.

Expedições de qualquer estação, consignadas directamente a domicilio em Lisboa

1.^a — A camionagem poderá ser paga à expedição ou a pagar no destino ao camionista ou aos seus representantes.

No primeiro caso, as estações aplicarão os preços da 2.^a zona, quando não seja praticamente possível a aplicação do preço da zona correspondente.

No segundo caso, será a taxa de transporte a domicilio a da zona em que este fôr situado.

A camionagem dos objectos destinados a Lisboa, a que sejam applicaveis as alíneas B) e C) do artigo 4.^o ou transportados por ajuste especial com o camionista, será sempre paga directamente a este pelos consignatarios.

2.^a — A entrega nos domicilios será feita no mesmo dia em que as remessas forem entregues ao camionista pelo caminho de ferro ou pela Alfandega, conforme o caso.

Sendo endereçadas ao mercado da Praça da Figueira, serão as remessas entregues pelo camionista dentro do prazo maximo de três horas, contado da hora em que lhe sejam entregues pela estação de chegada.

3.^a — Ao expedidor de qualquer remessa para Lisboa que deseje que a entrega ao consignatario seja feita no domicilio dêste, bastará escrever na nota de expedição a palavra *domicilio* na parte da nota reservada a esse fim.

Tratando-se de bagagens, a requisição do transporte a domicilio será feita pelo passageiro num impresso que as estações facultam gratuitamente.

4.^a — As expedições consignadas a domicilio poderão ser retiradas nas estações de caminho de ferro, quando os destinatarios a tempo o requisitem, sendo comtudo, cobradas na integra, as taxas estipuladas pela presente tarifa, quer se trate de portes pagos ou portes a pagar.

Transporte a domicilio, a pedido dos destinatarios, de expedições consignadas às estações de Lisboa-Rocio, Caes dos Soldados ou Caes do Sodré

Os pedidos ou requisições dos destinatarios ao camionista, deverão ser acompanhados dos documentos do caminho de ferro para a retirada das remessas (senhas, recibos supplementares, avisos de chegada ou talões) segundo os regulamentos da Companhia, sendo o recibo das remessas assinado pelo consignatario nos termos e condições em vigor. O camionista passará recibo destes documentos e cobrará dos consignatarios, além do que estipula a tarifa, mais 30 réis por cada remessa, a titulo de pagamento de impressos.

Recepção, nos domicilios, de expedições destinadas a seguir pelo caminho de ferro

A Empreza Geral de Transportes Limitada encarrega-se, mediante requisição apresentada nos seus Despachos Centraes, de ir buscar aos domicilios expedições destinadas a seguir pelo caminho de ferro.

As taxas correspondentes a este Serviço, isto é, pelo transporte dos domicilios ao Despacho Central mais proximo e dêste à estação de caminho de ferro, serão as estabelecidas na alínea A) do artigo 4.^o da presente tarifa para o transporte entre as estações do Caminho de ferro e os Despachos Centraes, aumentadas de 50 % (cincoenta por cento).

1.^a — As expedições serão entregues pelo camionista na estação de partida no praso maximo de 24 horas, depois de recebida a requisição do expedidor.

As requisições serão entregues nos Despachos Centraes ou nos escritorios do camionista acompanhadas das respectivas notas de expedição devidamente preenchidas.

2.^a — Os expedidores receberão dos representantes do camionista, quando lhes entregarem as remessas, uma senha provisoria que depois será trocada pela senha definitiva da expedição.

3.^a — O camionista poderá recusar-se a fazer o serviço a que se refere este capitulo quando entenda que o valor das remessas não cobre os gastos de camionagem e de transporte pelo caminho de ferro, e o remetente não queira, neste caso, satisfazer previamente a respectiva importancia ou prestar garantia que o camionista aceite como idonea e sufficiente.

CONDIÇÕES GERAES

1.^a — As expedições de grande velocidade para os Despachos Centraes de Lisboa ou consignadas directamente a domicilio nesta cidade, só serão aceitas para transporte pela estação de Lisboa-Rocio ou Caes do Sodré, segundo a procedencia das remessas. As expedições de pequena velocidade de iguaes consignações, serão dirigidas pelas estações de Lisboa-Caes dos Soldados ou Caes do Sodré e igualmente conforme a procedencia das remessas.

2.^a — **Despachos de importação** — As remessas sujeitas a direitos alfandegarios de importação e consignadas directamente a domicilio serão despachadas pela Agencia Aduaneira da Companhia, que desempenhará esse serviço nas condições e usos da respectiva tarifa, ficando a cargo do camionista, quando as remessas estejam despachadas, o seu transporte a domicilio.

3.^a — **Despachos de consumo** — O camionista encarrega-se dos despachos de consumo em Lisboa das remessas que dêles cativas, sejam consignadas a domicilio ou aos Despachos Centraes, abonando as quantias necessarias para o pagamento dos respectivos direitos aduaneiros, sem aumento algum por este facto das importancias seguintes, que perceberá a titulo de comissão por este serviço :

Expedições que não pesem mais de 50 kilogramas, por expedição.....	20 réis
Expedições de mais de 50 até 500 kilogramas, por expedição.....	50 „
Expedições de mais de 500 kilogramas, por expedição.....	100 „

N. B. — O pagamento ao camionista das despesas abonadas por despachos ou outros gastos da Alfandega, será feito contra entrega dos respectivos documentos aduaneiros.

4.^a — Os gastos referentes a despachos na Alfandega, a respectiva comissão e quaesquer outras despesas extranhas ao caminho de ferro e a camionagem, serão pagas pelos expedidores ou consignatarios directamente ao camionista ou seus representantes.

Quando o valor de qualquer expedição não se reputar sufficiente para garantir os gastos de despacho e outros que o camionista tenha que satisfazer, terá este a faculdade de não efectuar essas operações sem que o destinatario lhe pague antes a respectiva despesa ou devidamente garanta esse pagamento.

As remessas nestas condições que não forem retiradas das estações de caminho de ferro, ficarão, comtudo, sujeitas ao pagamento da taxa de camionagem e, expirados os prazos de entrega que marca a presente tarifa, ao pagamento dos direitos de armazenagem estabelecidos no caminho de ferro.

5.^a — Os volumes selados ou fechados á chave, consignados a domicilio, só poderão sair da estação de caminho de ferro mediante a entrega das chaves ou autorização escrita do destinatario para desselagem ou arrombamento, salvo se os proprios destinatarios quizerem presenciar o despacho prestando-se a abrir os volumes.

As expedições ficarão retidas nas estações de caminho de ferro até que os destinatarios cumpram estes preceitos; e os respectivos direitos de armazenagem são contados desde que expirem, segundo os casos, os prazos de entrega estipulados nas respectivas tarifas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

6.^a — Quaesquer demoras devidas a embaraços no despacho das remessas na Alfandega, seja o que fôr que lhes dê causa, são completamente estranhas á responsabilidade do caminho de ferro e do camionista, não influyendo por fôrma alguma na contagem dos prazos de transporte e entrega, marcados pela presente tarifa.

7.^a — Pelas consequencias da pouca clareza, exactidão ou precisão que haja da parte dos expedidores na indicação dos nomes e moradas dos destinatarios, declinam a Companhia e o camionista toda e qualquer responsabilidade.

Quando o ponto que o remetente escolha para a entrega da remessa, não seja a morada do consignatario (que em todo o caso tem de ser mencionada na nota de expedição) terá o dito remetente que indicar, por escrito, na nota de expedição, o seguinte: *Para ser entregue na (rua, praça, travessa, etc.) de..... n.º.....*, aliás será a remessa levada á casa que se declare ser a morada do consignatario.

8.^a — Os volumes que pelo seu peso ou dimensões não possam ser carregados por um homem, serão entregues ou recebidos nos domicilios, á porta da rua.

A sua condução para dentro das casas poderá, comtudo, ser feita pelo pessoal do camionista, mediante prévio ajuste com este.

9.^a — Quando, por motivos alheios á responsabilidade do camionista, as carroças ou os portadores forem demorados mais de 30 minutos á porta dos domicilios, acrescerá ás taxas desta tarifa um suplemento na razão de 100 réis por fracção indivisivel de 15 minutos de demora.

Ultrapassando esta demora suplementar uma hora ou havendo recusa de tomar entrega, as carroças ou os portadores retirar-se-hão, sendo as remessas reconduzidas aos Despachos Centraes e ficando ali depositadas durante 10 dias á ordem dos consignatarios, mas cativas do pagamento de todos os debitos que as gravem, dos quaes farão parte: o suplemento pela presente condição estipulada, uma nova taxa de camionagem igual á da condução a domicilio e os direitos de armazenagem cuja cobrança corresponder.

Findo que seja o praso de 10 dias acima estipulado, serão as remessas consideradas como abandonadas e entregues pelo camionista ao Serviço de Reclamações da Companhia, applicando-se-lhes as condições em vigor para as remessas abandonadas ao caminho de ferro.

Tratando-se de remessa a retirar dos domicilios para expedir pelo caminho de ferro, será a requisição considerada sem efeito, na parte do serviço de camionagem, quando se derem nos domicilios as demoras previstas

nesta condição, ficando o camionista livre de exercer os seus direitos contra os requisitantes a fim de os compellir, querendo, ao pagamento da indemnização que lhe seja devida.

10.^a — Em tudo que não seja contrario ao que a presente tarifa estipula, serão os transportes de que ella trata, regulados pelas disposições legais applicaveis ao caminho de ferro, em especial pelas tarifas geral e de despesas accessorias em vigor nas linhas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes.

Fica pela presente anulada a tarifa de transportes a domicilio em Lisboa de 1 de Fevereiro de 1907 e bem assim o anexo á tarifa de transportes a domicilio em vigor desde 15 de Agosto de 1901 «Relação das ruas da cidade e zonas a que pertencem» o qual será substituido pelo novo Roteiro indicativo das zonas da cidade para os fins da applicação dos preços desta tarifa e da qual se constitue anexo.

Lisboa, 1 de Março de 1913.

Esta nova combinação de serviço é regulada pela nova tarifa de transportes a domicilio em Lisboa, em vigor desde 10 de Março de 1913.

O Director Geral
L. Forquenot

Desde 1 d'Abril do corrente anno, as remessas tanto de grande como de pequena velocidade de qualquer das estações desta Companhia com destino ás de Lisboa-Caes dos Soldados, Lisboa-Rocio, Caes do Sodré e Alcantara-Terra, não serão aceitas a despacho sem que as respectivas notas de expedição claramente indiquem se a entrega das remessas deve ser feita nas estações de caminho de ferro, n'alguns dos despachos Centraes ou em domicilio.

Para isto deverão os expedidores preencher o espaço para tal fim reservado nas notas de expedição com a indicação que corresponda das seguintes:

DOMICILIO (quando para entrega na morada do consignatario)
LISBOA CENTRAL (quando para entrega no Despacho Central da rua do Crucifixo n.º 15 e 17)

LISBOA ATERRO (quando para a entrega no Despacho Central na Praça de D. Luiz n.º 18 e 19)

CENTRAL-RIBEIRA VELHA (quando para a entrega no Despacho Central da Rua dos Bacalhoeiros n.º 74)

LISBOA-INTENDENTE (quando para entrega no Despacho Central da rua dos Anjos n.º 2-B)

ESTAÇÃO (quando para entrega na estação do caminho de ferro.)

Lisboa, 4 de Março de 1913.

O Engenheiro Sub-Director da Companhia
Ferreira de Mesquita

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Sociedade Anónima. Estatutos de 30 de Novembro de 1894

SÉDE: ESTAÇÃO DO ROCIO — LISBOA

Aviso ao Publico**SERVIÇO DE CAMIONAGEM EM LISBOA**

Com o fim de desenvolver e melhorar a execução do serviço de transportes a domicilio na cidade de Lisboa, esta Companhia fez uma nova combinação com a **Empresa Geral de Transportes, Limitada**, que vem de substituir-se á Empresa Geral de Transportes.

Esta nova combinação de serviço é regulada pela **nova tarifa de transportes a domicilio em Lisboa**, em vigôr desde 10 de Março de 1913.

Desde 1 d'Abril do corrente ano, as remessas tanto de grande como de pequena velocidade de qualquer das estações desta Companhia com destino ás de Lisboa-Caes dos Soldados, Lisboa-Rocio, Caes do Sodré e Alcantara-Terra, não serão aceitas a despacho sem que as respectivas notas de expedição claramente indiquem **se a entrega das remessas deve ser feita nas estações de caminho de ferro, n'alguns dos despachos Centraes ou em domicilio.**

Para isto deverão os expedidores preencher o espaço para tal fim reservado nas notas de expedição com a indicação que corresponda das seguintes:

DOMICILIO (quando para entrega na morada do consignatario)

LISBOA CENTRAL (quando para entrega no Despacho Central da rua do Crucifixo n.º 15 e 17)

LISBOA ATERRO (quando para a entrega no Despacho Central na Praça de D. Luiz n.º 18 e 19)

CENTRAL-RIBEIRA VELHA (quando para a entrega no Despacho Central da Rua dos Bacalhoeiros n.º 74)

LISBOA-INTENDENTE (quando para entrega no Despacho Central da rua dos Anjos n.º 2-B)

ESTAÇÃO (quando para entrega na estação do caminho de ferro.)

Lisboa, 4 de Março de 1913.

O Engenheiro Sub-Director da Companhia

Ferreira de Mesquita

B. 2.184

Exploração-Serviço do Trafego

Expediente n.º 482

950 exemplares

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima. — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

SÉDE: ESTAÇÃO DO RÓCIO — LISBOA

ANEXO

À TARIFA DE

TRANSPORTES A DOMICILIO

NA

Cidade de Lisboa

EM VIGOR DESDE

10 DE MARÇO DE 1913

Relação das ruas da cidade e zonas a que pertencem

LISBOA

Typographia dos Caminhos de Ferro Portugueses

Março de 1913 — 950 ex.

NOMES E DESIGNAÇÃO DOS LOCAES	FREGUEZIAS	ZONAS	
		Lisboa-Rocio ou Caes do Sodré	Lisboa-Caes dos Soldados
A			
Abarracamento de Peniche (rua do)	Mercês	2	3
Abarracamento de Peniche (travessa do)	Mercês	2	3
Abegoaria (largo da)	Sacramento	1	2
Abegoaria (pateo da)	Santa Maria de Belem	3	3
Abilio (pateo do)	S. Pedro em Alcantara	2	3
Achada (largo da)	S. Christovão	2	2
Achada (rua da)	S. Christovão	2	2
Açores (rua)	Arroyos	3	3
Açougue (travessa do)	Santo André	2	2
Actor Taborda (rua)	S. Sebastião da Pedreira	3	3
Actor Tasso (rua)	Coração de Jesus	2	3
Acyprestes (beco dos)	S. Paulo	2	2
Adelas (rua das)	Mercês	2	3
Adiça (rua da) (antigo nome da calçada de S. João da Praça)	Sé	1	1
Adro (travessa do)	Pena	2	3
Affonso de Albuquerque (pateo de)	Sé	1	1
Affonso de Albuquerque (rua de)	Sé	1	1
Affonso Domingues (rua)	Santa Engracia	3	2
Agostinho de Carvalho (calçada de)	Anjos	1	3
Agostinho Lourenço (rua)	S. Sebastião da Pedreira	3	3
Agua de Flor (travessa da)	Encarnação	2	3
Aguias (pateo das)	Beato Antonio	3	3
Agulheiros (beco dos)	Santo André	2	2
Aida (villa) (na rua do Cruzeiro, 165)	Ajuda	3	3
Ajuda (calçada da)	Ajuda	3	3
Ajuda (largo da)	Ajuda	3	3
Alameda (rua da)	Pena	2	3
Alameda do Beato (travessa da)	Beato Antonio	3	2
Alameda de Santo Antonio dos Capuchos	Pena	2	3
Alamos (beco dos)	Santa Justa	1	2
Alamos (pateo dos)	Santa Justa	1	2
Alamos (rua dos)	Santa Justa	1	2
Alberto (villa) (na rua do Arco do Carvalhão, 53)	Santa Izabel	1	2
Alcaide (travessa do)	Santa Catharina	2	3
Alcantara (praça de)	Alcantara	2	3
Alcantara (rua de)	Alcantara	2	3
Alcantara (travessa de)	Alcantara	2	3
Alecrim (rua do)	S. Paulo	2	2
Alecrim (travessa do)	S. Paulo	2	2
Alegre (villa) (na rua Barão de Sabrosa, 70)	Beato Antonio	3	3
Alegrete (beco do) (Anjos)	Anjos	1	3
Alegrete (beco do) (S. Miguel)	S. Miguel	1	1
Alegrete (travessa do)	Santa Justa	1	1
Alegria (praça da)	S. José	1	2
Alegria (rua da)	S. José	1	2
Alexandre Herculano (rua)	S. Mamede	2	3
Alfama (beco de)	Sé	1	1
Alfandega (rua da)	Sé	1	1
Alfandega Velha (rua da)	Santa Maria de Belem	3	3
Alfandega Velha (travessa da)	Santa Maria de Belem	3	3
Alfredo Keil (rua)	S. Sebastião da Pedreira	2	3
Alfurja (beco da)	Santo Estevão	1	1
Algibebes (rua dos) (S. Julião)	S. Julião	1	1
Aljube (pateo do)	Sé	2	2
Allemanha (rua da)	Campo Grande	3	3
Almada (rua do)	Santa Catharina	2	3
Almada (rua Nova do)	S. Julião	1	1
Almada (travessa do)	Magdalena	1	1
Almargem (travessa do)	Sé	2	2
Almas (pateo das) (Fonte Santa)	Santa Izabel	3	3
Almas (pateo das) (Santa Quiteria)	Santa Izabel	3	3
Almas (travessa das)	Lapa	3	3
Almeida Brandão (rua)	Lapa	3	3
Almeida e Sousa (rua)	Santa Izabel	3	3
Almirante Barroso (rua do)	S. Sebastião da Pedreira	3	3
Almirante Reis (avenida)	Anjos	2	2
Almotacé (beco do)	S. Miguel	2	2
Almotacé (pateo do)	S. Miguel	2	2
Alto do Longo	Mercês	2	3
Alto do Marquez de Penalva	Encarnação	2	3
Alto Mearim (villa)	Mercês	1	3
Alto do Pina	Beato Antonio	3	3
Alto de Santo Amaro	Alcantara	3	2
Alto de S. Francisco (travessa do)	S. Mamede	2	3
Alto de S. João	S. Jorge	3	3
Alto dos Sete Moinhos	Santa Izabel	3	3
Alto do Varejão	Santa Engracia	3	2
Alto do Varejão (travessa do)	Santa Engracia	3	2

NOMES E DESIGNAÇÃO DOS LOCAES	FREGUEZIAS	ZONAS	
		Lisboa-Rocio ou Caes do Sodre	Lisboa-Caes dos Soldados
Alva (villa d')	Santa Izabel	2	3
Alvaro Coutinho (rua de)	Anjos	2	3
Alves (villa)	S. Sebastião da Pedreira	3	3
Alviella (rua do)	Santa Engracia	2	2
Alvito (rua do)	Alcantara	3	3
Amelia (villa)	Alcantara	3	3
Amendoeira (beco da)	Soccorro	1	2
Amendoeira (largo da)	Soccorro	2	3
Amendoeira (rua da)	Soccorro	1	2
Amoreira (beco da)	Santos-o-Velho	1	2
Amoreira (travessa da)	Santos-o-Velho	2	3
Amoreiras (praça das)	S. Mamede	2	3
Amoreiras (rua das)	S. Mamede	2	3
Amoreiras (travessa das) (Arroyos)	S. Jorge de Arroyos	2	3
Amoreiras (travessa das) (S. Mamede)	S. Mamede	2	3
Amparo (rua do)	Santa Justa	1	1
Amparo (rua Nova do)	Santa Justa	1	1
Anchieta (rua)	Martyres	1	2
Andaluz (largo de)	Coração de Jesus	3	3
Andaluz (rua de)	S. Sebastião da Pedreira	3	3
Andrade (rua)	Anjos	2	3
Andrade Corvo (rua)	S. Sebastião da Pedreira	2	3
André Valente (travessa de)	Mercês	2	3
Angra do Heroismo (rua)	Anjos	3	3
Anjos (Regueirão dos)	Anjos	1	2
Anjos (rua dos)	Anjos	1	2
Anjos (villa)	Anjos	3	3
Anuario Commercial (passagem do)	S. José	1	2
Annunciada (largo da)	S. José	1	2
Anthero do Quental (rua)	Anjos	1	2
Antonia Andrade (rua)	Anjos	2	2
Antonio Augusto de Aguiar (avenida)	Coração de Jesus	2	3
Antonio Ennes (rua)	S. Sebastião da Pedreira	3	3
Antonio Lima (pateo)	Santa Izabel	3	3
Antonio Maria de Avellar (avenida 5 de Outubro)	S. Sebastião da Pedreira	3	3
Antonio Maria Cardoso (rua)	Martyres	1	2
Antonio Maria Tavares (rua)	Beato Antonio	3	2
Antonio Pedro (rua)	S. Jorge de Arroyos	3	3
Antonio de Serpa (avenida)	S. Sebastião da Pedreira	3	3
Apostolos (beco dos)	S. Paulo	1	2
Arameiros (rua dos)	Sé	1	1
Arco (beco do)	Alcantara	2	3
Arco (rua do)	S. Mamede	2	3
Arco a Alcantara (rua do)	Alcantara	2	3
Arco do Bandeira	Conceição Nova	1	1
Arco do Carvalho (rua do)	Santa Izabel	3	3
Arco do Cego (rua do)	S. Sebastião da Pedreira	3	3
Arco da Conceição (na rua dos Bacalhoeiros, entre os n.ºs 20 e 22)	Sé	1	1
Arco de D. Rosa (escadinhas do)	Santo Estevão	1	1
Arco-Escuro	Sé	1	1
Arco Escuro (beco do)	Sé	1	1
Arco do Evaristo	Encarnação	2	3
Arco da Graça (rua do)	Soccorro	2	2
Arco da Graça (travessa do)	Pena	2	2
Arco Grande (denominação dada pelo vulgo)	S. Paulo	2	1
Arco Grande de Cima	S. Vicente	2	1
Arco a Jesus (rua do)	Mercês	2	3
Arco a Jesus (travessa do)	Mercês	2	3
Arco de Jesus	S. João da Praça	2	3
Arco do Limoeiro (rua do)	Sé	2	2
Arco do Marquez de Alegrete (rua do)	Santa Justa	1	2
Arco das Portas do Mar	Sé	1	1
Arco do Rosario	Sé	1	1
Arco de Santo André	Santo André	2	2
Armada (praça da)	S. Pedro em Alcantara	3	3
Armazens do Linho (beco dos)	Sé	1	1
Arrabida (rua da)	Santa Izabel	3	3
Arriaga (rua da)	Santos-o-Velho	2	3
Arrochella (travessa da)	Santa Catharina	2	3
Arroyos (Alto das Portas de)	S. Jorge de Arroyos	3	3
Arroyos (calçada de)	S. Jorge de Arroyos	3	3
Arroyos (largo de)	S. Jorge de Arroyos	3	3
Arroyos (rua de)	S. Jorge de Arroyos	3	3
Arsenal (rua do)	S. Julião	1	1
Artilheiro (pateo do)	Santa Engracia	2	2
Artilheria 1 (rua de)	S. Mamede	3	3
Assumpção (rua da)	Santa Justa	1	2
Atafona (beco da)	S. Christovão	1	2
Atafonas (beco das)	Santo Estevão	1	2
Atafonas (rua das)	Soccorro	1	2

NOMES E DESIGNAÇÃO DOS LOCAES	FREGUEZIAS	ZONAS	
		Lisboa-Rocio ou Caes do Sodré	Lisboa-Caes dos Soldados
Atafonas (travessa das)	Santos-o-Velho	2	3
Atalaya (rua da).. .. .	Encarnação	2	3
Athayde (rua do)	Encarnação	2	3
Athaydes (pateo dos)	S. Jorge de Arroyos	3	3
Atraz do Forno (rua)	Beato Antonio	3	2
Augusta (rua)	S. Julião.. .. .	1	1
Augusto dos Santos (rua)	S. Sebastião da Pedreira	3	3
Aurea (rua).. .. .	Conceição Nova	1	1
Austria (rua da).. .. .	S. Sebastião da Pedreira	3	3
Avellar Brotero (rua)	S. Pedro em Alcantara.	3	3
Azinhah (beco do)	S. Miguel	1	1
B			
Bacalhoeiros (rua dos)	Sé	1	1
Bagatela (pateo do)	S. Mamede	2	3
Bahuto (travessa do).. .. .	Santa Izabel	3	3
Baixo da Penha (Caminho de).	Santa Engracia	3	3
Baixo dos Quarteis (travessa de)	Santa Izabel	3	3
Baldaia (pateo da)	Lapa	2	3
Baldracas (travessa das)	Beato Antonio	3	2
Balthazar (calçada do)	S. Sebastião da Pedreira	3	3
Barão (rua do)	Sé	2	1
Barão de Quintella (largo do)	Encarnação	2	2
Barão de Sabrosa (rua do)	Beato Antonio	3	3
Barata Salgueiro (rua)	Coração de Jesus.. .. .	2	3
Barbadella (beco da).. .. .	Soccorro	1	2
Barbadinhos (travessa dos)	Santos-o-Velho	2	2
Barbadinhos (calçada dos).. .. .	Santa Engracia	2	2
Barbaleda (beco da)	Soccorro	1	2
Barbosa (pateo do)	Santa Cruz do Castello	2	2
Barbosa (pateo do)	Santo André	2	2
Barbosa (travessa do)	Santa Izabel	2	2
Barbosa du Bocage (rua).. .. .	S. Sebastião da Pedreira	3	3
Barracas (beco das)	Anjos	2	3
Barracas (pateo das).. .. .	Santa Izabel	2	3
Barracas (rua das)	Anjos	2	3
Barrellas (beco das)	Sé	2	1
Barroca (escadinhas da)	Santa Justa	2	3
Barroca (rua da).. .. .	Encarnação	2	3
Bartholomeu da Costa (rua)	Santa Engracia	2	2
Batalha (pateo do)	Santa Izabel	3	3
Beatas (beco das).. .. .	Santa Engracia	2	2
Beatas (pateo das)	Santa Engracia	2	2
Beatas (rua das).. .. .	Santa Engracia	2	2
Beato Antonio (alameda do)	Beato Antonio	3	2
Beato (rua do)	Beato Antonio	3	2
Beguinhos ou Biguinhos (beco dos)	S. Vicente	2	2
Bella da Rainha (rua) (rua da Prata)	Sé	1	1
Bella Vista (pateo da).. .. .	Anjos	2	2
Bella Vista (travessa da)	Santos-o-Velho	2	2
Bella Vista á Graça (rua da)	Santa Engracia	3	3
Bella Vista ao Grillo (rua da).. .. .	Beato Antonio	3	2
Bella Vista á Lapa (rua da)	Lapa	3	3
Bella Vista ao Monte (rua da)	Anjos	3	3
Bello (beco do)	Santo Estevão	2	2
Belver (rua de)	Santa Catharina	2	3
Bemformoso (beco do)	Soccorro	1	2
Bemformoso (rua do)	Soccorro	1	2
Bemformoso (travessa do).. .. .	Soccorro	1	2
Bempostinha (beco da)	Anjos	2	3
Bempostinha (pateo da)	Anjos	2	3
Bempostinha (rua da)	Anjos	2	3
Beneficencia (rua da)	S. Sebastião da Pedreira	3	3
Bernardim Ribeiro (rua)	Coração de Jesus	3	3
Bernardo Lima (rua).. .. .	S. Sebastião da Pedreira	3	3
Berne (avenida de) (S. Sebastião da Pedreira)	S. Sebastião da Pedreira	3	3
Berne (avenida de) (Campo Grande)	S. Sebastião da Pedreira	3	3

[illegible]

NOMES E DESIGNAÇÃO DOS LOCAES	FREGUEZIAS	ZONAS	
		Lisboa-Rocio ou Caes do Sodré	Lisboa-Caes dos Soldados
Caetanos (pateo dos)	Mercês	2	2
Caetanos (rua dos)	Mercês	2	2
Calado (travessa do)	S. Jorge	3	3
Caldas (calçada do)	Magdalena	1	1
Caldas (largo do)	Magdalena	1	1
Caldeira (beco do)	Santa Catharina	1	2
Caldeira (travessa do)	Santa Catharina	1	2
Calhariz (largo do)	Encarnação	2	2
Calhariz (rua nova do)	Ajuda	3	3
Calissa (pateo da)	S. Jorge de Arroyos	3	3
Calvario (largo do)	S. Pedro em Alcantara	3	3
Calvario (travessa do)	S. Pedro em Alcantara	3	3
Camara Pestana (rua)	Pena	2	3
Camillo Castello Branco (rua)	S. Sebastião da Pedreira	3	3
Camillos (pateo dos)	Santa Justa	1	2
Caminhos de Ferro (largo dos)	Santa Engracia	2	1
Caminhos de Ferro (rua dos)	Santa Engracia	2	1
Camões (largo de)	Santa Justa	1	2
Campo das Cebollas	Sé	1	1
Campo Grande	Santos Reis	3	3
Campo dos Martyres da Patria	Pena	2	2
Campo de Ourique (rua de)	Santa Izabel	3	3
Campo de Ourique (travessa de)	Santa Izabel	3	3
Campo Pequeno	S. Sebastião da Pedreira	3	3
Campo de Sant'Anna	Pena	2	2
Campo de Santa Clara	Santa Engracia	2	1
Canastras (rua das)	Sé	1	1
Canelas (pateo do)	Alcantara	3	3
Cangalhas (pateo das)	Santa Izabel	3	3
Cannas (beco das)	S. Miguel	1	1
Cannas (pateo das)	S. Miguel	1	1
Cannas (pateo do)	S. Sebastião da Pedreira	3	3
Cannos (rua dos)	Socorro	1	2
Cannos (travessa dos)	Socorro	1	2
Cannos (largo dos)	Socorro	1	2
Capellão (rua do)	Socorro	1	2
Capellistas (rua dos) (actual rua do Commercio)	Magdalena	1	1
Capello (rua)	Martyres	2	2
Capitão (beco do)	Anjos	2	3
Captivos (beco dos)	S. Miguel	1	1
Cara (travessa da)	Encarnação	2	3
Caracol da Graça	Santo André	2	2
Caracol da Penha (denomina-se rua Marques da Silva)	S. Jorge de Arroyos	2	3
Cardaes de Jesus (rua dos)	Mercês	2	3
Cardal á Graça (rua do)	Santa Engracia	2	2
Cardal de Santo Antonio (rua do)	Coração de Jesus	2	3
Cardal a S. José (rua do)	S. José	1	2
Cardeal (calçada do)	Santa Engracia	2	1
Cardosa (beco da)	S. Miguel	2	1
Caridade (beco da)	Sé	2	2
Caridade (rua da)	S. José	2	3
Carlos Dias (rua de)	Beato Antonio	3	3
Carlos Dias (pateo de)	S. Jorge de Arroyos	3	3
Carlos Mascarenhas (rua D.)	S. Sebastião da Pedreira	3	3
Carlos Testa (rua)	S. Sebastião da Pedreira	3	3
Carmo (calçada do)	Santa Justa	1	2
Carmo (largo do)	Sacramento	1	2
Carmo (rua do)	Conceição Nova	1	2
Carmo (travessa do)	Sacramento	1	2
Carneiro (beco do)	Santo Estevão	1	1
Carneiro (travessa do)	Ajuda	1	1
Carneiro (pateo do)	S. Thiago	1	1
Carrasco (beco do)	Santa Catharina	2	3
Carrasco (pateo do)	S. Thiago	2	2
Carreira dos Cavallos (antigo nome da rua Gomes Freire)	Pena	2	3
Carreirinha do Socorro (antigo nome da rua Fernandes da Fonseca)	Socorro	1	2
Carrião (rua do)	S. José	2	3
Carvalho (pateo do)	Mercês	2	2
Carvalho (travessa do)	S. Paulo	1	2
Carvalho (rua nova do)	Martyres	1	2
Carvoeiros (beco dos)	Santa Engracia	2	1
Casal (beco do)	Santa Izabel	3	3
Casal da Ajuda (travessa do)	Ajuda	3	3
Casal da Cova da Onça	S. Sebastião da Pedreira	3	3
Casal das Oliveiras	Santa Izabel	3	3
Casal dos Ossos	Ajuda	3	3
Casal Ribeiro (avenida)	S. Sebastião da Pedreira	3	3
Casal Ventoso (na rua Maria Pia)	Alcantara	3	3
Casalinho (sitio do)	Ajuda	3	3
Casão (beco do)	Santa Izabel	3	3

NOMES E DESIGNAÇÃO DOS LOCAES	FREGUEZIAS	ZONAS	
		Lisboa-Rocio ou Caes do Sodré	Lisboa-Caes dos Soldados
Cascalheira (alto da)	Santa Izabel	3	3
Cascalheira (rua da)	Alcantara	3	3
Cascalho (beco do)	S. Christovão	1	2
Cascão (calçada do)	Santa Engracia	2	1
Castelhana (pateo da)	S. Christovão	1	2
Castellinhos (rua dos)	Anjos	2	3
Castello (beco do)	S. Christovão	2	3
Castello (villa do)	S. Christovão	2	3
Castello Branco Saraiva (rua)	Santa Engracia	3	3
Castello Picão (calçada do)	Santos-o-Velho	3	3
Castello Picão (rua)	S. Miguel	2	1
Castello de S. Jorge	Santa Cruz do Castello	3	3
Castilho (rua)	S. Mamede	2	3
Castro (travessa do)	Santos-o-Velho	3	3
Catarros (pateo dos)	Campo Grande	3	3
Cavallariças (rua das)	Santa Maria de Belem	3	3
Cavallariças do Infante (rua das)	S. Pedro em Alcantara	3	3
Cavalleiros (beco dos)	Soccorro	1	2
Cavalleiros (rua dos)	Soccorro	1	2
Cebollas (campo das)	Sé	1	1
Cego (travessa do)	Santa Izabel	2	2
Cegos (rua dos)	S. Vicente	2	2
Ceilil (pateo do)	Soccorro	2	3
Cesteiros (calçada dos)	Santa Engracia	2	1
Chafariz da Bola (travessa do)	Santa Maria de Belem	3	3
Chafariz de Dentro (largo do)	S. Miguel	1	1
Chafariz d'El-Rei (travessa do)	Sé	1	1
Chafariz das Terras (travessa do)	Lapa	3	3
Chagas (alto das)	S. Paulo	2	3
Chagas (rua das)	S. Paulo	2	3
Chagas (travessa das)	Mercês	2	3
Chancellor (beco do)	Santo Estevão	2	2
Chancellor (largo do)	Santo Estevão	2	2
Chão da Feira (rua do)	S. Thiago	2	2
Chão da Feira (travessa do)	S. Thiago	2	2
Chão do Loureiro (largo do)	S. Christovão	2	2
Chão do Loureiro (travessa do)	S. Christovão	2	2
Chiado (antigo nome da rua Garrett)	Sacramento	1	2
Cidade da Horta (rua)	S. Jorge de Arroyos	3	3
Cima dos Quarteis (travessa de)	Santa Izabel	3	3
Cinco de Abril (rua)	Alcantara	3	3
Cinco de Outubro (avenida)	S. Sebastião da Pedreira	3	3
Clerigos (beco dos)	S. Vicente	2	2
Coelho da Rocha (rua)	Santa Izabel	3	3
Coimbra (villa)	S. Jorge de Arroyos	3	3
Colleginho (pateo do)	Soccorro	2	2
Collegio (calçada do)	Soccorro	2	2
Collegio (calçada Nova do)	Soccorro	2	2
Collegio dos Nobres (beco do)	S. Mamede	2	2
Columnas (caes das)	Magdalena	1	1
Combro (calçada do)	Santa Catharina	2	2
Combro (travessa do)	Lapa	2	2
Commendadeiras de Santos (pateo das)	Santa Engracia	3	1
Commercio (praça do)	Magdalena	1	1
Commercio (rua do) (antiga El-rei)	Magdalena	1	1
Conceição (arco da)	Sé	1	1
Conceição (rua da)	Magdalena	1	1
Conceição (travessa da)	Mercês	1	1
Conceição da Gloria (rua da)	S. José	2	2
Conceição da Gloria (travessa da)	S. José	2	2
Conceição á Lapa (travessa da)	Lapa	3	3
Conde (rua do)	Santos-o-Velho	3	3
Conde das Antas (rua)	S. Sebastião da Pedreira	3	3
Conde de Avintes (travessa do)	Santa Engracia	2	1
Conde Barão (largo do)	S. Paulo	1	2
Conde de Obidos (rocha do)	Santos-o-Velho	2	3
Conde de Penafiel (calçada do)	S. Christovão	2	3
Conde Pombeiro (calçada do)	Anjos	2	3
Conde Pombeiro (largo do)	Anjos	2	3
Conde da Ponte (travessa do)	Alcantara	2	3
Conde de Redondo (rua)	Coração de Jesus	2	3
Conde da Ribeira (travessa do)	Alcantara	3	3
Conde de Soure (pateo do)	Mercês	2	3
Conde de Soure (travessa do)	Mercês	2	3
Conde de Valbom (rua)	S. Sebastião da Pedreira	3	3
Condes (rua dos)	S. José	1	2
Condessa (rua da)	Sacramento	1	2
Condessa do Rio (travessa da)	Santa Catharina	2	3
Conselheiro Adriano Cavalheiro (rua do) (actual rua Guilherme Braga)	Santo Estevão	2	2
Conselheiro Arantes Pedroso (rua do)	Pena	2	3

NOMES E DESIGNAÇÃO DOS LOCAES	FREGUEZIAS	ZONAS	
		Lisboa-Rocio ou Caes do Sodré	Lisboa-Caes dos Soldados
Conselheiro Monteverde (rua do)	S. Jorge de Arroyos	3	3
Conselheiro Moraes Soares (rua do)	S. Jorge de Arroyos	3	3
Conselheiro Nazareth (rua do) (actualmente Leão de Oliveira) ..	Alcantara	3	3
Conselheiro Pedro Franco (rua do) (actual rua dos Luziadas) ..	Santa Maria de Belem	3	3
Conselheiro Pereira Carrilho (rua do)	S. Jorge de Arroyos	3	3
Contador Mór (largo do)	S. Thiago	2	2
Contrabandistas (beco dos)	Alcantara	3	3
Contrabandistas (rua dos)	Alcantara	3	3
Convento das Bernardas (travessa do)	Santos-o-Velho	3	3
Convento da Encarnação (largo do)	Pena	2	2
Convento da Encarnação (rua do)	Pena	2	2
Convento da Encarnação (travessa do)	Pena	2	2
Convento de Jesus (largo do)	Mercês	2	2
Convento de Jesus (travessa do)	Santa Catharina	2	2
Convento de Sant'Anna (rua do)	Pena	2	2
Convento de Sant'Anna (travessa do)	Pena	2	2
Cordoeiros (rua dos)	S. Paulo	2	2
Cordoeiros (travessa dos)	Alcantara	3	3
Corpo Santo (largo do)	Martyres	1	2
Corpo Santo (rua do)	Martyres	1	2
Corpo Santo (rua do largo)	Martyres	1	2
Corpo Santo (travessa do)	Martyres	1	2
Correeiros (rua dos)	S. Nicolau	1	1
Correia Telles (rua)	Santa Izabel	3	3
Correio Geral (pateo do antigo)	Santa Catharina	2	2
Correio Mór (largo do)	S. Christovão	2	2
Correio Velho (calçada do)	Magdalena	2	2
Côrtes (avenida das)	Santos-o-Velho	2	3
Côrtes (largo das)	Santos-o-Velho	2	2
Cortumes (beco dos)	S. Miguel	1	2
Corvinha (beco da)	S. Miguel	1	2
Corvos (pateo dos)	Sé	1	2
Costa (pateo do)	Santa Izabel	2	3
Costa (rua da)	Alcantara	3	3
Costa (travessa da)	Alcantara	3	3
Costa do Castello	S. Christovão	2	2
Costa do Castello (escadinhas da)	S. Christovão	2	2
Cotovelo (travessa do)	S. Julião	2	2
Crèche (rua da)	Alcantara	3	3
Crucifixo (rua do)	Conceição Nova	1	1
Cruz (beco da)	Santa Catharina	2	2
Cruz (pateo da)	Sé	1	2
Cruz a Alcantara (rua da)	Alcantara	3	3
Cruz das Almas	S. Sebastião da Pedreira	3	3
Cruz aos Anjos (travessa da)	Anjos	2	3
Cruz da Carreira (rua da)	Pena	2	3
Cruz do Desterro (travessa da)	Anjos	2	2
Cruz dos Poyaes (rua da)	Mercês	2	2
Cruz de Santa Apolonia (rua da)	Santa Engracia	2	1
Cruz de Santa Helena	S. Vicente	2	2
Cruz de Soure (travessa da)	Mercês	2	3
Cruz do Taboado (estrada da)	Pena	3	3
Cruz do Taboado (largo da)	S. Sebastião da Pedreira	3	3
Cruz do Thorel (travessa da)	Pena	2	3
Cruz Vermelha (rua da)	S. Sebastião da Pedreira	3	3
Cruzes (beco das)	S. Vicente	2	1
Cruzes da Sé	Sé	2	2
Cunhal das Bolas	Mercês	2	2
Cura (rua do)	Santos-o-Velho	2	3
D			
Dasmasceno Monteiro (rua)	Anjos	2	3
Damião de Goes (rua)	S. Sebastião da Pedreira	3	3
Desembargador (pateo do)	Santos-o-Velho	3	3
Despacho (travessa do)	Coração de Jesus	2	3
Desterro (calçada do)	Pena	1	2
Desterro (rua do)	Pena	1	2

NOMES E DESIGNAÇÃO DOS LOCAES	FREGUEZIAS	ZONAS	
		Lisboa-Rocio ou Caes do Sodré	Lisboa-Caes dos Soldados
Desterro (rua Nova do)	Anjos	1	2
Desterro (travessa do)	Anjos	1	2
Diario de Noticias (rua do)	Encarnação	2	3
Diogo do Couto (rua do)	Santa Engracia	2	1
D. Braz (travessa de)	Santos-o-Velho	2	3
D. Carlos I (rua de) (actual Avenida das Cortes)	Santos-o-Velho	2	3
D. Carlos Mascarenhas (rua)	S. Sebastião da Pedreira	3	3
D. Estephania (rua e largo de)	S. Sebastião da Pedreira	3	3
D. Fradique (pateo de)	S. Thiago	2	2
D. Francisco Manoel de Mello (rua)	S. Sebastião da Pedreira	3	3
D. Gastão (calçada de)	Beato Antonio	3	3
D. Gastão (escadinhas de)	Beato Antonio	3	3
D. Gastão (largo de)	Beato Antonio	3	3
D. Luiz (praça de)	S. Paulo	1	2
D. Pedro (praça de)	Conceição Nova	1	1
D. Pedro V (rua de)	Encarnação	2	3
D. Rosa (largo de)	S. Christovão	1	2
D. Vasco (rua de)	Ajuda	3	3
D. Vasco (travessa de)	Ajuda	3	3
Domingos Sequeira (rua)	Santa Izabel	3	3
Domingos Serzedello (rua)	S. Sebastião da Pedreira	3	3
Domingos Tendeiro (rua)	Santa Maria de Belem	3	3
Dores (travessa das)	Ajuda	3	3
Douradores (rua dos)	S. Nicolau	1	1
Dr. Affonso Penna (largo)	S. Sebastião da Pedreira	3	3
Duas Igrejas (largo das)	Martyres	2	2
Duque (calçada do)	Sacramento	1	2
Duque (rua do)	Sacramento	1	2
Duque d'Avila (avenida)	S. Sebastião da Pedreira	2	3
Duque de Bragança (rua do) (Passou a chamar-se rua da Lucta)	Martyres	2	3
Duque de Loulé (avenida)	S. Sebastião da Pedreira	3	3
Duque de Palmella (rua)	S. José	2	3
Duque de Saldanha (praça)	S. Sebastião da Pedreira	2	3
Duque da Terceira (praça do)	S. Paulo	1	2
Duro (boqueirão do)	S. Paulo	1	2
E			
Eduardo Coelho (rua)	Mercês	2	2
El-Rei (rua de) (rua do Commercio)	Magdalena	1	1
Emenda (rua da)	Encarnação	2	3
Encarnação (beco da)	Pena	3	3
Entremuros do Mirante (rua de)	Santa Engracia	2	1
Enviado de Inglaterra (travessa do)	Coração de Jesus	2	3
Era (rua da)	Santa Catharina	2	3
Era (travessa da)	Santa Catharina	2	3
Escadinhas do Monte	Anjos	2	2
Escadinhas da Mouraria	Soccorro	1	2
Escadinhas da Praia	Santos-o-Velho	2	3
Escadinhas da Saude	S. Lourenço	1	2
Escadinhas de S. Christovão	S. Christovão	1	2
Escola Araujo (travessa da)	S. Jorge de Arroyos	2	3
Escola Asylo (rua da)	Alcantara	3	3
Escola do Exercito (largo da)	Anjos	2	3
Escola do Exercito (rua da)	Anjos	2	3
Escola de Medicina Veterinaria (rua da)	S. Sebastião da Pedreira	2	3
Escola Municipal (largo da)	Pena	1	2
Escola Polytechnica (rua da)	Mercês	2	3
Escolas Geraes (escadinhas das)	S. Vicente	2	2
Escolas Geraes (rua das)	S. Vicente	2	2
Escuro (Arco)	Sé	1	1
Espera (travessa da)	Encarnação	1	2
Esperança (rua da)	Santos-o-Velho	2	3
Esperança do Cardal (rua da)	S. José	2	3
Espirito Santo (beco do)	Santo Estevão	2	2
Espirito Santo (rua do)	Castello	2	2
Espirito Santo (travessa do)	S. Sebastião da Pedreira	2	2
Estados Unidos da America (avenida dos)	S. Sebastião da Pedreira	3	3
Estrella (calçada da)	Santa Izabel	3	3

NOMES E DESIGNAÇÃO DOS LOCAES	FREGUEZIAS	ZONAS	
		Lisboa-Rocio ou Caes do Sodré	Lisboa-Caes dos Soldados
Forno da Galé (beco do)	Sé	1	2
Forno do Maldonado (travessa do)	Anjos	1	2
Forno do Sol (beco do)	Santa Engracia	2	2
Forno do Thorel (travessa do)	Anjos	2	3
Forno do Tijolo (calçada do)	Anjos	2	3
Forno do Tijolo (caminho do)	Anjos	2	3
Forte (calçada do)	Santa Engracia	2	1
Fradesso da Silveira (rua)	Alcantara	2	3
Fradinhos (pateo dos)	S. José	1	2
França (avenida de) (em projecto)	S. Sebastião da Pedreira	3	3
Francisco André (beco do)	S. Paulo	2	2
Francisco Sanches (rua)	Anjos	2	3
Frei Francisco Foreiro (rua)	Anjos	2	3
Freiras (azinhaga das)	S. Jorge de Arroyos	3	3
Freiras (travessa das)	Santa Engracia	3	3
Freiras de Arroyos (azinhaga das)	S. Jorge de Arroyos	3	3
Fresca (rua)	Santos-o-Velho	2	3
Froes (beco dos)	Santa Engracia	2	1
Funchal (rua)	S. Jorge de Arroyos	3	3
Funil (beco do)	S. Vicente	2	2
Funil (travessa do)	S. Thiago	2	2
Furnas (estrada das)	S. Sebastião da Pedreira	3	3
G			
Gaivotas (rua das)	S. Paulo	2	2
Galé (rua da)	Sé	2	2
Galé (travessa da)	Alcantara	3	3
Galheta (beco da)	Santos-o-Velho	3	3
Galheta (pateo da)	Santos-o-Velho	3	3
Gallinheira (azinhaga da)	Santa Engracia	3	3
Gallinheiras (rua das)	Santa Justa	1	1
Gama (pateo do)	S. Thiago	1	2
Garcez (beco do)	S. Vicente	2	2
Garcia (calçada do)	Soccorro	1	2
Garcia (rua do)	Santa Izabel	3	3
Garcia da Orta (rua)	Lapa	3	3
Garibaldi (rua)	Santa Izabel	3	3
Garrett (rua)	Sacramento	1	2
Gaspar Trigo (travessa de)	Pena	2	2
Gaveas (rua das)	Encarnação	2	2
General Taborda (rua)	S. Sebastião da Pedreira	3	3
Gibraltar (travessa do)	Alcantara	3	3
Gil Vicente (rua)	Alcantara	3	3
Gilberto Rolla (rua)	Alcantara	3	3
Gloria (calçada da)	S. José	1	2
Gloria (rua da)	S. José	1	2
Gloria (travessa da)	S. José	1	2
Gomes Freire (rua)	Pena	2	3
Gonçalves Crespo (rua)	S. Sebastião da Pedreira	3	3
Graça (calçada da)	Santo André	3	3
Graça (caracol da)	Santo André	3	3
Graça (largo da)	Santo André	3	3
Graça (rua da)	Anjos	3	3
Gralhas (beco das)	S. Christovão	1	1
Gralhas (largo das)	S. Christovão	1	1
Grecia (rua da)	S. Sebastião da Pedreira	3	3
Gremio Lusitano (rua do)	Encarnação	2	3
Guarda Mór (rua do)	Santos-o-Velho	2	3
Guedes (beco do)	Sé	1	1
Guia (beco da)	Soccorro	1	2
Guia (rua da)	Soccorro	1	2
Guilherme (pateo do)	Santa Izabel	3	3
Guilherme Braga (rua)	Santo Estevão	2	2

NOMES E DESIGNAÇÃO DOS LOCAES	FREGUEZIAS	ZONAS	
		Lisboa-Rocio ou Caes do Sodré	Lisboa-Caes dos Soldados
H			
Heliodoro Salgado (rua)	S. Jorge de Arroyos	3	3
Henriques Nogueira (rua)	S. Julião	1	1
Hespanha (rua de)	S. Sebastião da Pedreira	3	3
Heiffa (villa)	S. Sebastião da Pedreira	3	3
Hintze Ribeiro (avenida) (actual avenida Miguel Bombarda)	S. Sebastião da Pedreira	3	3
Hollanda (rua da)	Campo Grande	3	3
Horta (travessa da)	Mercês	2	3
Horta da Cera (travessa da)	S. José	2	3
Horta Navia (travessa da)	Alcantara	3	3
Horta Secca (rua da)	Encarnação	1	2
Hospital (travessa do) (antiga travessa da Porta do Carro do Hospital de S. José)	Socorro	1	2
Hospital da Marinha (beco do)	Santa Engracia	2	1
Hungria (rua da)	Campo Grande	3	3
I			
Ilha das Cobras (pateo da)	Santo André	2	2
Ilha do Grillo (travessa da)	Beato Antonio	3	3
Ilha do Pico (rua)	S. Jorge de Arroyos	3	3
Ilha Terceira (rua)	S. Jorge de Arroyos	3	3
Imaginario beco do)	Anjos	2	3
Imprensa (rua da)	Santa Izabel	3	3
Imprensa Nacional (rua da)	Santa Izabel	2	3
India (beco da) (Anjos)	Anjos	2	3
India (beco da) (na travessa do Convento da Encarnação)	Pena	2	3
Industria (rua da)	Alcantara	2	3
Industriaes (rua dos)	Santos-o-Velho	2	3
Infancia (rua da)	S. Vicente	2	2
Infante D. Henrique (rua do)	S. Vicente	2	2
Infanteria 16 (rua de)	Santa Izabel	3	3
Inglaterra (rua da)	Campo Grande	3	3
Inglezinhas (travessa das)	Santos-o-Velho	2	2
Inglezinhos (travessa dos)	Mercês	2	2
Instituto Bacteriologico (rua do)	Pena	2	3
Instituto Industrial (rua do)	S. Paulo	2	3
Instituto Virgilio Machado (rua do)	Sé	1	1
Intendente (largo do)	Anjos	1	2
Inveja (rua da) (antigo nome da rua do Conselheiro Arantes Pedroso)	Pena	2	3
Italia (avenida de)	Campo Grande	3	3
Ivens (rua) (antiga rua de S. Francisco)	Martyres	1	2
Izabeis (travessa das)	Santos-o-Velho	2	3
J			
Janellas Verdes (largo das)	Santos-o-Velho	2	3
Janellas Verdes (rua das)	Santos-o-Velho	2	3
Jardim (beco do)	Santa Izabel	3	3
Jardim á Estrella (rua do)	Santa Izabel	3	3
Jardim a Estrella (travessa do)	Santa Izabel	3	3
Jardim Botanico (rua do)	Ajuda	3	3
Jardim do Regedor (rua do)	Santa Justa	1	2
Jardim do Tabaco (rua do)	Santo Estevão	1	1
Jasmim (beco do)	S. Christovão	2	3

NOMES E DESIGNAÇÃO DOS LOCAES	FREGUEZIAS	ZONAS	
		Lisboa-Rocio ou Caes do Sodré	Lisboa-Caes dos Soldados
Jasmim (rua do)	Mercês	2	3
Jasmim (travessa do)	Mercês	2	3
Jau (rua)	Alcantara	3	3
Jesus (arco de) (á Sé)	Sé	1	1
Jesus Maria José (travessa de)	Santa Izabel	2	3
João de Barros (rua de)	Alcantara	3	3
João Braz (rua de)	Santa Catharina	2	3
João Chrysostomo (rua)	S. Sebastião da Pedreira	3	3
João de Deus (rua)	Lapa	3	3
João de Deus (travessa de)	Sacramento	1	2
João Evangelista (rua)	Santo Estevão	1	1
João de Lemos (rua)	Alcantara	3	3
João Nunes Fernandes (pateo de)	Santa Izabel	3	3
João do Outeiro (rua do)	Socorro	1	2
João das Regras (rua)	Lapa	3	3
João Vaz (travessa de)	S. Jorge de Arroyos	3	3
Joaquim Antonio d'Aguiar (rua)	S. Mamede	3	3
Joaquim Bonifacio (rua de)	Anjos	2	3
Jogo da Pella (calçada do)	Socorro	1	2
Jordão (travessa do)	Anjos	1	2
José Antonio Pereira (travessa de)	Santos-o-Velho	3	3
José Antonio Serrano (rua)	Socorro	1	2
José Cordeiro (rua particular)	S. Sebastião da Pedreira	3	3
José Estevam (rua de)	Anjos	2	3
José Falcão (rua)	S. Jorge de Arroyos	3	3
José da Silva Carvalho (rua) (antiga rua de Entremuros)	S. Mamede	2	3
José Vaz de Carvalho (travessa de)	Pena	2	3
Judeu (travessa do)	Santa Catharina	2	3
Judiaria (rua da)	S. Miguel	2	1
Julio de Andrade (rua)	Pena	2	3
Julio Cesar Machado (rua) (antiga travessa do Moreira)	Coração de Jesus	2	3
L			
Lagares (rua dos)	Santo André	2	3
Lagares (travessa dos)	Anjos	2	3
Lage (beco da)	S. Vicente	2	2
Lages (calçada das)	Santa Engracia	3	2
Lapa (beco da)	Santo Estevão	3	3
Lapa (rua da)	Lapa	3	3
Laranjeira (travessa da)	Santa Catharina	2	2
Larga (travessa)	Coração de Jesus	2	3
Largo do Corpo Santo (rua do)	Martyres	1	2
Latino Coelho (rua)	S. Sebastião da Pedreira	3	3
Lavra (calçada do)	S. José	2	3
Lazaro Leitão (travessa do Recolhimento de)	Santa Engracia	2	1
Leandro Braga (rua de)	S. Sebastião da Pedreira	3	3
Leão d'Oliveira (rua)	Alcantara	3	3
Lebre (travessa da)	S. Mamede	2	3
Legua da Povia (travessa da)	S. Mamede	3	3
Liberdade (Avenida da)	S. José	1	2
Limoeiro (rua do)	S. Thiago	2	2
Lingueta (caes da)	Santo Estevão	1	1
Livramento (calçada do)	Alcantara	3	3
Livramento (rua do)	Alcantara	3	3
Livramento (travessa do) (antigo beco do Forno)	Alcantara	3	3
Longo (alto do)	Mercês	2	3
Lopes (rua) (no alto do Varejão)	Santa Engracia	3	2
Loreto (largo do)	Martyres	1	2
Loreto (rua do)	Encarnação	1	2
Loureiro (estrada do)	Alcantara	3	3
Loureiro (pateo do) (na rua de Santo Antonio da Gloria)	S. José	1	2
Loureiro (rua do)	S. Vicente	2	2
Loureiro (rua Nova do)	Mercês	2	3
Loureiro (travessa do)	Coração de Jesus	2	3
Loyos (largo dos)	S. Thiago	2	2
Luciano Cordeiro (rua)	S. Sebastião da Pedreira	3	3
Lucta (rua da)	Martyres	1	2

NOMES E DESIGNAÇÃO DOS LOCAES	FREGUEZIAS	ZONAS	
		Lisboa-Rocio ou Caes do Sodré	Lisboa-Caes dos Soldados
Mestres (calçada dos)	S. Sebastião da Pedreira	3	3
Metade (rua da)	S. José	2	3
Miguel Bombarda (avenida)	S. Sebastião da Pedreira	3	3
Miguel Lupi (rua)	Lapa	2	3
Milagre de Santo Antonio (rua do)	S. Thiago	2	2
Mindello (rua)	S. Jorge de Arroyos	2	3
Mirante (beco do)	Santa Engracia	2	1
Mirante (rua do)	Ajuda	2	1
Mirante (rua do)	Santa Engracia	2	1
Mitello (largo do)	Anjos	2	2
Moeda (rua da)	S. Paulo	1	2
Moinho de Ven'o (calçada do)	Peña	2	3
Moinho de Vento (travessa do)	Lapa	2	3
Monicas (travessa das)	S. Vicente	2	2
Monte (beco do)	Anjos	3	3
Monte (calçada do)	Anjos	3	3
Monte (escadinhas do)	Anjos	3	3
Monte (travessa do)	Santo André	3	3
Monte Agudo (calçada do)	S. Jorge de Arroyos	3	3
Monte do Carmo (travessa do)	Mercês	1	2
Monte Olivete (rua do)	Santa Izabel	3	3
Moreira (travessa do) (actual rua Julio Cesar Machado)	Coração de Jesus	2	3
Mouraria (calçada da)	Socorro	1	2
Mouraria (rua da)	Socorro	1	2
Mouros (rua dos)	Encarnação	2	2
Mousinho de Albuquerque (praça)	S. Sebastião da Pedreira	2	3
Mousinho da Silveira (rua)	Coração de Jesus	2	3
Mundo (rua do)	Sacramento	2	2
Municipio (praça do)	S. Julião	1	1
Museu de Artilharia (rua do)	Santo Estevão	1	1
Museu de Artilharia (largo do)	Santa Engracia	1	1
N			
Navegantes (rua dos)	Lapa	3	3
Nazareth (travessa da)	Anjos	2	2
Necessidades (calçada das)	Alcantara	3	3
Necessidades (largo das)	Alcantara	3	3
Necessidades (rampa das)	Alcantara	3	3
Necessidades (rua das)	Alcantara	3	3
Necessidades (travessa das)	Alcantara	3	3
Noronha (rua do)	S. Mamede	2	3
Noronha (travessa do)	S. Mamede	2	3
Norte (rua do)	Encarnação	1	2
Norte (travessa do)	Santa Izabel	1	2
Nossa Senhora da Conceição (rua de) (actual rua Marcos Portugal)	Santa Izabel	3	3
Nossa Senhora do Monte (escadinhas de)	Santa Engracia	3	3
Nossa Senhora do Resgate (rua de)	Anjos	2	3
Nova (rua)	S. Sebastião da Pedreira	3	3
Nova do Almada (rua)	S. Julião	1	2
Nova do Amparo (rua)	Santa Justa	1	2
Nova do Calhariz (rua)	Ajuda	2	2
Nova do Carvalho (rua)	Martyres	1	2
Nova do Collegio (calçada)	Socorro	2	2
Nova do Desterro (rua)	Anjos	1	2
Nova do Loureiro (rua)	Mercês	2	3
Nova da Parreirinha (travessa)	S. Christovão	2	2
Nova da Piedade (rua)	Santa Izabel	2	3
Nova de Santo Antonio (rua)	S. Mamede	3	3
Nova de Santos (travessa)	Santos-o-Velho	2	2
Nova de S. Domingos (rua)	Santa Justa	1	2
Nova do S. Domingos (travessa)	Santa Justa	1	2
Nova de S. Francisco de Borja (travessa)	Lapa	3	3
Nova de S. Francisco de Paula (rua)	Santos-o-Velho	2	3
Nova da Trindade (rua)	Sacramento	1	2

NOMES E DESIGNAÇÃO DOS LOCAES	FREGUEZIAS	ZONAS	
		Lisboa-Rocio ou Caes do Sodre	Lisboa-Caes dos Soldados
O			
Olarias (beco das)	Anjos	1	2
Olarias (escadinhas das)	Anjos	1	2
Olarias (largo das)	Anjos	1	2
Olarias (rua das)	Anjos	1	2
Oleiro (travessa do)	Santa Catharina	2	2
Olival (beco do)..	Santos-o-Velho	2	3
Olival (calçada do)	Beato Antonio	3	2
Olival (rua do)	Santos-o-Velho	2	3
Olival (travessa do) (Beato Antonio)	Beato Antonio	3	2
Olival (travessa do) (Santa Engracia)	Santa Engracia	2	1
Olival a Santos (travessa do)	Santos-o-Velho	2	3
Oliveira (beco da)	Soccorro	1	2
Oliveira (largo da)	S. José	1	2
Oliveira (travessa da)	Lapa	3	3
Oliveira ao Carmo (rua da)	Sacramento	1	2
Oliveira de S. Lazaro (travessa da)	Soccorro	1	2
Oliveirinha (largo da)	S. José	1	2
Oliveirinha (rua da)	Santo André	2	2
Operario (bairro)	Santa Engracia	3	2
Operarios (rua dos)	Santa Engracia	3	2
Outeirinho da Amendoeira (beco do)	Santo Estevão	2	1
Outeirinho da Amendoeira (largo do)	S. Vicente	2	1
Outeirinho do Mirante	Santa Engracia	2	1
Outeiro (travessa do) (Lapa)	Lapa	3	3
P			
Paço da Rainha (passou a denominar-se largo da Escola do Exercito)	Anjos	2	3
Padaria (rua da)	Sé	1	1
Padre Antonio Veira (rua)	S. Sebastião da Pedreira	3	3
Paiva de Andrada (rua)	Martyres	1	2
Palha (travessa da)	Magdalena	1	1
Palma (rua da)	Soccorro	1	2
Palma (travessa da)	Soccorro	1	2
Palmeira (rua da)	Mercês	2	3
Palmeira (travessa da)	Mercês	2	3
Palmyra (rua)	Anjos	2	3
Pampulha (calçada da)	Santos-o-Velho	3	3
Paraizo (rua do)	Santa Engracia	2	1
Paraizo (travessa do)	Santa Engracia	2	1
Parreiras (beco das)	Anjos	2	3
Parreiras (rua das)	Santa Catharina	2	3
Parreiras (travessa das)	Coração de Jesus	2	3
Parreirinha (travessa Nova da)	S. Christovão	2	2
Paschoa (largo da)	Santa Izabel	3	3
Paschoa (rua da)	Santa Izabel	3	3
Paschoal de Mello (rua)	S. Jorge de Arroyos	2	3
Passadiço (rua do)	S. José	2	3
Passos Manoel (rua de)	Anjos	2	3
Pasteleiro (travessa do)	Santos-o-Velho	2	2
Pateo do Marquez do Lavradio (escadinhas do)	Sé	1	1
Patriarchal (calçada da)	S. José	2	3
Patrocinio (rua do)	Santa Izabel	3	3
Patrocinio (travessa do)	Santa Izabel	3	3
Pau de Bandeira (rua do)	Lapa	3	3
Paulistas (calçada dos)	Martyres	2	3
Paz (rua da)	Santa Catharina	2	3
Paz (travessa da)	Santos-o-Velho	2	3
Pé de Ferro (travessa do)	Santos-o-Velho	2	2
Pedras Negras (rua das)	Sé	1	2
Pedras Negras (travessa das)	Magdalena	1	2
Pedro Alexandrino (rua)	Santa Engracia	2	1
Pedro Dias (rua de)	Santa Catharina	2	2
Pedro Nunes (rua)	S. Sebastião da Pedreira	3	3
Peixeira (travessa da)	Santa Catharina	2	2
Peixinhos (beco dos)	Santa Engracia	2	2
Pelourinho (largo do)	S. Julião	1	1
Pena (travessa da)	Pena	2	2
Penabuquel (beco do)	Santo Estevão	2	1
Penha (caracol da)	S. Jorge de Arroyos	3	3

NOMES E DESIGNAÇÃO DOS LOCAES	FREGUEZIAS	ZONAS	
		Lisboa-Rocio ou Caes do Sodré	Lisboa-Caes dos Soldados
Penha (travessa do Caracol da)	S. Jorge de Arroyos	3	3
Penha de França (estrada da)	S. Jorge de Arroyos	3	3
Penha de França (largo da)	S. Jorge de Arroyos	3	3
Penha de França (rua da)	S. Mamede	3	3
Pereira (travessa da)	Santa Engracia	2	2
Pereira e Souza (rua)	Santa Izabel	3	3
Pescadores (travessa dos)	Santos-o-Velho	2	3
Phebo Moniz (rua)	Anjos	2	3
Picadeiro (largo do)	Martyres	2	3
Picôas (rua e travessa das)	S. Sebastião da Pedreira	2	3
Piedade (rua da)	Santa Izabel	2	3
Piedade (rua Nova da)	Santa Izabel	2	3
Piedade (travessa da)	Mercês	2	3
Pillar Cid (villa)	Alcantara	2	3
Pimenta (pateo do)	S. Paulo	1	2
Pimenta (travessa do)	Alcantara	1	2
Pinheiro (travessa do)	Lapa	2	3
Pinheiro Chagas (rua)	S. Sebastião da Pedreira	2	3
Pinto Coelho (avenida)	S. Sebastião da Pedreira	2	3
Pinzaleiro (pa teo do)	Santos-o-Velho	2	3
Pirralhas (beco das)	Alcantara	2	3
Pocinho (beco do)	S. Miguel	2	3
Poço do Borratem	Santa Justa	1	1
Poço da Cidade (travessa do)	Encarnação	2	3
Poço dos Mouros	S. Jorge de Arroyos	3	3
Poço dos Mouros (estrada do)	S. Jorge de Arroyos	3	3
Poço dos Negros (travessa do)	Santa Catharina	2	2
Poço Novo (vulgo largo do Poço Novo)	Santa Catharina	2	3
Pombal (travessa do)	Santa Izabel	2	3
Ponta Delgada (rua da)	S. Jorge de Arroyos	3	3
Ponte Nova (largo da)	Alcantara	3	3
Porta do Carro (escadinhas da)	Socorro	1	2
Portas do Mar (escadinhas das)	Sé	1	1
Portas do Mar (travessa das)	Sé	1	1
Portas do Sol (largo das)	S. Vicente	2	2
Portugal (avenida de)	Campo Grande	3	3
Portugal (praça de)	Campo Grande	3	3
Portuguesa (travessa da)	Santa Catharina	2	3
Possidonio da Silva (rua)	Alcantara	3	3
Possolo (rua do)	Santa Izabel	3	3
Possolo (travessa do)	Lapa	3	3
Povoa (beco da)	Santa Justa	1	1
Poyaes (travessa dos)	Santa Catharina	2	2
Poyaes de S. Bento (rua dos)	Santa Catharina	2	2
Praça d'Armas (Praça da Armada nome vulgar)	Alcantara	3	3
Praça (travessa da)	Alcantara	3	3
Praça da Figueira	Santa Justa	1	1
Praça Nova	Castello	2	2
Praças (rua das)	Lapa	3	3
Praia (escadinhas da)	Santos-o-Velho	2	3
Praia da Galé (boqueirão da)	Santo Estevão	1	1
Praia da Victoria (avenida)	S. Sebastião da Pedreira	3	3
Prata (rua da)	S. Julião	1	1
Prazeres (estrada dos)	Santa Izabel	2	3
Prazeres (largo dos)	Santa Izabel	2	3
Prazeres (rua dos)	Santa Izabel	2	3
Pretas (pateo das) (Santa Cruz do Castello)	Castello	2	3
Pretas (pateo das) Santa Izabel	Santa Izabel	2	3
Pretas (rua das)	S. José	1	2
Primeiro de Dezembro (rua)	Sacramento	1	1
Primeiro de Maio (rua) Alto da Cascalheira	Santa Izabel	3	3
Primeiro de Maio (rua de) S. Pedro em Alcantara	Alcantara	3	3
Princeza (rua da)	Santa Justa	1	1
Príncipe (largo da rua e rua do)	Sacramento	1	1
Príncipe a Alcantara (rua do)	Alcantara	3	3
Príncipe Real (praça do)	Encarnação	3	3
Prior (beco do)	Sé	1	1
Prior (pateo do)	S. Miguel	1	1
Prior (rua do)	Santos o-Velho	2	3
Prior Coutinho (rua do)	Coração de Jesus	2	3
Procissão (rua da)	Mercês	2	3
Procissão (travessa da)	Mercês	2	3

NOMES E DESIGNAÇÃO DOS LOCAES	FREGUEZIAS	ZONAS	
		Lisboa-Rocio ou Caes do Sodré	Lisboa-Caes dos Soldados
Q			
Quatro de Agosto (rua)	Beato Antonio	3	2
Quatro de Infantaria (rua do)	Santa Izabel	3	3
Quatro Travessas (rua das)	Beato Antonio	2	2
Quebra Costas (beco do)	Sé	2	3
Quebra Costas (escadinhas do)	Alcantara	2	3
Queimada (travessa da)	Encarnação	2	3
Queiroz (villa)	Anjos	2	3
Quelhas (rua do)	Lapa	2	3
Quinta dos Peixes (caminho da)	Santa Engracia	3	2
Quintalinho (pateo do) na calçada do Livramento	Alcantara	3	3
Quintalinho (pateo do) rua Gomes Freire	S. Sebastião da Pedreira	3	3
Quintalinhos (pateo dos)	S. Vicente	3	3
Quintella (largo do Barão de)	S. Paulo	1	2
Quintinha (calçada da)	S. Sebastião da Pedreira	2	3
Quintinha (rua da)	Mercês	2	3
R			
Ramos (beco dos)	Santo Estevão	1	1
Ramos (pateo dos)	S. Christovão	2	2
Raphael d'Andrade (rua)	Anjos	2	3
Rão (pateo do)	Lapa	2	3
Raposo (travessa do)	Santa Engracia	2	3
Rato (largo do)	S. Mamede	2	3
Rato (pateo do) Lapa	Lapa	3	3
Rato (pateo do) na rua das Trinas do Mocambo	Lapa	3	3
Rato (rua do)	S. Mamede	2	3
Rebello da Silva (rua)	S. Jorge de Arroyos	2	3
Recolhidas (pateo das)	S. Christovão	3	3
Recolhidas (travessa das)	Pena	3	3
Recolhimento (beco do)	Castello	2	3
Recolhimento (rua do)	Castello	2	3
Recolhimento de Lazaro Leitão (travessa do)	Santa Engracia	2	1
Regedor (largo do)	Santa Justa	1	2
Regedor (rua do)	Santa Justa	1	2
Regueira (rua da)	Santo Estevão	2	2
Regueirão dos Anjos	Anjos	2	3
Reis (pateo do)	Santa Izabel	3	3
Reis (villa)	Santa Izabel	3	3
Remedios (escadinhas dos)	Santo Estevão	1	1
Remedios (rua dos)	Santo Estevão	1	1
Remedios (travessa dos)	Santo Estevão	1	1
Remedios á Lapa (rua dos)	Lapa	3	3
Remolares (praça dos)	S. Paulo	1	1
Remolares (rua dos)	S. Paulo	1	1
Remolares (travessa dos)	S. Paulo	1	1
Renato Baptista (rua)	Anjos	2	3
Republica do Brazil (praça da)	S. Mamede	2	3
Resgate (rua de Nossa Senhora do)	Anjos	2	3
Ressano Garcia (avenida) na Avenida da Republica	S. Sebastião da Pedreira	3	3
Restauradores (praça dos)	Santa Justa	1	2
Retrozeiros (rua dos)	Magdalena	1	1
Ribeira Nova (praça da)	S. Paulo	1	2
Ribeira Nova (travessa da)	S. Paulo	1	2
Ricarda (beco da)	Sacramento	1	2
Rilhafolles (rua de)	Pena	2	3
Rilvas (largo do) antigo largo das Côrtes	Alcantara	2	2
Rio de Janeiro (praça do)	Encarnação	2	3
Rocha (villa) nas Escolas Geraes	Santo Estevão	2	2
Rocha do Conde d'Obidos	Santos-o-Velho	2	3
Rodrigo da Fonseca (rua)	S. Mamede	2	3
Rodrigues (pateo) Santa Izabel	Santa Izabel	3	3
Rodrigues (villa) na rua da Senhora da Gloria	Santa Engracia	3	2
Rodrigues Sampaio (rua)	Coração de Jesus	2	3
Romão da Silva (villa)	S. Mamede	3	3
Rosa (beco da) S. Bento	Santos-o-Velho	1	2

NOMES E DESIGNAÇÃO DOS LOCAES	FREGUEZIAS	ZONAS	
		Lisboa Rocio ou Caes do Sodré	Lisboa-Caes dos Soldados
Rosa (calçada da) S. Christovão	S. Christovão	1	2
Rosa (largo da) S. Christovão	S. Christovão	1	2
Rosa (pateo da) S. Bento	S. Mamede	2	2
Rosa (rua da) Mercês	Mercês	2	3
Rosa (largo de D.) S. Estevão	Santo Estevão	1	1
Rosa Araujo (rua)	Coração de Jesus.. . . .	2	3
Rosario (arco do)	Sé	1	1
Rosario (travessa do)	S José	1	1
Rosario a Santa Clara (travessa do)	Santa Engracia	2	1
Rozendo (beco do)	Santa Justa	1	2
Rotunda da Avenida (nome vulgar da praça Marquez de Pombal)	S Sebastião da Pedreira	2	3
Rua da Conceição (pateo da)..	S. José	1	2
Russia (rua da)	Campo Grande	3	3
S			
Sá de Miranda (rua)	Alcantara	3	3
Sabino de Souza (rua)	Beato Antonio	3	3
Sabugueiro (beco do)	Alcantara	1	3
Sacavem (estrada de)	S. Jorge de Arroyos	3	3
Sacavem (pateo do)	S. Mamede	2	3
Sacco (rua do)	Pena	1	2
Sacramento (calçada do)	Sacramento	2	2
Sacramento ao Matadouro (rua do).	S. Sebastião da Pedreira	2	3
Sacramento a Alcantara (rua do)	Santos-o-Velho	3	3
Sacramento a Alcantara (travessa do)..	Alcantara	3	3
Sacramento ao Carmo (travessa do)	Sacramento	1	2
Sacramento á Lapa (rua do)	Lapa	2	3
Saldanha (pateo do)	Ajuda	3	3
Salema (pateo do)	Santa Justa	2	2
Salgadeiras (rua das)	Encarnação	2	2
Salgadeiras (travessa das)	Pena	2	2
Salitre (rua do)	Coração de Jesus.. . . .	1	2
Salitre (travessa do)..	S. José	1	2
Salles (pateo do)	S. Jorge de Arroyos	3	3
Salvador (beco do)	S. Vicente	2	2
Salvador (largo do)	S. Vicente	2	2
Salvador (rua do)	S. Vicente	2	2
Sant'Anna (beco de) á Lapa	Lapa	3	3
Sant'Anna (calçada de)	Pena	2	2
Sant'Anna (calçada nova de)	Pena	2	2
Sant'Anna á Lapa (rua de)	Lapa	3	3
Sant'Anna (travessa de) Ajuda.	Ajuda	3	3
Sant'Anna (travessa de) Pena	Pena	3	3
Sant'Anna da Cruz (travessa de)	Pena	1	2
Santa Apollonia (calçada de)	Santa Engracia	2	1
Santa Apollonia (rua de)	Santa Engracia	2	1
Santa Barbara (largo de)..	Anjos	2	3
Santa Barbara (rua de)	Anjos	2	3
Santa Catharina (rua de)	Santa Catharina	2	2
Santa Catharina (travessa de)	Santa Catharina	2	2
Santa Clara (campo de)	Santa Engracia	1	1
Santa Clara (pateo de)	Mercês	2	3
Santa Cruz do Castello (largo de)	Castello	2	2
Santa Cruz do Castello (rua de)	Castello	2	2
Santa Gertrudes (travessa de)	Santa Izabel	3	3
Santa Helena (beco de)	S. Miguel	1	2
Santa Justa (rua de)..	Santa Justa	1	1
Santa Luzia (largo de)	S. Thiago	2	2
Santa Luzia (travessa de)	S Thiago	2	2
Santa Marinha (largo de)	Santo André	2	2
Santa Marinha (rua de)	Santo André	2	2
Santa Marinha (travessa de)	Santo André	2	2
Santa Martha (beco de)	Coração de Jesus	2	3
Santa Martha (rua de)	Coração de Jesus.. . . .	2	3
Santa Martha (travessa de)	Coração de Jesus.. . . .	2	3
Santa Martha (villa)	Coração de Jesus.. . . .	2	3
Santa Quiteria (pateo de)	Santa Izabel	3	3

NOMES E DESIGNAÇÃO DOS LOCAES	FREGUEZIAS	ZONAS	
		Lisboa-Rocio ou Caes do Sodré	Lisboa-Caes dos Soldados
Santa Quiteria (travessa de)	Santa Izabel	3	3
Santa Thereza (travessa de)	Mercês	2	2
Santissima Trindade (rua da)	Lapa	2	2
Santissimo (pateo do)	Santa Cruz do Castello	2	2
Santo Aleixo (travessa de)	Santa Izabel	3	3
Santo Amaro (alto de)	Alcantara	3	3
Santo Amaro (calçada de)	Alcantara	3	3
Santo Amaro (escadinhas de)	Alcantara	3	3
Santo Amaro (rua de)	Santa Izabel	2	2
Santo André (arco de)	Santo André	2	2
Santo André (calçada de)	Santo André	2	2
Santo André (largo de)	Santo André	2	2
Santo Antão (rua de)	Santa Justa	1	1
Santo Antão (travessa de)	Santa Justa	1	1
Santo Antoninho (largo de)	S. Paulo	2	2
San'o Antonio (beco de) (ao Calvario)	Alcantara	3	3
Santo Antonio (calçadinha de) (á Pena)	Pena	3	3
Santo Antonio (pateo de) (a Santa Izabel)	Santa Izabel	3	3
Santo Antonio (rua Nova de) (Santa Izabel)	Santa Izabel	3	3
Santo Antonio (travessa de) (Santos-o-Velho)	Santos-o-Velho	2	3
Santo Antonio ao Calvario (rua de)	Alcantara	3	3
Santo Antonio dos Capuchos (alameda de)	Pena	2	2
Santo Antonio dos Capuchos (rua de)	S. José	2	2
Santo Antonio á Estrella (rua de)	Lapa	3	3
Santo Antonio da Gloria (rua de)	S. José	1	2
Santo Antonio á Graça (travessa de)	Santa Engracia	2	2
Santo Antonio da Sé (largo de)	Sé	1	2
Santo Antonio da Sé (rua de)	Magdalena	1	2
Santo Antonio da Sé (travessa de)	Sé	1	2
Santo Estevão (calçadinha de)	Santo Estevão	2	1
Santo Estevão (escadinhas de)	Santo Estevão	2	1
Santo Estevão (largo de)	Santo Estevão	2	1
Santo Estevão (rua de)	Santo Estevão	2	1
Santo Ildefonso (travessa de)	Santa Izabel	3	3
Santos (calçada de)	Santos-o-Velho	2	2
Santos (pateo do) (Pena)	Pena	2	3
Santos (pateo do) (Martim Vaz)	Pena	2	3
Santos (pateo do) (S. José)	S. José	1	2
Santos (travessa de) (Santos)	Santos-o-Velho	2	2
Santos (travessa Nova de)	Santos-o-Velho	2	2
Santos Novos (largo de)	Santa Engracia	2	1
Santos-o-Velho (rua de)	Santos-o-Velho	1	3
S. Bartholomeu (rua de)	S. Thiago	2	2
S. Bartholomeu (travessa de)	S. Thiago	2	2
S. Bento (largo de)	Santa Izabel	2	2
S. Bento (praça de)	Santa Izabel	2	2
S. Bento (rua de)	Santos-o-Velho	2	2
S. Bernardino (travessa de)	Pena	2	3
S. Bernardo (rua de)	Santa Izabel	3	3
S. Boaventura (rua de)	Mercês	2	3
S. Caetano (rua de)	Lapa	3	3
S. Caetano (travessa de)	Santa Izabel	3	3
S. Carlos (largo de)	Martyres	1	2
S. Crispim (escadinhas de)	S. Christovão	2	2
S. Christovão (escadinhas de)	S. Christovão	1	2
S. Christovão (largo de)	S. Christovão	1	2
S. Christovão (rua de)	S. Christovão	1	2
S. Cyro (pateo de)	Lapa	3	3
S. Cyro (rua de)	Lapa	3	3
S. Domingos (largo de)	Santa Justa	1	1
S. Domingos (rua Nova de)	Santa Justa	1	1
S. Domingos (travessa de)	Socorro	1	1
S. Domingos (travessa Nova de)	Santa Justa	1	1
S. Domingos á Lapa (rua de)	Lapa	3	3
S. Felix (rua de)	Lapa	3	3
S. Filippe Nery (rua de)	S. Mamede	2	2
S. Francisco (alto de)	S. Mamede	2	2
S. Francisco (beco de)	S. Christovão	2	2
S. Francisco (calçada de)	S. Julião	2	2
S. Francisco (rua de)	Martyres	2	2
S. Francisco (calçada Nova de)	Martyres	2	2
S. Francisco de Borja (rua de)	Santos o-Velho	2	3
S. Francisco de Borja (travessa de)	Lapa	2	3
S. Francisco de Paula (rua de)	Santos-o-Velho	2	3
S. Francisco de Paula (rua Nova de)	Santos-o-Velho	2	3
S. Francisco de Salles (rua de)	S. Mamede	2	2
S. Francisco Xavier (travessa de)	S. Sebastião da Pedreira	3	3
S. Gens (rua de)	Anjos	2	2
S. Jeronymo (travessa de)	Alcantara	3	3
S. Jeronymo (rua de)	Alcantara	3	3

NOMES E DESIGNAÇÃO DOS LOCAES	FREGUEZIAS	ZONAS	
		Lisboa-Rocio ou Caes do Sodré	Lisboa-Caes dos Soldados
S. João dos Bemcasados (rua de)	Santa Izabel	3	3
S. João de Deus (travessa de)	Santos-o-Velho	2	3
S. João da Matta (rua de)	Santos-o-Velho	2	3
S. João Nepomuceno (calçada de)	S. Paulo	2	2
S. João Nepomuceno (escadinhas de)	S. Paulo	2	2
S. João Nepomuceno (largo de)	S. Paulo	2	2
S. João Nepomuceno (rua de)	Santa Izabel	3	3
S. João da Praça (calçada de)	Sé	1	1
S. João da Praça (rua de)	Sé	1	1
S. João da Praça (travessa de)	Sé	1	1
S. Joaquim (pateo de)	Santa Izabel	3	3
S. Joaquim (rua de)	Santa Izabel	3	3
S. Joaquim ao Calvario (rua de)	Alcantara	3	3
S. José (pateo de) (Mercês)	Mercês	2	2
S. José (pateo de) (Santa Izabel)	Santa Izabel	3	3
S. José (rua de)	S. José	1	2
S. José (travessa de)	Mercês	1	2
S. Julião (largo de)	S. Julião	1	1
S. Julião (rua de)	Magdalena	1	1
S. Lazaro (beco de)	Pena	1	2
S. Lazaro (rua de)	Socorro	1	2
S. Lourenço (calçada de)	S. Christovão	1	2
S. Lourenço (rua de)	S. Christovão	1	2
S. Luiz (rua de)	Santa Izabel	3	3
S. Luiz da Pena (beco de)	Pena	1	2
S. Mamede (largo de)	S. Mamede	2	3
S. Mamede (rua de)	Sé	1	2
S. Mamede (travessa de)	S. Mamede	1	2
S. Marçal (beco de)	Anjos	2	2
S. Marçal (rua de)	Mercês	2	2
S. Marçal (travessa de)	Mercês	2	2
S. Martinho (largo de)	S. Thiago	2	2
S. Miguel (beco de)	S. Miguel	1	1
S. Miguel (calçadinha de)	S. Miguel	1	1
S. Miguel (largo de)	S. Miguel	1	1
S. Miguel (rua de)	S. Miguel	1	1
S. Miguel (travessa de)	S. Miguel	1	1
S. Nicolau (rua de)	S. Nicolau	1	1
S. Paulo (praça de)	S. Paulo	1	2
S. Paulo (rua de)	S. Paulo	1	2
S. Paulo (travessa de)	S. Paulo	1	2
S. Pedro (rua de)	S. Miguel	1	1
S. Pedro (travessa de)	Encarnação	2	2
S. Pedro de Alcântara (rua de)	Encarnação	2	2
S. Pedro Martyr (rua de)	S. Christovão	1	2
S. Plácido (travessa de)	Santa Izabel	3	3
S. Raphael (largo de)	Sé	1	1
S. Roque (largo de)	Sacramento	2	2
S. Roque (rua de)	Sacramento	2	2
S. Sebastião (rua de) (vulgo das Taypas)	S. José	2	2
S. Sebastião (travessa de)	Mercês	2	2
S. Sebastião da Pedreira (largo de)	S. Sebastião da Pedreira	3	3
S. Sebastião da Pedreira (rua de)	S. Sebastião da Pedreira	3	3
S. Sebastião das Taypas (rua de)	Mercês	2	2
S. Thiago (rua de)	S. Thiago	2	2
S. Thomé (escadinhas de)	S. Vicente	2	2
S. Thomé (travessa de)	S. Vicente	2	2
S. Vicente (beco de)	S. Vicente	2	2
S. Vicente (calçada de)	S. Vicente	2	2
S. Vicente (largo de)	S. Vicente	2	2
S. Vicente (pateo de)	S. Vicente	2	2
S. Vicente (rua de)	S. Vicente	2	2
S. Vicente (telheiro de)	S. Vicente	2	2
S. Vicente (travessa de)	S. Vicente	2	2
S. Vicente á Guia (rua de)	Socorro	1	2
Sapadores (rua dos)	Santa Engracia	2	2
Sapateiros (rua dos)	S. Julião	1	1
Saraiva de Carvalho (rua)	Santa Izabel	3	3
Sardinha (pateo da)	Anjos	2	3
Sarmento (pateo do)	Santa Izabel	3	3
Saudade (quinta da)	Santa Izabel	3	3
Saudade (rua da)	Sé	1	1
Saude (largo da)	Socorro	1	1
Sé (largo da)	Sé	1	1
Sebeiro (travessa do)	Alcantara	2	2
Seculo (rua do)	Mercês	2	2
Secretario (pateo do)	Alcantara	2	3
Seminario (beco do)	S. Thiago	1	2
Seminario Velho (pateo do)	Ajuda	3	3
Senhora da Gloria (rua da)	Santa Engracia	2	2

NOMES E DESIGNAÇÃO DOS LOCAES	FREGUEZIAS	ZONAS	
		Lisboa-Rocio ou Caes do Sodré	Lisboa-Caes dos Soldados
Senhora da Gloria (travessa da)	Santa Engracia	2	2
Senhora do Monte (rua da)	Santo André	3	3
Senhora do Monte (terras da)	Santo André	2	2
Sequeira (largo do) (S. Vicente)	S. Vicente	2	2
Sequeiro (pateo do)	Pena	2	2
Sequeiro (travessa do)	Santa Catharina	2	2
Sequeiro das Chagas (travessa do)	Encarnação	2	2
Sergio (pateo do)	Santa Izabel	3	3
Serpa Pinto (rua)	Martyres	1	2
Serra Fernandes (villa)	Pena	3	3
Sete Moinhos (Alto dos)	Santa Izabel	3	3
Silva (pateo do)	S. Miguel	1	1
Silva (rua da) Santos	Santos-o-Velho	2	3
Silva e Albuquerque (largo de)	Santa Justa	1	1
Silva e Albuquerque (rua de)	Santa Justa	1	1
Silva e Albuquerque (travessa de)	Santa Justa	1	1
Simão Verissimo Dias (rua)	Santa Izabel	3	3
Soares de Passos (rua)	Alcantara	3	3
Soares dos Reis (rua)	S. Sebastião da Pedreira	2	3
Sobral (pateo do)	Alcantara	2	3
Socorro (largo do)	Socorro	1	2
Socorro (rua do)	Socorro	1	2
Socorro (travessa do)	Socorro	1	2
Social (pateo)	Santa Izabel	3	3
Sociedade Pharmaceutica (rua da)	Coração de Jesus	2	3
Sol á Graça (rua do)	Santa Engracia	2	2
Sol de Sant'Anna (rua do)	Pena	2	2
Sol a Santa Catharina (rua do)	Santa Catharina	2	2
Sol ao Rato (rua do)	Santa Izabel	2	2
Sophia (villa)	Santos-o-Velho	2	3
Sousa (pateo do)	Santa Engracia	2	2
Sousa (villa)	Santa Izabel	3	3
Sousa Martins (rua)	S. Sebastião da Pedreira	3	3
Stephens (largo do)	S. Paulo	1	2
Suecia (rua da)	Campo Grande	3	3
Suissa (rua da)	Campo Grande	3	3
Sul (travessa do)	Santa Izabel	3	3
Surdo (pateo do)	Pena	2	3
Surra (beco do)	Santo Estevão	2	1
Surradores (beco dos)	S. Christovão	3	3
Surradores (travessa dos)	Alcantara	3	3
T			
Tabelião (largo do)	Pena	2	2
Tanoeiros (pateo dos)	Santa Catharina	2	2
Tapada (calçada da)	Alcantara	3	3
Tapada (travessa da)	Alcantara	3	3
Taypas (beco das)	Beato Antonio	2	2
Taypas (rua das)	S. José	2	2
Taypas (largo das)	S. José	2	2
Teixeira (rua do)	Encarnação	2	2
Teixeira Lopes (rua)	Santa Engracia	1	1
Telhal (rua do) (Beato)	Beato Antonio	3	2
Telhal (rua do) (S. José)	S. José	1	2
Tenente Valadim (rua do)	Santos-o-Velho	2	3
Terremotos (escadinhas dos)	Santa Izabel	3	3
Terremotos (sitio dos)	Santa Izabel	3	3
Terras do Monte (travessa das)	Santo André	3	3
Terras de Sant'Anna (travessa das)	Santa Izabel	3	3
Terreirinho (largo do)	Anjos	1	1
Terreirinho (rua do)	Anjos	1	2
Terreirinho (travessa do)	Anjos	1	2
Terreirinho da Amendoeira (largo do)	Santo Estevão	1	2
Terreirinho das Farinhas	Sé	1	1
Terreiro do Paço	Magdalena	1	1
Terreiro de Santa Catharina (travessa do)	Santa Catharina	1	2
Terreiro do Trigo (largo do)	Sé	1	1

NOMES E DESIGNAÇÃO DOS LOCAES	FREGUEZIAS	ZONAS	
		Lisboa-Rocio ou Caes do Sodré	Lisboa-Caes dos Soldados
Terreiro do Trigo (rua do)	S. Miguel	1	1
Terreiro do Trigo (travessa do)	S. Miguel	1	1
Theatros (travessa dos)	Martyres	1	2
Thesouro (travessa do)	Alcantara	1	2
Thesouro Velho (rua do).. .. .	Martyres..	1	2
Thomaz da Anunciação (rua de).. .. .	Santa Izabel	3	3
Thomaz da Costa (villa)	S. Vicente	2	2
Thomaz Ribeiro (rua)	S. Sebastião da Pedreira	2	3
Thorel (pateo do).	Pena	2	3
Thorel (travessa do).. .. .	Pena	2	3
Tijolo (calçada do)	Mercês	2	3
Tijolo (calçadinha do).. .. .	S. Vicente	2	2
Tijolo (pateo do).	Mercês	2	3
Torneiros (pateo dos).. .. .	S. Mamede	2	3
Torneiros (largo dos)	S. Nicolau	1	1
Torre (rua da) (Ajuda)	Ajuda	3	3
Torre (rua da) (S. Thiago)	S. Thiago	2	2
Torre (travessa da)	Ajuda	2	2
Torre da Polvora (largo da)	Santos-o-Velho	2	3
Torre da Polvora (rua da).	Santos-o-Velho	2	3
Torrinha.	S. Sebastião da Pedreira	3	3
Torrinha (corredor da)	Santos-o-Velho	3	3
Torrinha (travessa da)	Santos-o-Velho	3	2
Toucineiros (beco dos)	Beato Antonio	3	2
Trabuqueta (travessa da)	Alcantara	3	3
Tres Engenhos (beco dos)	Socorro	1	2
Trigueiros (largo dos).	S. Christovão	1	1
Trinas do Mocambo (rua das).	Santos-o-Velho	3	3
Trindade (largo da)	Sacramento	1	2
Trindade (rua da).	Sacramento	1	2
Trindade (rua nova da)	Sacramento	1	2
Trindade (travessa da)	Sacramento	1	2
Triste Feia	Alcantara	3	3
Trombeta (rua da)	Encarnação	1	3
Turquia (rua da)	Campo Grande	3	3
V			
Vaccas (pateo das)	Lapa	3	3
Valle (rua do)	Santa Catharina	2	2
Valle Escuro (na estrada da Penha de França)	Beato Antonio	3	3
Valle Escuro (travessa do) (passou a denominar-se rua Castello Branco Saraiva)	Beato Antonio	3	3
Valle de Pereiro (rua do).. .. .	S. Mamede	2	3
Valle de Santo Antonio (rua do)	Santa Engracia	2	3
Varejão (alto do).	Santa Engracia	2	3
Vasco (rua de D.).	Ajuda	3	3
Vasco (travessa de D.).	Ajuda	3	3
Vasco da Gama (rua de)	S. Paulo	2	2
Velha (rua) (antigo nome da rua Correia Guedes)	Alcantara	3	3
Verissimo Dias (rua).. .. .	Santa Izabel	3	3
Veronica (beco da)	Santa Engracia	2	2
Veronica (rua da).	S. Vicente	2	2
Vicente Borga (rua de)	Santos-o-Velho	2	3
Viçoso (beco do).. .. .	Ajuda	3	3
Victor Cordon (rua)	Martyres	2	3
Victor Hugo (rua)	Santa Izabel	3	3
Victoria (rua da)	S. Nicolau	1	2
Victorino (pateo do) (S. José).. .. .	S. José	2	3
Victorino Damasio (rua)	Santos-o-Velho	2	3
Vidros (beco dos).	Santa Engracia	2	2
Vidros (pateo dos)	Alcantara	3	3
Vieira Lusitano (rua do).. .. .	S. Sebastião da Pedreira	3	3
Vieira da Silva (rua).. .. .	Alcantara	3	3
Vigario (beco do)	Santo Estevão	2	1
Vigario (rua do).. .. .	Santo Estevão	2	1
Villas (pateo do)	S. Jose	1	2
Vinagres (rua dos)	Santa Justa	1	2
Vinha (rua da)	Mercês	2	3

