

Gazeta dos Caminhos de Ferro

24.º DO 29.º ANNO

Contendo uma PARTE OFFICIAL do Ministério do Trabalho
(Despacho de 15 de dezembro de 1915) e dos Caminhos de Ferro do Estado
(Resolução do Conselho de Administração de 3 de julho de 1912)

NUMERO 696

Premiada nas exposições: — Lisboa, 1898, grande diploma de honra
Bruzellas, 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

Redactor effectivo: — José Fernando de Sousa, Engenheiro

Secretario da Redacção: Raul Esteves, Capitão d'Engenharia

COMPOSIÇÃO
Typog. da Gazeta dos Caminhos de Ferro
IMPRESSÃO
Centro Typographico. L. d'Abegoaria, 27

LISBOA, 16 de Dezembro de 1916

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
11, R. da Horta Secca (ao Camões), 13-1.
Telephone 27
Endereço telegraphico CAMIFERRO

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Sul e Sueste — Aviso ao publico: 2.ª ampliação á Tarifa especial interna n.º 7 G. V. — Bilhetes de ida e volta.

Minho e Douro — Aviso ao publico. 2.º additamento á Tarifa especial n.º 9 (P. V.) — Transporte de polvoras e explosivos.
Aviso ao publico: Transporte de castanha verde e azeitona.

SUMMARIO

A linha do Valle do Vouga, de José Fernando de Sousa.....	369
O esforço industrial da França durante os primeiros dois annos da guerra, de Raul Esteves.....	372
A guerra e as linhas hespanholas.....	374
A elevação das tarifas na Russia.....	375
Publicações recebidas.....	375
Viagens e transportes.....	376
Passeios no paiz — V.....	377
O trafego do Havre, por via ferrea de 1913 a 1916.....	378
Caminhos de ferro inglezes de Bagdad.....	379
Respondendo.....	379
Linhas Portuguezas.....	380
Parte financeira:	
Carteira.....	380
Bolletim commercial e financeiro.....	380
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras.....	381
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	381
Os grandes tunnels suissos.....	382
Documentos para a Historia (Continuação).....	382
Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes—Relatorio (Continuação).....	383
Arrematações.....	383
Horario dos combolos.....	384

A linha do Valle do Vouga

Pela Companhia concessionaria da linha do Valle do Vouga vae ser apresentada á Camara dos deputados a seguinte representação, de todo o ponto justificada:

Senhores deputados da Nação portugueza:

A *Compagnie Française pour la construction et l'exploitation de chemins de fer à l'Etranger*, concessionaria da linha do Valle do Vouga por contracto de 5 de fevereiro de 1907, vem expor á esclarecida apreciação de V. Ex.^{as} a situação em que essas linhas se encontram e sollicitar as providencias que os seus legitimos interesses, accordes com os do Estado e da região servida, exigem urgentemente.

Pelo art. 5.º do contracto foi assegurado bem-explicitamente á Companhia o juro de 5 % do capital de 20:000\$00 por kilometro, obrigando-se o Governo, para desempenho d'esse compromisso, a adeantar á Companhia, semestralmente, as quantias necessarias para per-fazerem, com o rendimento liquido da exploração, aquelle juro.

E' esta clausula a base financeira do contracto, que facultou á Companhia o angariamento do capital preciso para a realisação do seu empreendimento.

Para regular a sua execução, representando o rendimento liquido a differença entre a receita bruta do trafego e as despesas d'exploração, podiam-se tomar estas pela sua cifra effectiva, devidamente documentada e mais facil ainda de verificar pela Fiscalisação do Governo do que as receitas do trafego. Preferiu-se adoptar as normas geralmente seguidas então (se bem que as auctoridades na materia hoje a condemnem) e arbitrar anticipadamente determinada percentagem da receita bruta para ser, como despesa, d'ella deduzida.

Assim se fez e tomando-se por base a estatística dos nossos caminhos de ferro de via reduzida em exploração, cujo coefficiente d'exploração fôra, em média, de 0,53 em 1905, fixou-se esse coefficiente em 0,50 para a nova linha, com um minimo de 650\$00 por kilometro. Esperava-se que a economia na exploração compensasse o agravamento do custo determinado por mais fortes rampas e curvas mais apertadas que as até então empregadas em linhas secundarias, e que o accidentado da região exigia.

Para que a Companhia se não ativesse á garantia e procurasse desenvolver as receitas, fixou-se em 600\$00 por kilometro o maximo adiantamento do Estado, devendo obter a Companhia os 400\$00 restantes da receita liquida, á qual correspondia, pela cifra de 650\$00, arbitrada como minimo para a despesa, a receita bruta de 1:050\$00.

Emquanto esta não excedesse 1:300\$00, a despesa arbitrada conservava-se constante, e todos os augmentos da receita bruta determinavam igual diminuição do complemento da garantia.

Construiu a Companhia rapidamente, abrindo os em pouco tempo á exploração, os primeiros 55 kilometros até Albergaria, e depois de vencer graves difficuldades financeiras realisou a construcção do dispendioso trôço de Sarnada a Vizeu, abrindo em 5 de fevereiro de 1914 o ultimo trôço, com o qual a extensão explorada attingiu 175, km¹⁰.

E' notoria a perfeição da construcção, abrangendo notaveis pontes de alvenaria, como até hoje se não haviam feito em Portugal, e a excellencia do material circulante empregado, cuja dotação a guerra impediu de completar.

A receita do trafego attingiu logo 976\$37 por kilometro, em 1914-1915 e 1:100\$23 em 1915-1916, devendo exceder no corrente anno economico 1:200\$00, cifra á qual corresponde o complemento da garantia de 450\$00 em vez do maximo de 600\$00.

O trafego da linha é susceptivel de rapido desenvolvimento desde que se possa fazer uma exploração desafogada, antevendo-se a dispensa dos adiantamentos do Estado dentro de poucos annos.

Que succede porém? Pelas condições de tracção da linha e pelo encarecimento geral do custo da exploração, a Companhia não pode explorar dispendendo a penas 0,50 da receita. Basta ponderar que em 1913

ultimo anno antes da guerra, os 416^k de linhas de via reduzida exploradas entre nós por Companhias tiveram 594.736\$00 de receita e 390.083\$00 de despeza, ou um coefficiente medio de 0,65, que fôra de 0,66 em 1911 e 0,68 em 1912, attingindo a despeza cifra igual á da receita nas linhas similares do Estado.

Sendo pois a despeza effectiva muito superior á arbitrada pelo contracto, a Companhia é tanto mais prejudicada quanto mais crescem as receitas, situação insustentavel e nociva ao desenvolvimento da região e aos interesses do Estado, que demandam exploração desafogada.

Tão justificadas foram as ponderações da Companhia, que levaram o Ex.^{mo} Ministro do trabalho a apresentar a proposta de lei de 19 de maio do corrente anno, publicada no *Diario do Governo* n.º 121 de 24 do mesmo mez. No lucido e proficiente relatorio que o precedia, proclamou-se o principio salutar da revisibilidade dos contractos de concessão, sempre que o interesse publico a aconselhe, e demonstrou-se a oportunidade da sua applicação á linha do Vouga.

A proposta melhorava sensivelmente a formula d'exploração, adoptando o coefficiente de 0,60 em vez de 0,50, emquanto a receita bruta não exceder 2:200\$00 e 0,50 além d'esse limite.

O primeiro coefficiente só com uma exploração excepcionalmente economica seria realisavel. Ainda mesmo que não fosse porém excedido, a Companhia disporia apenas de 1.000\$00 por kilometro para os encargos das suas obrigações (quantia que a situação cambial diminua sensivelmente). Nenhuma disponibilidade teria para pôr as linhas em condições de darem vazão ao trafego pela aquisição de material circulante, especialmente vagões e machinas adequadas a um trafego intenso de mercadorias, e por diversas obras complementares, como construcção de novas estações, que se reconhecem serem necessarias e ampliações de outras. Não são demais 120:000\$00 para essas despezas, que é preciso amortisar em curto praso. Onde irá a Companhia buscar a annuidade precisa, se os seus unicos recursos são constituídos pelo rendimento garantido de 1:000\$00, sujeito ainda á depreciação do cambio? Forçoso é acrescentar esse capital complementar áquelle a que o contracto garante o juro, ou que a despeza de exploração arbitrada comprehenda a annuidade sufficiente, aliás é impossivel dotar a linha com os meios de acção exigidos pelo trafego.

Supondo uma amortização em 12 annos, ao capital de 120:000\$00 a 5,5 % corresponde a annuidade de 14:000\$00, ou 80\$00 por kilometro.

Accrescentando-se essa quantia durante 12 annos á despeza arbitrada, a Companhia poderá pedir ao credito o capital de que carece, amortizando-o n'aquelle periodo, e promover, como é o seu interesse e o do Estado, o crescimento rapido da receita, que attingirá seguramente a cifra minima de 2:000\$00 por kilometro, durante a vigencia de aquelle abono suplementar.

Nenhum lucro lhe advirá d'essa disponibilidade, totalmente absorvida pelos encargos do capital complementar, que incorpora no dominio do Estado. A acceitação d'este alvitre corresponde á pratica seguida nos paizes, como a França, que teem dado largo incremento á viação accelerada, e que nos contractos de concessão prevêem o augmento do capital garantido pela incorporação n'elle das despezas complementares e até dos *deficits* d'exploração, durante os primeiros annos.

Não é preciso ser profundamente entendido em questões economicas para prever que, após a guerra, a situação dos mercados não voltará a ser o que era, sendo pois fatal o encarecimento da exploração dos caminhos de ferro.

Se antes d'ella a media do coefficiente nas linhas de via reduzida era 0,65, como se pode adoptar cifra menor n'uma que tem mais onerosas condições de tração, isto é, rampas de 25^ml_m e curvas de 90^m de raio, em vez de 18^ml_m e 150^m?

Por isso pede a Companhia que a proposta de lei seja modificada, substituindo-se o coefficiente 0,60 por 0,65, embora se reduza de 2:200\$00 a 2:000\$00 o limite da receita-kilometro, além do qual deverá vigorar o coefficiente 0,60 em vez do de 0,50 proposto.

Além d'isso dever-se-ha ajuntar á despeza assim calculada, 80\$00 por kilometro durante 12 annos, o que é a consequencia logica da seguinte e incontestavel affirmação do relatorio que precede a proposta: "*O remedio está na adopção de outra formula d'exploração que arbitre para a despeza quantia sufficiente para que a Companhia concessionaria possa promover o crescimento rapido das receitas sem ser por elle prejudicada e disponha de recursos para prover aos encargos das obras complementares e aquisição de material exigido pelo incremento do trafego.*"

Ora, se as disponibilidades da Companhia se mantiverem em 1:000\$00 até começar o reembolso da garantia e são absorvidas pelos encargos das obrigações, onde encontra ella recursos para os das obras complementares e material circulante, sem os quaes não pode ser favorecido o desenvolvimento do trafego?

Com a formula proposta, para a receita de 1:200\$00 a despeza calculada será:

$$0,65 \times 1:200\$00 + 80\$00 = 860\$00.$$

O rendimento liquido:

$$1:200\$00 - 860\$00 = 340\$00.$$

O complemento de garantia:

$$1:000\$00 - 340\$00 = 660\$00.$$

Para a mesma receita bruta na linha de Santa Comba-Dão a Vizeu o complemento de garantia é de 758\$30.

Não basta porém attender a situações normaes para harmonisar o contracto com os interesses da região. Visto que se procede á sua revisão, é indispensavel ter em conta as excepcionaes condições da actualidade, que se teem agravado nos ultimos mezes, tornando absolutamente insustentavel a situação da Companhia pelo agravamento do custo da exploração. As despezas com carvão e materiaes vão num crescendo assustador, apesar da redução do percurso dos comboios.

A despeza da exploração no corrente anno economico deve ser superior a 170:400\$00, pois já foi de 42:600\$00 no primeiro trimestre. E todavia, segundo as normas do contracto, será computada para a liquidação da garantia de juro em

$$175,1 \times 650\$00 = 113:815\$00$$

Da receita bruta, que attingirá pelo menos

$$175,1 \times 1:200\$00 = 210:120\$00$$

deduzir-se-ha aquella cifra, calculando-se pois em 96:305\$00 a receita liquida, que será, de facto

$$210:120\$00 - 170:400\$00 = 39:720\$00.$$

O complemento da garantia, será, pois, 78:795\$00. A Companhia terá a disponibilidade de

$$78:795\$00 + 39:720\$00 = 118:515\$00,$$

em vez dos 175:100\$00 garantidos pelo contracto, o que representa um prejuizo de 56:685\$00. Aquelles

118:515\$00 ao cambio actual representam apenas cerca de 80:000\$00 em francos, ou menos da metade da quantia com que a Companhia contava, quando celebrou o contracto.

E todavia o Estado realisa a economia de escudos 26.265\$00 sobre o maximo do adeantamento reembolsavel, de 600\$00 por kilometro, previsto no contracto.

Os esforços da Companhia para desenvolver o trafego leva-a-hão á ruina, por causas de força maior extranhas á sua acção.

E' justo, é conveniente, que assim succeda? Não haverá meio de prover de remedio o mal, ou de o attenuar?

Seja licito recordar que uma concessão de Caminhos de ferro é um contracto de associação. A empresa concessionaria angaria capitaes, toma sobre si os encargos financeiros e a despeza de exploração, e o Estado, que fica proprietario da linha, sem nada desembolsar, garante o juro convencionado, e adianta as quantias complementares necessarias para o perfazer, como supprimento reembolsavel.

Em rigor, dever-se-ia deduzir da receita realisada a despesa effectuada, determinando-se assim a receita liquida effectiva. Para simplicidade de fiscalisação prefere-se em muitos casos (e tem sido essa a pratica entre nós) estipular uma formula de exploração, pela qual se calculam as despesas em função das receitas.

Esses contractos são convenções, sempre susceptiveis de revisão, quando as circumstancias a aconselhem.

Uma empresa, que explora as suas linhas com seriedade e preocupação de bem servir, deve ter assegurado o rendimento que se lhe garantiu. Assim o pedem a justiça, a equidade e a conveniencia do proprio Estado, que mais facilmente encontrará capitaes para o desenvolvimento da viação acelerada, auxiliando as empresas nos periodos criticos da sua acção, quando honesta e bem orientada.

E' o caso da "*Compagnie Française pour la construction et l'exploitation de chemins de fer à l'étranger*". Construiu a linha com solidez e perfeição, dotou-a com bom material circulante, e se mais abundante não é essa dotação, é porque rebentou a guerra antes d'ella completa, tendo ficado na região do Norte de França, invadida pelos allemães, um grupo de vagões fechados, destinados á linha do Vouga.

Que se deixem a cargo da Companhia os prejuizos derivados da situação cambial, comprehende-se, pois é esta, em boa parte, independente da acção do Governo, que por ella é tambem prejudicado. Mas que continue a applicar-se uma formula absolutamente inadequada ao calculo das despesas, é absolutamente inadmissivel e contrario aos interesses da região, e portanto do Estado, além de ser a infracção de incontestaveis preceitos de justiça e equidade.

Por isso vem a Companhia pedir que, ao menos, enquanto durar a guerra, e a situação anomala que d'ella deriva e se prolongará algum tempo depois, se tome para base do calculo da receita liquida a despeza effectiva de exploração, de modo que seja cumprida a clausula basilar do contracto, segundo a qual á Companhia se garantiu o rendimento liquido de 1:000\$00 por kilometro, ou 5 % sobre o capital de 20:000\$00.

A verificação das despesas é ainda mais facil que a das receitas, podendo pois o Governo assegurar-se sempre da sua correspondencia com a realidade.

Por outro lado, o limite maximo de 600\$00, ou 3 % imposto ao desembolso do Estado, teve por fim evitar que a Companhia fugisse a desenvolver o trafego para reduzir a despeza a menos de 650\$00 e receber o mais possivel da garantia.

Ora o limite de 1:050\$00 de receita bruta, que lhe

corresponde, já foi ultrapassado no anno economico findo; portanto, já não é necessario tal estímulo, e o que fica de pé, perante a fé dos contractos, é a estipulação da garantia de 5 % sobre o capital de 20:000\$00 ou o adeantamento do necessario para perfazer com a receita liquida de 1:000\$00 por kilometro.

Demais é flagrante a desigualdade de tratamento em confronto com as outras linhas garantidas, de via estreita, ás quaes se assegura o juro integral do capital garantido, sem limite superior de desembolso, como se vê do quadro seguinte:

Linhas	Data da exploração completa	Capital kilometrico	Taxa de juro	Juro garantido	Maximo desembolso	Complemento de garantia em 1915/1916
Foz Tua a Mirandella.....	1888	19.692\$00	5,5 %	1.083\$00	1.083\$00	639\$00
Mirandella a Bragança.....	1907	25.990\$00	4,5 %	1.169\$00	1.169\$00	1.153\$00
Santa Comba a Vizeu.....	1891	22.880\$00	5,5 %	1.258\$00	1.258\$00	758\$00
Valle do Vouga.....	1915	20.000\$00	5 %	1.000\$00	600\$00	549\$00

Deve-se notar que a linha do Vouga, com curvas de 90^m e rampas de 25^{m/m}, tem a tracção muito mais onerosa que as da Companhia Nacional com curvas de 150^m e rampas de 18^{m/m}.

Quanto tempo deverá vigorar esse regimen transitorio e excepcional?

Os menos conhecedores de questões economicas reconhecem que, mesmo que a guerra termine breve, o periodo immediato, que se lhe seguirá, de liquidação das questões d'ella emergentes, manterá uma perturbação funda das condições dos mercados, e portanto o agravamento do custo de exploração. Não é pois demais pedir que o regimen transitorio pedido se prolongue até o fim do exercicio de 1917-1918.

Passado esse periodo critico, o coeficiente de exploração não deve ser inferior a 0,65, pois seria seguramente insufficiente o de 0,60 anteriormente previsto, como já se demonstrou, salvo quando a receita suba acima de 2:000\$00 por kilometro, devendo, pelas razões já allegadas, ser de 0,60 e não 0,50, como se indica na proposta de lei.

*

Outro assumpto importa ainda examinar.

Em presença do custo crescente das subsistencias e das difficuldades por elle suscitadas ao pessoal dos Caminhos de ferro, que tem modestos vencimentos, a Companhia, depois de ter ido além do que podia para melhorar a situação dos seus empregados, pediu auctorização para augmentar, temporariamente, de 15 % as suas tarifas, sendo a receita respectiva escripturada á parte, sem entrar no computo da garantia de juro, e comprometendo-se a Companhia a conceder ao seu pessoal, pelas forças d'essa receita complementar, subsidios extraordinarios.

Ao mesmo tempo pediu que lhe fosse permittido equiparar a tarifa de lenhas, demasiado baixa, á que vigora nas linhas visinhas de via larga (\$01,2 em vez de \$01).

Nenhuma solução teve esse pedido, por não se achar prevista no contracto, approvado por lei, a providencia pedida. Afigura-se á Companhia que ella cabia na auctorização legislativa concedida ao Governo em vista de necessidades de occasião, originadas pela guerra, e por isso tem insistido na sua sollicitação.

Entretanto foi concedido á Companhia Nacional o augmento de 25 %, sendo a receita assim obtida es-

cripturada metade como fóra do trafego e obrigando-se a Companhia a determinadas percentagens de augmento de vencimentos ao seu pessoal.

Tambem esta solução se não achava prevista nos contractos, carecendo pois, em rigor, de ser decretada com força de lei, dispensando-se de reverter totalmente para o computo da garantia qualquer parcela de receita do trafego. Seria, alem d'isso, ineficaz, pois as tarifas que mais applicação teem na linha do Vouga não comportam o aggravamento de 25 % sem desvios sensiveis do trafego, e metade da receita incerta obtida seria inferior ao encargo certo contrahido.

A unica solução viavel é a que a Companhia propoz.

Julga pois a Companhia que tem cabal justificação a seguinte proposta de lei:

Art.º 1.º — A alinea b) da condição 51.º do contracto de 25 de fevereiro de 1907 para a concessão da linha do Valle do Vouga é substituida pela seguinte:

Alinea b) — As despesas de exploração serão computadas nas seguintes percentagens do rendimento bruto kilometrico, com exclusão dos impostos de transito e sello:

65 por cento emquanto o rendimento bruto não exceder dois contos, com o minimo de 650\$00 para a despesa, acrescentando-se durante 12 annos á despesa kilometrica, assim calculada, a quantia de 80\$00 escudos por kilometro, para encargos complementares de estabelecimento:

§ 1.º — Nos exercicios de 1916-1917 e 1917-1918, as despesas de exploração serão levadas em conta pela sua cifra efectiva para a liquidação da garantia de juro, sendo devidamente comprovadas e verificadas pela Direcção Fiscal de Exploração, e abonando-se, como adiantamento, á Companhia a differença total entre o rendimento liquido do trafego e o correspondente a 1.000\$ por kilometro, garantido pelo contracto.

§ 2.º — Durante o mesmo periodo poderá a Companhia augmentar de 15 por cento as taxas das suas tarifas especiaes, sendo o rendimento respectivo escripturado á parte do que entra no computo da garantia de juro, e devendo a Companhia conceder, pelas forças d'esse rendimento, subsidios extraordinarios ao seu pessoal. O Govêrno designará as mercadorias que devam ser exceptuadas d'esse augmento, podendo a taxa applicavel á lenha egualar a da linha do Norte.

Com esta modificação do contracto poderá a Companhia attenuar as difficuldades com que lucta, e desenvolver o trafego. Sem ella, terá que supprimir, como é seu direito, e d'elle vae usar, as tarifas especiaes que vigoram todas ha mais de um anno, e proporá ainda maior reduccão do percurso dos comboios para diminuir o trafego e com elle a despesa.

A despesa média em 1915, feita com o transporte de uma tonelada de mercadorias foi de \$01,364 por kilometro. Como podem manter-se tarifas de \$01 para a madeira, a lenha e os mineraes, e \$01,2, para o sal, farinhas, adubos, vinhos, cereaes, carvão e materiaes de construcção?

E como pode o pessoal conservar-se na situação de ser o unico das linhas do paiz a que não é possível conceder o minimo auxilio extraordinario?

Supprimidas as tarifas especiaes, as taxas applicaveis ás principaes mercadorias serão as seguintes, segundo a tarifa geral:

Mercadorias	Tarifa geral
Adubos	\$01,2 \$02,6
Batatas	\$01,2 \$03
Cal	\$01,6 \$03,7
Cereaes	\$01,2 \$03
Cortiça	\$02 \$04,2
Madeira e lenha	\$01 \$02,6
Sal	\$01,2 \$02,6
Vinho	\$01,2 \$02,6

Que funda perturbação na vida economica regional não vae causar essa elevação de tarifas, a que a Companhia tem fugido, mas que não pode evitar, para comprimir o trafego e diminuir assim as receitas e com ellas os prejuizos?

O remedio para esse mal está nas providencias que a Companhia, que tem jus a ser ouvida acerca da modificação do seu contracto, tem a honra de solicitar.

A sua franca e leal exposição, que visa a obter um auxilio justo e conveniente, e não lucros a que infelizmente não pode aspirar, por ora, terá de certo benevolocolhimento por parte dos poderes publicos.

Espinho, 15 de Dezembro de 1916.

Por procuração da Companhia
José Fernando de Souza

O esforço industrial da França durante os primeiros dois annos de guerra

Na serie de publicações que tem apparecido para estudo e propaganda da situação e actividade dos paizes belligerantes, appareceu um pequeno volume consagrado á exposição do que se tem feito em França nos primeiros dois annos de guerra, no qual figuram muitos dados interessantes acerca do que tem sido o esforço industrial do paiz n'esse periodo de excepcionaes condições.

Para se poder avaliar bem toda a extensão d'esse esforço, é necessario recordar, em primeiro lugar, a gravidade da situação que de começo se assignalou.

A mobilisação dos exercitos, sobrevindo com uma certa surpresa, teve por effeito immediato paralisar bruscamente, nos meados de 1914, um numero consideravel de empresas industriaes, dado que, além do numero importante de operarios que foram mobilizados, aquella operação militar veiu tambem attingir os directores, contra-mestres e especialistas, cuja falta mais poderosamente influia na marcha da exploração.

Depois, com a invasão dos departamentos do Norte e de Leste, a situação ainda mais se aggravou.

Embora a batalha do Marne, tenha permittido recuperar uma parte do territorio invadido, o facto é que o inimigo ainda hoje occupa mais de 2 milhares de hectares do territorio francez.

Ora, dá-se o caso que a productividade industrial d'essa parcella usurpada é muito superior á das outras regiões. Nada menos de quatro cidades muito importantes, sob o ponto de vista industrial, se acham sob o dominio do inimigo ou debaixo do fogo dos seus combates. Essas cidades são: Lille, Roubaix, Nancy e Reims.

Sob o ponto de vista agricola tambem o territorio occupado tem um valor excepcional. A sua producção em cevada, lupulo, canhamo e linho era uma quota importante da producção total franceza. A colheita de assucar era metade da totalidade do paiz, e na quantidade de alcool distillado em 1913 os referidos departamentos de Nordeste forneceram mais de metade. Era n'aquellas regiões

que se encontravam os principais centros de fabricação de cerveja, e só o commercio de vinhos espumosos da cidade de Reims e regiões circumvisinhas elevava-se a mais de 100 milhões de francos.

Ha ainda a considerar a industria da lã e tecelagem que, só para Roubaix, principal mercado de lãs, dava 1500 milhões de francos.

Na sua notavel riqueza natural, as regiões invadidas continham ainda os principais centros de produção hulhifera e metallurgica. Os departamentos do Norte e Pas-de-Calais dão dois terços da produção de carvão francez; a bacia da Lorena dá oito decimas partes do minerio de ferro; e a industria metallurgica d'essas regiões produzia mais de duas terças partes do aço fabricado em França.

Pode avaliar-se em 4 e meio milhares de milhões o valor da produção annual agricola e industrial das regiões invadidas.

Ve-se, assim, a somma de difficuldades que surgiram, logo nos primeiros mezes da guerra, para a tarefa que era preciso vencer, quer da parte do governo, quer da parte dos industriaes, para reorganisar a actividade industrial por fórma a fazer face às necessidades da situação creada.

Passados os primeiros momentos de panico e de desordem, todos os dirigentes industriaes não mobilisados procuraram, desde logo, satisfazer, na medida do possivel, ás exigencias mais immediatas.

Os mobilisados foram substituidos, em parte, por menores e mulheres, e, em parte, por homens de idade não mobilisavel. Ao mesmo tempo tratou-se das providencias necessarias para se obterem as materias primas, e o combustivel necessario para retomar a exploração industrial, e no principio de 1915 a renovação da actividade accentuava-se em todas as industrias.

Como compensação á falta de mão de obra, proveniente da mobilização, veio naturalmente a disponibilidade de operarios não mobilisados, provenientes de industrias que a guerra tinha feito paralyzar.

Para remediar tambem a situação d'estes operarios sem trabalho creou-se um fundo especial de assistencia, cujos creditos se elevaram na sua totalidade a cerca de 14 e meio milhões de francos. O numero d'estes operarios diminuiu progressivamente até principios do anno corrente, e em janeiro de 1916 o pessoal das diversas categorias profissionais, que estava occupado, representava 77% do pessoal. Se se attender á dedução dos homens mobilisados, chega-se á conclusão de que a população industrial franceza, longe de diminuir, soffreu até um ligeiro accrescimo.

Este accrescimo provém, na maior parte, do desenvolvimento adquirido pelas industrias do material de guerra e correlativas, e incide muito especialmente sobre o elemento feminino, cuja cooperação revestiu extraordinaria importancia n'este resurgimento industrial.

Não havendo ainda estatisticas completas sobre o emprego de mulheres nas diversas industrias, não é possivel assignalar desde já todo o alcance que teve o desenvolvimento do operariado feminino.

No emtanto, só para os estabelecimentos que dependem do Sub-Secretariado de Artilharia e Munições, os dados referentes a 1 de janeiro do corrente anno mostram que o numero de mulheres empregadas se elevava a 109.300, ou seja 11,2% do total.

Este effectivo tem augmentado muito, nos mezes subsequentes, apesar de tambem ter augmentado o numero de operarios masculinos postos á disposição d'aquelles estabelecimentos pela auctoridade militar.

Foi naturalmente sobre as industrias da guerra que recahiu o principal esforço a desenvolver na terrivel conjectura que se apresentou, e são ellas realmente que de-

notam um mais elevado grau de desenvolvimento, assinalado n'uma prodigiosa multiplicação da capacidade productiva. Mas, conjunctamente com ellas, e em intima connexão com os seus progressos, podem apontar-se muitas outras industrias que para ellas figuram de subsidiarias ou correlativas.

Assim, a progressão no fabrico de explosivos desde agosto de 1914 até março do corrente anno, pode representar-se pelos seguintes numeros:

Agosto de 1914.....	100
Maio de 1915.....	400
Dezembro de 1915.....	3500
Março de 1916.....	4400

A fabricação das polvoras, só por si, sextuplicou desde agosto de 1914 a março de 1916.

As industrias chemicas, por este facto, soffreram um impulso consideravel, e a sua produção no sul da França, onde mais se intensificou, foi triplicada da que era, attingindo o dobro do normal nas regiões do centro. O principal desenvolvimento, que convergiu para as regiões do sul e sudoeste, deve-se especialmente ao aproveitamento da força motriz das quedas de agua dos Pyreneos e dos Alpes. Foi a guerra que assim provocou e apressou o impulso dado n'estas regiões á electro-metallurgica e á electro-chimica.

Todos os estabelecimentos, cujas installações e mecanismos a isso se prestavam, foram, desde o principio do anno de 1915, consagrados essencialmente ao fabrico de armas e munições e outro material de guerra.

Os resultados d'este esforço, systematicamente produzido em todo o territorio francez, podem avaliar-se pelos seguintes algarismos, que definem a progressão do fabrico de alguns artigos de material de guerra até ao fim do 1.º semestre do actual anno:

	1 agosto 1914	31 dezembro 1915	31 março 1916
Metralhadoras ...	100	5.500	9.850
Espingardas.....	100	17.500	23.700
Polvoras.....	100	280	445
Explosivos.....	100	1.770	2.560
Granadas de 75..	100	2.900	3.570
Canhões.....	100	1.900	2.530

As industrias connexas, que soffreram egualmente um impulso consideravel, foram as de alimentação e vestuario. Algumas fabricas de bolachas e massas alimenticias foram exclusivamente dedicadas á produção da bolacha para o exercito.

Do mesmo modo muitos estabelecimentos textis passaram a trabalhar unicamente para fornecimentos militares. Algumas installações mudaram inteiramente o seu genero de produção para satisfazer ás exigencias do momento. Assim, uma fabrica de sedas de Marselha transformou-se em fabrica de lanificios.

Dados os consideraveis effectivos dos exercitos em campanha, e attendendo ás suas multiplas e variadas necessidades, houve muitas industrias accessorias cujo desenvolvimento acompanhou o d'aquellas a que nos temos referido, e assignalaram-se importantes progressos nas fabricas de glicerina, e stearina, papeis photographicos, materias corantes, eborite, caoutchouc, etc.

Em todas estas industrias a cifra da produção attingiu, pelo menos, a bitola normal e n'alguns ramos duplicou-se ou triplicou-se.

Mas, não era só ás necessidades dos exercitos que era preciso occorrer; devia attender-se tambem ás necessidades da população civil, e para estas eram principalmente as industrias de alimentação que desempenhavam o maior papel.

Apezar das difficuldades com que se luctava, especialmente a carencia de mão-de-obra, a alimentação da população civil encontrou sempre os elementos de que carecia no augmento de produção das fabricas destinadas a

substancias alimenticias. Entre estas sobresahiram as de massas e bolachas, as refinações de assucar, as fabricas de chocolates e outras.

As distillações de alcool deveram o seu augmento de actividade ás exigencias das industrias chimicas tão consideravelmente desenvolvidas, e, enfim, as grandes fabricas de cerveja das regiões do Norte e de Leste foram reconstituídas n'outras regiões, e, se não fosse uma certa falta do elemento primordial, teriam correspondido cabalmente ao accrescimento de procura que teve este genero, devido á alta consideravel no preço dos vinhos.

O resurgimento das industrias do vestuario é egualmente muito caracteristico. As fabricas de lanificios, as telagens e as fabricas de chapéus trabalham com o effectivo completo, e o dia de trabalho elevou-se a 11 e 12 horas. A industria das luvas encontrou na America uma sahida para os seus productos, para compensar os mercados que tinha perdido.

Nas industrias chimicas é que a situação de começo se affigrou mais difficil, pela quasi impossibilidade de substituir os operarios especialistas que tinham sido mobilizados. Foi preciso mandar vir do estrangeiro elementos aptos para o trabalho d'estas industrias, e recorreu-se a operarios hespanhoes, italianos e até da America do Sul. Por outro lado, utilisaram-se tambem, sempre que foi possível, os refugiados belgas e francezes, e assim se procurou vencer as difficuldades que a situação apresentava.

Comtudo a fabricação de certos productos pharmaceuticos continuou em plena actividade na parte das regiões de Calais e de Dunkerque não occupada pelo inimigo, e tambem nas regiões de Bordeus, Tolosa e Paris.

E tambem importante a actividade desenvolvida nas fabricas de tinta de imprensa, lapis e tintas. Assignala-se tambem uma actividade satisfatoria nas fabricas de papel commum, bem como nas de cimento, tijolos e productos refratarios.

Outras industrias de menor importancia no actual periodo historico, se bem que não apresentem progressos, mantêm-se, comtudo, n'uma actividade normal que não é desanimadora.

Resumindo todo o esforço feito, o trabalho a que nos referimos diz que a guerra, longe de tornar inactiva a Franca industrial, veio, pelo contrario, estimular todas as iniciativas particulares e a própria actividade do Estado, e assegurou uma melhor coordenação de todas as forças publicas e particulares.

Hontem, diz o referido folheto, os industriaes multiplicavam as suas censuras ao Estado, e trabalhavam isolados, ao acaso e á merce da concorrência. Hoje, os mesmos industriaes disciplinaram os seus esforços, e respondendo ao apello da nação, permittiram a realisação d'esta organização de conjunto que nem os mais audaciosos tinham ainda sonhado. Formou-se na industria, uma como que organização do Estado, que soube coordenar todas as iniciativas sem inutilisar nenhuma.

Assim vê-se como o advento d'esta tremenda guerra veio collocar ás organizações sociaes n'um grau de actividade de constituição tão disciplinada e productiva, que bem se pode dizer ter-se ganho algumas dezenas de annos de progresso no curto espaço de vinte e tantos mezes.

Raul Esteves

A guerra e as linhas hespanholas

A importancia do trafego dos caminhos de ferro de Hespanha, salvas contadas excepções, pode dizer-se que tem sido favorecida pela guerra e em sua consequencia, de egual modo como tem sido beneficiadas outras industrias estabelecidas no paiz visinho, não havendo duvida de que, em muitos casos, as industrias hespanholas, e em

particular as das regiões catalã e vascongada, têm obtido lucros inesperados.

Todavia não se trata de um phenomeno geral, e os ganhos realizados estão muito longe de poderem ser repartidos pelos accionistas, devido ao augmento paralelo das despesas, á alta dos preços de um consideravel numero de artigos de muito consumo, e tambem pela elevação dos salarios do pessoal.

Para se formar uma ideia exacta da realidade dos beneficios obtidos, convém examinar tambem o progresso das despesas de exploração.

Concretizando o caso particular dos caminhos de ferro, que tiveram no anno findo um notavel augmento de trafego, resulta demonstrado que os excessos de receita não correspondem a um beneficio equivalente. Antes, muito pelo contrario, os gastos de exploração augmentaram em taes proporções, que neutralisaram, em parte, a maior receita de todo o exercicio.

O conjunto de ingressos das quatro grandes companhias hespanholas teve em 1915 um augmento de 15.899.129 pesetas sobre a importancia correspondente a 1914; mas por sua vez a elevação correspondente das despesas de exploração foi de 6.461.339 pesetas.

O coefficiente medio representa em 1915, o 50 %_o, contra 51 %_o de 1914, e isto é que é uma demonstração real de progresso.

Sendo assim, só entra nas caixas das companhias um supplemento de receita de 9.435.700 pesetas, consideravelmente diminuido se metemos em linha de conta os novos encargos impostos ás diversas empresas pelas exigencias do seu pessoal.

O detalhe dos ingressos e gastos de exploração das quatro companhias consideradas, nos dois ultimos annos, é o seguinte, em numeros redondos e em milhões de pesetas.

	Receita		Despeza	
	1914	1915	1914	1915
Norte	146	153	76	78
Madrid-Zaragoza Alicante	128	134	64	67
Andaluzia	29	31	16	17
Madrid-Cáceres-Portugal e Oeste de Hespanha.	10	10	6	7
	313	328	162	169

Augmento em 1915.... 15 7

O augmento dos gastos é devido á elevação do preço do carvão, cujo aprovisionamento se tornou difficil, e ao maior custo de todas as materias necessarias para a exploração das linhas e para a reparação do material circulante. Da importancia d'essa carestia dão ideia as cifras que damos em seguida, reproduzidas do ultimo relatorio da Companhia dos Caminhos de Ferro de Madrid a Zaragoza e Alicante:

	Augmentos por 100
Ferro fundido.....	31,30
Ferro laminado.....	33,03 a 47,83
Aço doce.....	23,79 a 52,55
Cobre em laminas.....	26,73 a 33,25
Cobre em tubos.....	64,26 a 84,64
Latão em laminas.....	22,27
Cintas para rodas.....	174,23
Molas.....	95,37
Carris.....	52,67
Creosote.....	33,35

O augmento das receitas tem um caracter temporario, por ser devido á redução da tonelagem maritima de cabotagem e ao transporte por via terrestre de grandes massas de mercadorias que antes da guerra utilisavam a via maritima.

Feitas as contas e olhadas as coisas sob o ponto de vista da realidade, as companhias de caminhos de ferro apenas tem conseguido recobrar a cifra das receitas que tinham antes da guerra e em 1913.

A baixa do cambio podia haver sido em 1915 um importante factor favoravel, mas, todavia, em nada beneficiou esse exercicio, porque as companhias applicaram ao seu serviço financeiro as provisões de francos que tinham desde 1914, e esse factor apenas exercera a sua influencia no exercicio actual.

Por outro lado é preciso attender a que as companhias do Norte e de Madrid a Zaragoza e Alicante augmentaram o numero das suas obrigações em circulação, para poderem fazer frente aos constantes gastos de obras e melhoramentos. Durante o ultimo exercicio, a companhia do Norte emitiu 22.032 obrigações da linha de Almanza, por um capital de 51.016.000 pesetas, e a de Madrid a Zaragoza 17.734 obrigações, que representam um capital de 8.867.000 pesetas, elevando-se o total das duas emissões a 59.883.000 pesetas, cujos interesses e amortisação augmentaram os encargos e annullaram em parte o beneficio resultante da melhoria do typo medio do cambio sobre Paris.

Vejamos agora o detalhe dos productos liquidados e dos encargos das companhias a que nos vimos referindo, nos dois ultimos annos, e tambem em milhões de pesetas:

	Productos liquidados		Encargos	
	1914	1915	1914	1915
Norte.	71	76	55	54
Madrid-Zaragoza-Alicante	66	69	48	47
Andaluzia.	13	14	11	11
Madrid-Cáceres-Portugal e Oeste de Hespanha.	3	4	3	4
	153	165	117	116

A melhoria no serviço de cargas do Norte, de Madrid a Zaragoza e Alicante e da Andaluzia, excede pouco de dois milhões de pesetas; e na companhia de Madrid a Cáceres e Portugal, e na de Oeste, em consequencia do convenio vigente com os crédores, são estes os unicos beneficiados com os excessos de receita, sem que os accionistas tenham direito a dividendo algum durante alguns annos.

Os accionistas das tres primeiras companhias receberam 19.555.643 pesetas de dividendo, contra 16.492.296 pesetas de 1914; as reservas e amortisações representaram 25.861.179 pesetas, contra 16.614.435 em 1914. E, por fim, os beneficios distribuiveis só representam 8,62 % do capital das tres companhias, em vez de 6,48 por cento de 1914; mas se os dividendos melhoraram alguma coisa em relação aos distribuidos no anno anterior, nem por isso se pode classificar de excepcionalmente brilhante o resultado.

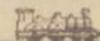
Em resumo: é erroneo crer que a guerra proporcionou ás companhias ferro-viarias de Hespanha beneficios extraordinarios; e sabido é que os dividendos repartidos ás acções só representam 3,98 % para as do Norte e de Madrid a Zaragoza, e 3 % para a de Andaluzia, ou seja um juro menor do que o que rendem os valores do Estado.

Se as companhias tivessem podido elevar as suas tarifas, como fizeram as de navegação, os resultados obtidos haveriam sido de verdadeira importancia; mas, longe d'isso, tiveram de outhorgar diminuições de preços para os transportes de trigos e farinhas, que são muito importantes, pois representam, na rede do Norte, 112.000 toneladas mais do que em 1914, e na de Madrid a Zaragoza ascendem a 209.808 toneladas. Isto unido a 452.200 toneladas de augmento nos transportes de carvão effectuados pela primeira, e 149.650 toneladas mais na segunda, accusa no seu conjuncto 919.000 toneladas de transportes extraordinarios para as duas companhias, em 1915.

Isto é independente do desenvolvimento normal do trafego e é preciso prescindir d'elle para estudar a situação das companhias sob o ponto de vista dos ganhos realizados normalmente, que é o que se deve procurar, se

quizermos dar o seu verdadeiro valor ás acções, cuja deprimida quotisação ha quem não saiba explicar, e isso é por que a Bolsa, além de estar pouco instruida do que ocorre com esses negocios, comprehende bem que o augmento de receitas não quer dizer augmento de beneficios, e que no dia em que venha a normalisar-se a questão dos transportes maritimos, os rendimentos das companhias ferro-viarias terão de diminuir em forte proporção, por lhe faltarem as mercadorias que presentemente avolumam o seu trafego em quantidades muito elevadas.

Em conclusão, diz a revista de que estamos extrahindo estas notas, a guerra europeia e as suas consequencias teem-se feito sentir muito pouco nas companhias de caminhos de ferro hespanhoes, em sentido favoravel a beneficios e augmento de prosperidade, e, antes, pelo contrario, estas veem supportando um encarecimento consideravel no custo do combustivel indispensavel para a tracção dos seus comboios.



A elevação das tarifas na Russia

A elevação das tarifas dos caminhos de ferro do imperio russo, que deve começar a vigorar no proximo dia 1 de Janeiro, deverá produzir, a não serem errados os calculos do Ministerio das Finanças, um augmento de receita annual de 130 milhões de rublos, de cuja importancia pertencerão aos caminhos de ferro do Estado 90 milhões, pertencendo os restantes 40 ás linhas particulares.

Mas, estes 40 milhões de rublos não serão distribuidos pelos accionistas. Se por um lado o Estado russo é obrigado a pagar os juros do capital—obrigações dos caminhos de ferro, cujo rendimento seja insufficiente para fazer face a esse pagamento, por outro lado participa dos beneficios das linhas ferreas que produzem dividendos consideraveis. Segue-se que a elevação de tarifas permitirá ao thesouro diminuir os seus pagamentos ou augmentar a sua participação nos lucros.

No Ministerio das Finanças, fixa-se a razão da elevação das tarifas, como é natural, no augmento verdadeiramente formidavel das despesas de exploração.

O projecto primitivo determina apenas o augmento de 15 % nas tarifas, mas nos centros governamentais parece notar-se uma pronunciada tendencia para que essa elevação ascenda a 25 ou mesmo a 30 % visto como é certo e constatado que o augmento das despesas de exploração, especialmente em determinadas linhas do imperio ascende até 35 % e ameaça subir mais.



PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

L'Effort Portugais, por Paul Adam. A legação de França mandou-nos exemplares d'este folheto, que faz parte da collecção publicada pelo Comité «L'Effort de la France et de ses Alliés» destinada a registrar e homenagear todas as manifestações dos paizes alliados na tremenda lucta europeia.

O folheto que se refere a Portugal é baseado na conferencia que o seu auctor fez em Bordeus, em sessão presidida pelo deputado Mr. Charles Chaumet, em 26 de junho d'este anno.

Mr. Adam mostra um conhecimento, assaz raro pela sua profundeza, das origens do nosso paiz, e da sua evolução tanto nos dominios da ethnographia como nas manifestações do pensamento; na pujança dos seus progressos, como no saber e valentia dos seus navegadores; na nossa obra de descobridores como na nossa competencia de colonizadores.

No decorrer da interessante conferencia ha periodos de uma notavel eloquencia e phrases que muito lisongeiam o nosso paiz.

Agradecemos a offerta.

VIAGENS E TRANSPORTES

A crise dos meios de transporte

Vae-se, infelizmente, dia a dia, agravando a situação. As dificuldades da navegação cada vez mais se vão acentuando com a guerra dos submarinos *d'outrance*; d'ali o augmento sempre crescente dos transportes maritimos que mais vão onerar ainda as materias transportadas obtidas a preços elevadissimos e com encargos de seguros de guerra e differenças cambiaes.

Não se pode mesmo prever até que ponto subirão os preços do carvão e d'outros materiaes, como senão podem prevêr quaes as dificuldades que ainda poderão surgir á navegação. Por enquanto ainda se vão obtendo, embora a preços altos, o carvão, os ferros, os oleos, etc.; — d'aqui a algum tempo poder-se-hão obter, mesmo a preços exorbitantes?

Estamos convencidos que sempre com mais ou menos difficuldades os havemos de adquirir; mas não deixamos de julgar conveniente prevêr todas as hypotheses, mesmo as mais graves e extraordinarias, pois bem graves são já os factos que hoje se nos apresentam e que estávamos bem longe de prevêr, e em materia de imprevidencia costumamos ser eximios.

Não sabemos, pois, que surpresas ainda nos estarão reservados, e bom será que nos vamos precavendo.

Quanto a nós a crise do carvão, afigura-se-nos que pode, em grande parte, ser attenuada.

Ha no nosso paiz alguns jazigos de carvão, — de melhor ou peor qualidade, é carvão — e nos tempos que vão correndo parece-nos não ser fóra de proposito tratarmos de aproveitar todo esse combustivel, quer como a natureza no-lo apresenta, quer beneficiando-o ou preparando-o por fórmula a tirar-se d'eile o melhor partido. E' o que se está fazendo em outros paizes mais ricos do que o nosso.

Nós que estamos habituados a consumir o bom carvão de Cardiff e de Newcastle, custa-nos a convencer de que todo o carvão é aproveitavel, e pouca importancia ligamos ao que se encontra em Portugal por ser de qualidade inferior.

Parecia nos, pois, de bom criterio que, o Estado ou as empresas particulares, deveriam lançar mão de todas as minas de carvão que temos, explorando as que estão ao abandono e intensificando a extracção das que já se encontram em exploração.

O Cabo Mondego onde se encontra uma hulha muito razoavel, e que já ha bastantes annos é explorada, ainda pode dar muito mais do que está dando.

Em Evendos, pequena povoação da Beira Baixa, a uns 10 ou 12 kilometros da estação de Barca d'Amieira, ha, ao que nos informam, importantes jazigos de hulha, que ha annos têm sido pesquisados por pessoas de pouco capital, que não tem podido profundar bastante o sólo até encontrarem uma hulha boa.

Entretanto podemos dizer que vimos umas amostras d'essa mina, extrahidas a 4 metros de profundidade, e que, a calcular por ellas, talvez não seja necessario profundar outro tanto para se obter um carvão bom para qualquer industria.

Informam-nos que se está agora formando uma empresa com capitaes bastantes para a exploração d'essas minas. Oxalá que assim seja, mas como ainda na imprensa não vimos sequer a menor referencia a esse facto, que é no momento actual muito importante, não sabemos ao certo se tal informação se confirma.

Próximo da Batalha ha tambem um bom jazigo de hulha, que só ha pouco tempo começou a ser pesquisado, havendo todas as esperanças d'um bom resultado.

Quanto a outros carvões, como a antracite e a lenhite, ha muito que aproveitar.

S. Pedro da Cova já está fornecendo um bom carvão para cosinha e para algumas industrias, além de se prestar para briquettes, que poderão ser aproveitados nas locomotivas.

Lenhite ha muita espalhada pelo paiz, especialmente no districto de Leiria, que tambem pode ser utilizado em aglomerados, como se aproveita em muitos paizes, á falta de melhor.

Sabemos que com estas ligeiras informações não vamos dar novidade a muitas das entidades que se interessam ou se devem interessar n'estes assumptos; damol-as, porém, no intuito de sobre o caso chamar a attenção, convencidos de que por uma boa extracção e utilização do combustivel que temos em nossa propria casa, podemos attenuar em grande parte, uma das maiores causas da crise por que estamos passando.

Já que não podemos, porque para isso não estamos preparados, estabelecer á pressa as industrias do ferro, e do aço, já que não podemos fabricar os materiaes necessarios para as industrias, e que nos limitamos a exportar as materias primas, como os mineraes de ferro, cobre e tungstenio que tão importante papel tem no moderno material de guerra, ao menos aproveitemos tudo quanto possamos arrancar do sólo para nosso proveito, sem necessidade de recorrer ao estrangeiro.

A hora é de provações e nada se pode desprezar. Se assim não fizermos, talvez não venham muito longe os dias de arrependimento. E' o caso do proverbio «Antes dizer bem fiz eu, do que se eu soubéra...»

Com respeito á falta do material para transportes em Caminho de ferro, continua a situação a que nos referimos no nosso ultimo numero, senão mais agravada.

Como previremos, as empresas ferro-viarias portuguezas começam a ver-se forçadas a tomar medidas especiaes para provêr quanto possivel á crise, como já o haviam feito as companhias hespanholas.

A Companhia da Beira Alta já publicou um aviso elevando a 2500 por vagão requisitado, o deposito a effectuar pelos requisitantes, o qual reverterá por completo para a Companhia se o carregamento dos vagões não fôr iniciado nos prazos estabelecidos para esse fim, e estabelecendo ainda outras medidas tendentes a evitar a paralyção do material.

Pela Companhia Portugueza já foi submetido ao Governo um projecto de Aviso restringido as concessões de gratuidade de armazenagem estabelecida nas tarifas especiaes em vigor e elevando as taxas da armazenagem estabelecidas na tarifa de despezas accessorias; tornando extensivos a todo o anno os prazos para as operações de carga e de descarga de vagões completos, ora em vigor nos mezes de Agosto a Dezembro, e ainda outras medidas tendentes a obter-se um rapido desembaraço e uma melhor circulação do material de carregamento.

Oxalá se possa ficar por ahi, e que não seja necessario lançar mão de medidas mais energicas; é esse o nosso melhor desejo.

Trafego para Hespanha e França

Segundo o ultimo aviso da Companhia Portugueza as restricções nos transportes para as linhas hespanholas e franzezas são as seguintes:

Para HESPAHHA

Remessas de vagões completos — Não são acceitas remessas de mais de um vagão, excepto de mercadorias

que pelo seu comprimento exijam mais de um vagão, constituindo, porém, cada grupo de vagões occupados uma só remessa.

Remessas ao portador ou d' ordem — Em conformidade com as determinações legais em vigor no paiz vizinho, as remessas devem ser consignadas a pessoas determinadas e nunca á ordem ou ao portador, emquanto se não dispuzer o contrario.

Linhas de Medina del Campo a Zamora e de Orense a Vigo — A's remessas de pequena velocidade destinadas a estas linhas exige-se reserva pelos prazos de transporte.

Linha de Alcantarilla a Lorca — A's remessas destinadas a esta linha, ou que por ella transitem, será exigida reserva pelos prazos de transporte.

Barcelona Norte — Não se aceitam expedições de pequena velocidade, excepto gado, carvão, forragens, cimento, tecidos e generos alimenticios.

Barcelona porto — Só se aceitam remessas de pequena velocidade quando indiquem expressamente «Barcelona-porto para os armazens geraes de commercio».

Estação de Manreza-Norte — Não se aceitam expedições de pequena velocidade, excepto gado, carvão e generos alimenticios.

Estação de Bilbao-Abando — As remessas de grande e pequena velocidade tem reserva pelos prazos de transporte.

Estação de Sans — Não se aceitam expedições de pequena velocidade, excepto gado, carvão, lenha e cimentos.

Estação de Clot — Não se admittem expedições de pequena velocidade, com excepção de gado, carvão e lenhas.

Estações de Oviedo, Mieres e Gijon — Não se aceitam expedições de pequena velocidade por vagão completo, excepto generos alimenticios, gado e carvão.

Estação de Zaragoza-Campo del Sepulcro — Não se aceitam expedições de pequena velocidade, excepto gado, carvão, beterraba e generos alimenticios.

Estação de Lezo-Renteria — Não se aceitam expedições de pequena velocidade, excepto gado, carvão e generos alimenticios. A's de grande velocidade será exigida reserva pelos prazos de transporte.

Estação de Zaragoza-Arrabal — Não se admittem expedições de pequena velocidade, excepto gado, carvão, cimentos, beterraba e generos alimenticios.

Para FRANÇA

Para Port-Bou, Cerbère e mais além — Não se aceitam expedições de pequena velocidade, excepto vinho, e as de grande velocidade só se aceitam até 5 kilogrammas de pezo, excepto as de metallico e valores e as de peixe fresco e hortaliças, que se aceitam sem limite de pezo.

Para Irun-Hendaya e mais além — Não se aceitam expedições de pequena velocidade, excepto vinho, e ás de grande velocidade será exigida reserva pelos prazos de transporte.

Para Irun aceitam-se em pequena velocidade remessas de gado, carvão e generos alimenticios.

As expedições de *vinho* para qualquer d'aquellas fronteiras só serão aceitas mediante prévio entendimento com o Serviço do Trafego da Companhia.

Sobre o trafego para França publicou tambem a mesma Companhia um outro aviso, segundo o qual, para satisfação das exigencias do governo francez, *as declarações para as Alfandegas*, relativas á passagem pelas fronteiras de Hendaya e Cerbére, além do pezo, numero de volumes e especificação de artigos a exportar, deve ser mencionado com toda a exactidão o valor da mercadoria posta na fronteira.

A falta d'essa indicação pode dar logar á detenção das mercadorias até a Alfandega averiguar esse valor.

Quando as remessas constem de mercadorias de diferentes especies, será aquella indicação feita para cada uma em separado.

Bilhetes de ida e volta para as estações da linha do Valle do Sado

Entrou hontem em vigor a 2.^a ampliação á tarifa especial n.º 7 de grande velocidade da Direcção do Sul e Sueste, pela qual são estabelecidos bilhetes de ida e volta, a preços reduzidos, entre as estações de Lisboa-Terreiro do Paço, Beja e Evora, e as estações da linha do Valle do Sado.

Passeios no paiz

V

De Vizella a Guimarães. — Uma cidade respeitavel. — A linha até Fafe. — Uma villa asseada como raras outras. — Jardins, bons edificios e grandes fabricas. — Regresso ao trabalho.

Partindo de Vizella, a linha ferrea abandona o curso do ribeiro, que tem o nome das afamadas thermas e segue, durante algum tempo, parallela á estrada nacional n.º 32, que desaparece da vista do viajante no apeadeiro da Magdalena, para logo depois lhe reaparecer no de Covas.

A breve trecho, avistam-se as eminencias e o alegre casario da vetusta e historica cidade de Guimarães.

Não ha cidade no paiz a que esteja mais intimamente ligada a fundação da nossa patria como paiz autonomo, como esta, que foi o berço do primeiro rei e séde da primeira côrte portugueza; onde varios reis da primeira e segunda dynastias tiveram residencia, e onde nas guerras que assignalaram aquellas epochas se praticaram actos de heroicidade que douram e enobrecem as paginas da nossa historia.

E' assim que sentimos quasi que veneração ao pôr pé na historica cidade, tão cheia de recordações e valiosos documentos em pedra, que attestam os mais gloriosos feitos dos nossos maiores.

E' o velhissimo castello do tempo dos Normandos, fundado por Mumadona, condessa da familia dos antigos reis de Leão; é o palacio dos duques de Bragança, com as suas altas chaminés cylindricas; é a pittoresca igreja românica da Senhora da Oliveira, coberta de ornamentações artisticas; é a Casa da Camara, com as suas arcarias; é o extenso convento de S. Domingos, e quantos outros.

O centro da cidade é a antiga praça do Toural, hoje de D. Affonso Henriques, em cujo centro se ergue o monumento deste monarcha, por Soares dos Reis, que estava antigamente na praça a seguir áquella.

A camara municipal fez ajardinar estas duas praças, no estylo moderno e bem cuidado, com o amor e acerto de melhorar a cidade, sem lhe tirar os seus caracteristicos historicos.

A 1.500 metros, que se percorrem agradavelmente a pé, embora seja subida, ergue-se a *Penha*, ou Serra de Santa Catharina, onde ha varias grutas, e dahi se disfructa um tão vasto horisonte que abrange o Gerez, o Marão, Vianna do Castello, Mattosinhos, o mar, o Sameiro, Villa do Conde, Povia e Fafe.

Junte-se a estas bellas historicas e naturaes o facto de ser Guimarães um dos maiores centros industriaes do Norte, com fabricas afamadas de cutelaria, tecidos, pentes, cortumes, carpintarias, etc., e ter-se-ha uma ideia da importancia da cidade.

As suas afamadas fabricas de cutelaria (que são mais de dez) e as de tecidos, da Companhia de Fiação, abastecem todo o paiz e fazem consideravel exportação para o Brazil, não sendo os seus productos em nada inferiores aos que nos veem do estrangeiro.

Logo á sahida de Guimarães, a linha, como a despe-

dir-se das attrahentes bellezas d'esta formosissima cidade' espreguiça-se languidamente em doce e prolongada curva, contornando-a muito graciosamente.

Passando ao sopé do pitoresco monte da Penha, onde tem um apeadeiro, para mais facil accesso áquella excelente estancia de ares, bem digna de uma vizita do excursionista curioso de conhecer aquelle aprazivel local, a lha segue por entre trincheiras de córte rasgado e elegante, rodeando a Penha, e de subito descortina-se o extenso e formosissimo valle de S. Torquato, de prados vicejantes e feracissimos, ostentando, lá ao longe, como remate á opulencia da paizagem, o templo erecto sob a invocação d'aquelle santo popular e onde, annualmente, no mez de Junho, se realisa a mais concorrida das romarias do Minho, a que acorrem mais de 30.000 pessoas.

Proseguindo, por entre exuberante vegetação, attinge-se a estação de Paçó, junto da qual se vê o antigo solar do nobre Conde de Paçó Vieira, a quem a viação accelerada no nosso paiz tanto deve.

Avista-se logo depois o extenso valle de Villa Nova das Infantas e, em torcicollos doidejantes, o comboio colleia, serpenteando as sinuosidades da via ferrea orlada de pinheiros, passa por Tareja, apeadeiro de Cepães e chega ao seu terminus, a ridente villa de Fafe.

Ridente, lhe chamámos, porque o seu aspecto, visto do exterior, é logo de uma louçania que impressiona bem; sabidos da estação vemos logo que estamos n'nma povoação aprazivel e acieada como poucas do paiz, como já o notaramos da primeira vez que aqui viemos, e ainda o caminho de ferro não chegava cá.

Logo em frente depara-se-nos um bonito e bem tratado jardim; a seguir, ruas largas, limpas e alegres, e grandes praças arborizadas, ladeadas de bons edificios particulares, de construcção moderna e elegante.

Além d'aquelle, ha mais dois jardins: um em frente da Misericordia, e o terceiro no logar do Calvario, sobranceiro á villa, d'onde se disfrutam bellos panoramas.

Os Paços do Concelho são um bello edificio; bem como o da Misericordia que contém um estabelecimento balneario de construcção recente, que merece as attenções de todos os visitantes por ser uma installação modelar no seu genero.

A villa é profusamente illuminada a luz electrica, como poucas cidades do paiz o são; possui varios hotéis (não menos de sete) asseados e com installações confortaveis, principalmente dois: «o Fafense» e o «Central» que se recomendam pelo seu asseado e bom serviço.

Ahi se come a afamada vitella de Fafe, uma especialidade que tem fama em todo o norte.

E' digna de menção a corporação de Bombeiros Voluntarios, que tem edificio proprio, em construcção, e um bom material de serviço. A beneficencia merece especial referencia: além do hospital, que é modelar, ha mais um Asylo de Infancia Desvalida, fundado por Antonio Vieira Montenegro, filho da terra, e o Asylo dos Invalidos, fundado por Manuel Baptista Maia.

Enriquecem este concelho dois estabelecimentos fabris algodoeiros: o da Companhia de Fiação e Tecidos de Fafe, a 1.500 metros de distancia, e o do Bogio, que dista 8 kilometros da villa. Aquelle emprega uns 600 operarios e este uns 400. Os seus productos são considerados e tem venda em todas as praças do paiz.

A villa é tão sádia, que desde tempos vem sendo recomendada como estação de convalescença e de repouso pelos mais distinctos medicos do paiz.

Com razão, pois, quizeramos, de volta do Gerez, ficar n'aquelle socego, bom ar e hygiene uma ou duas semanas, se a volta á mesa do trabalho nos não fosse imposta pela nossa missão.

E aqui terminamos a nossa excursão d'este anno; se pouco cheia de novidades, pelo menos agradavel e a que devemos um bom pedaço de saude.

O trafego do Havre, por via ferrea de 1913 a 1916

Desde o começo da guerra, a importancia do porto de Havre tem-se afirmado consideravelmente.

Aos transportes militares, que occupam necessariamente o primeiro logar, vieram juntar-se a organização e o funcionamento de um centro de aprovisionamentos do exercito em operações, bem como os transportes propriamente commerciaes na medida compativel com as necessidades militares.

Os esforços empregados n'estas diferentes ordens de ideias conduziram a resultados interessantes, que fazem resaltar as cifras seguintes, relativas ás expedições de pequena velocidade, por via ferrea, do porto do Havre, depois do rompimento das hostilidades, durante o 1.º semestre de cada um dos annos de 1913, 1915 e 1916.

	Transportes effectuados			Diferença em 1913
	Commerciaes	Militares	Totales	
1.º semestre 1913.	700.600 t.	800 t.	701.400 t.	
1.º semestre 1915.	709.300 t.	784.800 t.	1.494.100 t.	Mais: 792.700 t. ou 112 %
1.º semestre 1916.	744.500 t.	929.100 t.	1.673.600 t.	Mais: 972.200 t. ou 137 %

As expedições commerciaes são, como se pode verificar, superiores ás de 1913, o que demonstra que, não obstante as enormes necessidades militares a que tem sido preciso attender, o commercio tem podido continuar a desenvolver-se.

E' preciso accentuar que as cifras acima não comprehendem nem os transportes de tropas, nem os comboios de passageiros, de feridos, de prisioneiros de guerra, de refugiados das regiões invadidas, etc., e, considerando tudo isto, far-se-ha uma ideia das difficuldades de exploração e dos esforços consideraveis que tem sido empregados para manter a maior regularidade no serviço.

A guerra veio modificar, com effeito, e bem profundamente, as correntes do trafego ferro-viario, e, por consequencia, as da circulação. Um sensivel augmento das importações foi indispensavel para fazer face ás necessidades militares e á suppressão dos centros de producção de materias primas situados nas regiões em poder do inimigo. D'ahi resulta que, no systema de vias ferreas, que formam o prolongamento do porto do Havre, para o interior do paiz, a repercussão das novas organizações deve, evidentemente, corresponder a um estado de coisas igualmente novo, fazendo-se sentir mais vivamente do que n'outros portos.

Em tempo de paz, o porto do Havre poucas mercadorias expedia por via ferrea na direcção norte. Uma corrente de circulação bem desenvolvida era a que, ao contrario, se dirigia no sentido Havre-Rouen-Paris, com uma corrente inversa, de regular importancia, correspondente ao trafego de exportação. Depois da guerra, uma corrente de circulação de uma importancia comparavel á do Havre-Rouen foi estabelecida sobre as regiões não invadidas do norte. Por outra parte, as exportações diminuíram, ao passo que a quantidade de material necessario aos serviços do porto augmenta sem cessar. As cargas respectivas de cada um dos pontos de transito da rede do Estado sobre a do Norte foram modificadas incidindo sobre alguns d'elles uma grande parte do trafego que, sem as circunstancias da guerra, não teriam sido utilizados com a mesma intensidade.

As gares do Havre encontraram-se assim em face de um augmento formidavel nas evacuações, correspondente

ao augmento das importações do porto, por uma parte, e a um cambio de correntes de circulação pela outra.

Não obstante as difficuldades que deviam resultar d'esta situação, foi possível assegurar as diversas expedições e satisfazer aos excessos de transito entre as rêdes do Estado e do Norte, o que se deve á rapidez de execução dos trabalhos de installação de vias ferreas, cujo desenvolvimento attinge 38 kilometros unicamente para o Havre.

Foi assim que o trafego total das gares do Havre poudo attingir:

Em 1915.....	3.707.800 ton.
Contra, em 1913.....	2.008.600 »
A mais, em 1915.....	1.699.200 »

o que representa 84,6 %.

Em 1915 a proporção entre os vagões requisitados pelo publico, e os vagões fornecidos, foi de 95 %, o que constitue já um resultado devéras apreciavel, o qual foi ultrapassado em 1916, como o indicam estas cifras, relativas aos dois mezes de maio e de junho:

	Vagões pedidos	Vagões fornecidos	%
Maio de 1916....	41.347	40.817	98 %
Junho de 1916...	38.428	37.595	98 %



Caminhos de ferro inglezes de Bagdad

Da Mesopotamia ao golpho Persico

Quando rebentou a guerra europeia nada havia ainda decidido acerca da construcção d'esta secção da grande linha de Bagdad ao golpho Persico. As negociações entre a Turquia e a Gran-Bretanha com respeito á propriedade e ao contrôle da empresa não estavam terminadas, embora durassem havia já alguns annos. Mas a Allemanha — dil-o o *Daily Chronicle* — abandonando os seus pretendidos direitos obtinha um privilegio que os compensava largamente ao norte da Asia Menor.

Ha ainda outros projectos de estabelecimento da linha em questão, os quaes tem feito parte integrante dos diferentes planos para a acceleração das relações com a India atravez da Mesopotamia.

Um projecto diverso do da linha de Bagdad prometeu algum successo; era o do caminho de ferro chamado do Valle do Euphrates, mas pode dizer-se que esse não foi mais do que um projecto no ar, pois que não se baseava em nenhum estudo previo do terreno.

Se esse estudo se houvesse levado a effeito, ou mesmo se o governo da India tivesse mandado executar, a titulo officioso, alguns estudos do traçado da linha, poderiam os inglezes aproveitar os esclarecimentos assim colhidos e evitar as grandes difficuldades que surgiram, no inicio da campanha da Mesopotamia, para os transportes de aprovisionamento das suas tropas, difficuldades que foram tantas e de tal ordem, que não faltou quem aventasse a ideia da construcção de um caminho de ferro de via estreita, destinado a ir avançando a medida da progressão d'essas tropas sobre o terreno.

A construcção do caminho de ferro em projecto, acha-se estreitamente ligada á questão da irrigação da Mesopotamia. Presupõe-se uma linha inteiramente construida e controlada pelos inglezes e, naturalmente, com o apoio do governo indiano, cuja rêde seria muito beneficiada por meio de vantajosos accordos.

Na sua fórma actual, o plano de construcção de uma linha ligando o golpho Persico a Bagdad, não é senão uma parte de empresa bem mais vasta, mas que não será definitivamente estabelecida senão no caso de uma cooperação internacional. O plano actual é menos ambicioso, mas de uma utilidade mais immediata.

Comprehende cinco secções, a saber:

A primeira de Koweit a Zobeir, com ramaes para Bassorah e Mohammerah.

A segunda de Zobeir a Nazria, na confluencia do Shatt-ul-Haï e do Euphrates.

A terceira de Nazria a Diwania.

A quarta de Diwania a Hilla.

E a quinta de Hilla a Bagdad, com um ramal partindo de um ponto equidistante de Kerbelê e de Nedjef.

Koweit é naturalmente o porto que deverá servir toda a linha do golpho Persico, como os allemães o pensam desde ha muito. A bahia d'esse porto tem 21 milhas (33 kilometros e 600 metros) de comprimento, por 11 milhas (17 kilometros) de largura. Os caes medem 2 kilometros e meio de comprido por 900 metros de largo e o porto acha-se situado apenas a 80 kilometros da embocadura do Shatt-ul-Arab.

A linha de junção com este porto não será difficil de estabelecer, embora dispendiosa pela necessidade da construcção de certo numero de pontes.

A importancia de uma tal linha não carece de ser demonstrada por demasiado evidente. Tanto politica como economicamente — dil-o ainda o periodico citado acima — é necessario que fique nas mãos dos inglezes.

As razões politicas são evidentes, e em nenhuma outra parte serão melhor comprehendidas do que na India.

Sob o ponto de vista commercial, a vantagem será ainda mais consideravel. O commercio interessado n'essas regiões pela construcção da linha, é sobretudo inglez; e mesmo em 1910, anno perfeitamente normal, as exportações para Kermanshah e o Oeste da Persia foram de alguns milhares de libras, dinheiro quasi todo de inglezes ou de indianos.

Esse commercio contribuirá necessariamente para o estabelecimento de uma tal linha ferrea, e as expedições para Bagdad e para toda a região aberta pela irrigação da Mesopotamia — cujos trabalhos, em grande parte, ficaram terminados antes de começar a guerra — serão de futuro bem mais consideraveis.

Os que tem estudado a questão sabem que os terrenos banhados pelo Euphrates e pelo Tigre são dos mais fertes da Asia Menor. O algodão e o arroz são ali abundantes, bem como diversos outros productos da natureza. O sal e o petroleo abundam tambem e a exportação de cabeças de gado attinge a 4 milhões por anno.

As unicas coisas que são indispensaveis, para augmentar a prosperidade do paiz, são o complemento da irrigação e as linhas ferreas.

Alguns engenheiros inglezes apresentaram já ás auctoridades competentes alguns planos extremamente interessantes. O capital está prompto; será desnecessario fazer chamada de fundos. Os trabalhos nas secções do golpho Persico a Kut podem executar-se rapidamente.

De esperar é, pois, que elles comecem sem demora, conclue o *Daily Chronicle*.



Respondendo

A *Republica* publicou uma extensa carta do Sr. H. Kendall, dirigida ao nosso redactor principal, versando a questão do resgate das linhas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, a proposito de alguns periodos do artigo *Situação grave*, da *Gazeta* de 1 do corrente.

Justos melindres determinaram a resolução do nosso redactor de não abrir discussão sobre o assumpto e assim o communicou ao Sr. Kendall, antes da publicação da carta, fazendo-lhe ver que na simples ennumerção generica de factos feita no seu artigo não incluiu apreciações acerca do litigio existente entre o Sr. Kendall e a Administração da Companhia, ao qual resolvera manter-se alheio.



Sul é Sueste. — Vae tomar incremento a construcção das linhas do Valle do Sado e do Barreiro a Cacilhas.

N'aquella vae activar-se o assentamento da via, e n'esta conclue-se presentemente o aterro para a ponte do Barreiro, findo o qual se assentará a linha na parte Barreiro-Seixal.

— A Associação Commercial e Industrial de Sines, e varias commissões locaes, solicitaram do Sr. Ministro do Trabalho que se proceda ao estudo de um novo traçado do caminho de ferro de Grandola a Sines.

O Sr. Ministro prometeu mandar desde já proceder ao referido estudo.

Beira Alta. — Vae muito adeantada a construcção de duas novas carruagens d'esta Companhia, sendo uma mixta de 1.^a e 2.^a classe, e outra de 3.^a, eguaes ás que ultimamente foram construidas nas officinas da Figueira.

— Esta Companhia vae proceder a uma transformação radical do seu material de passageiros, sendo as carruagens de todas as classes, augmentadas com mais compartimentos e bem assim providas de aquecimento, corredor lateral, retréte, lavatorio e iluminação a acetylene.

Pelas plantas, que tivemos occasião de observar, vimos que ficará um material muito elegante e confortavel.



CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia dos Caminhos de Ferro Através d'Africa

Sociedade anonima de responsabilidade limitada

Faço publico que no dia 21 do corrente, pelas 12 horas, na séde da Companhia, á rua de Bellomonte, n.º 49, se procederá ao sorteio das obrigações a amortizar d'esta Companhia.

Porto, 10 de Dezembro de 1916.

Pela Companhia dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa

O Presidente do Conselho de Administração

(a) Augusto Gama

Obrigações de Madrid a Caceres e Portugal, e do Oeste de Hespanha

Nos sorteios verificados em Madrid, a 25 do mez findo, sahiram designadas as seguintes obrigações, que deixam de vencer juros a contar do dia 31 do corrente mez de Dezembro:

260 de 5 por 100, emissão de 1902, numeros 51 a 60, 511 a 520, 1.481 a 1.490, 2.871 a 2.880, 3.071 a 3.080, 3.151 a 3.160, 3.351 a 3.360, 5.661 a 5.670, 8.751 a 8.760, 9.151 a 9.160, 9.271 a 9.280, 9.771 a 9.780, 9.811 a 9.820, 9.971 a 9.980, 10.221 a 10.230, 10.321 a 10.330, 10.471 a 10.480, 10.711 a 10.720, 11.931 a 11.940, 12.251 a 12.260, 12.651 a 12.660, 13.791 a 13.800, 14.801 a 14.810, 15.651 a 15.660, 15.871 a 15.880, 18.501 a 18.510.

140 de 5 por 100, emissão de 1904, numeros 691 a 700, 791 a 800, 4.081 a 4.090, 4.831 a 4.840, 5.271 a 5.280, 5.911 a 5.920, 6.001 a 6.010, 6.081 a 6.090, 6.691 a 6.700, 7.081 a 7.090, 7.191 a 7.200, 7.221 a 8.230, 8.931 a 8.940, 9.211 a 9.220.

300 de 4 por 100, emissão de 1907, numeros 721 a 730, 1.231 a 1.240, 1.441 a 1.450, 1.741 a 1.750, 1.841 a 1.850, 2.991 a 3.000, 3.161 a 3.170, 3.301 a 3.310, 3.401 a 3.410, 3.531 a 3.540, 4.801 a 4.810, 7.981 a 7.990, 8.501 a 8.510, 8.541 a 8.550, 9.471 a 9.480, 10.001 a 10.010, 10.441 a 10.450, 11.371 a 11.380, 2.681 a 2.690, 12.701 a 12.710, 13.761 a 13.770, 14.491 a 14.500, 14.681 a 14.690, 15.071 a 15.080, 16.021 a 16.030, 16.191 a 16.200, 16.701 a 16.710, 17.541 a 17.550, 17.961 a 17.970, 18.951 a 18.960.

150 de 5 por 100, emissão de 1914, numeros 781 a 790, 1.791 a 1.800, 1.831 a 1.840, 1.991 a 2.000, 2.001 a 2.010, 2.671 a 2.680, 2.971 a 2.980, 5.681 a 5.690, 5.681 a 6.600, 7.321 a 8.330, 7.491 a 7.500, 8.331 a 8.340, 8.401 a 8.410, 8.751 a 8.760, 8.821 a 8.830.

O pagamento começa a realizar-se a partir de 2 de Janeiro do futuro anno.

BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de Dezembro de 1916.

A riqueza dos Estados Unidos. — *The Economist*, revista financeira ingleza, publicou, em um dos seus ultimos numeros, alguns algarismos interessantes, extrahidos de uma estatistica official dos Estados Unidos. Mostram esses algarismos o valor dos pagamentos feitos pelos diversos paizes da Europa aos Estados Unidos, durante a guerra.

No periodo de 2 annos, — findo em 30 de Junho de 1916, — as mercadorias exportadas pela grande republica norte americana, attingiram o valor de 1.400.000.000 de libras e as importadas, o de 780.000.000.

Para effectuarem a liquidação do saldo de 120 milhões, sterlingos tiveram esses paizes de remetter para os Estados Unidos não sómente ouro mas tambem valores americanos, destinados a cautionarem os creditos abertos a favor dos mesmos paizes pela finança *yankees*.

Pelo que respeita ao ouro, a seguinte nota estabelece o confronto entre as importações e exportações do mesmo metal pelos Estados Unidos, desde o começo da guerra até 13 de Outubro ultimo:

	Exportação ouro	Importação ouro
1 Agosto a 31 de Dezembro de 1914.	20.994.000	4.650.000
1 Janeiro a 31 de Dezembro de 1915.	6.178.000	90.040.000
1 Janeiro a 13 de Outubro de 1916.	19.192.000	78.002.000
	46.364.000	172.692.000

Assim, o excesso de importação sobre a exportação de ouro dos Estados Unidos foi, desde o começo da guerra, de 126.328.000 de libras.

Quanto ás operações de credito realizadas nos Estados Unidos, o valor representativo de debitos contrahidos pelos governos, banqueiros e commercio de paizes estrangeiros, quer sob a forma de emprestimos, quer sob a de creditos abertos, está calculado em 386.200.000 libras, importancia esta assim distribuida:

	Libras
America ingleza.....	42.400.000
Europa.....	325.400.000
America latina.....	17.600.000
China.....	800.000

Os vencimentos d'esses debitos dividem-se pela seguinte forma:

	Libras
Em 1916.....	6.000.000
• 1917.....	20.600.000
• 1918.....	52.000.000
• 1919.....	60.000.000
• 1920.....	100.000.000
• 1921.....	40.000.000
• 1923.....	1.000.000

O cambio allemão. — Damos a seguir uma nota de depreciação do cambio allemão em trez dos principaes mercados neutros. Pela leitura d'essa nota é facil avaliar da quebra de confiança que aos capitalistas dos paizes neutros inspira a situação economica e financeira da Alemanha.

Datas	New-York %	Amsterdam %	Genebra %
3) Junho 1915.....	15,02	14,48	11,44
31 Outubro 1915.....	19,78	23,82	18,97
30 Junho 1916.....	22,93	25,80	22,44
31 Agosto 1916.....	25,29	28,16	25,08
28 Agosto 1916.....	29,22	31,10	31,56

Bolsa. — Os preços das inscrições não accusaram modificação sensivel, no decorrer da quinzena finda.

A divida externa, reflectindo a firmeza do mercado, continua a subir, tendo passado a 1.^a serie para 82.500; a 2.^a para 80.550; e a 3.^a serie para 81.500.

Os titulos de 5 obrigações Benguella fecharam a 84.500.

Os restantes valores sem movimento ou alteração sensiveis.

Cambios.—Continuou a accentuar-se, durante a quinzena finda, a tensão do mercado de cambios.

Entretanto, o nosso movimento de negocios foi bastante escasso.

O prego do cheque sobre Londres oscilou entre 31 3/8 e 30 3/4.

A libra em ouro foi vendida a pregos que variaram entre 8550 e 8580, mantendo-se nos ultimos dias aquella taxa e sem que os acontecimentos tenham influido nas cotações.

Hoje ficou a libra a 8550-8560.

O cambio do Rio sobre Londres passou de 11 7/8 para 11 15/16, cambio a que ficou hoje.

No proximo numero daremos um longo artigo sobre *Finanças Portuguezas*.
A. R.

Curso de cambios, comparados

	EM 15 DE DEZEMBRO		EM 30 DE NOVEMBRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque	31 1/16	30 15/16	31 5/16	31 3/16
" 90 d/v.....	31 1/2	—	31 11/16	—
Paris cheque.....	833	837	825	830
Berlim	—	—	—	—
Amsterdã cheque	660	665	650	660
Madrid cheque	1690	1710	1665	1685

Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras

Bolsas e titulos	DEZEMBRO												
	1	2	4	5	6	7	8	9	11	12	13	14	15
Lisboa: Divida Interna 3% assentamento	—	40,15	40,00	40,00	40,00	40,00	—	38,70	39,75	39,50	39,45	—	—
Divida interna 3% coupon.....	—	39,55	39,55	39,55	39,40	—	—	39,50	38,30	39,50	39,50	38,45	39,45
" 4% 1888, c/premios.....	—	22560	—	—	22570	22570	—	—	—	22570	22570	22565	—
" 4 1/2% 1888/9.....	—	56530	56550	56550	56530	—	—	—	—	56550	56530	56530	56530
" 4% 1890	—	—	50530	50500	—	—	—	—	—	50500	—	—	—
" 3% 1905 c/premios.....	—	—	9540	—	9545	9545	—	—	—	—	—	—	9545
" 5 1/2% 1905, (C.ºs de F.º Est.)	—	—	—	—	82500	82500	—	—	—	—	—	81550	—
" 5% 1909, ob. (C.ºs de F.º Est.)	—	—	—	79550	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4 1/2% 1912, ouro	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
externa 3% coupon 1.ª serie.....	—	80550	80550	80570	81500	81560	82500	82500	81530	81590	82500	82500	82500
" 3% 2.ª serie.....	—	—	78520	—	79500	80530	—	80550	80580	81500	—	—	—
" 3% 3.ª serie.....	—	83550	83550	—	83550	83580	84500	—	—	84500	—	84520	—
Obrigações dos Tabacos 4 1/2%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Banco de Portugal.....	—	—	187500	186550	185560	—	—	—	185500	185500	—	184550	184550
" Commercial de Lisboa.....	—	—	164550	—	164500	—	—	—	—	164500	—	—	—
" Nacional Ultramarino.....	—	145500	—	—	142580	144500	—	—	—	—	143550	—	—
" Lisboa & Açores.....	—	—	—	125500	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	35500	35500	35500	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional.....	—	—	—	4510	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Tabacos, coupon.....	—	97550	97550	97500	96590	96550	96550	97500	97500	97500	97520	—	97570
" Companhia dos Phosphoros, coupon	—	51530	51530	51530	51530	—	51530	—	—	—	51500	50580	51500
Obrig. Companhia Atraves d'Africa.....	—	—	—	101500	—	—	—	—	101550	102500	102530	102550	—
" Companhia C. F. de Benguela.....	—	—	—	—	—	—	—	85500	—	—	85540	—	—
" Companhia Cam. F. Port. 3% 1.º grau	—	77500	77500	77500	—	77578	78500	—	78500	78500	78500	—	78500
" Companhia Cam. F. Port. 3% 2.º grau	—	—	—	33500	33500	—	—	—	38500	38500	—	—	37570
" Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	78500	—	—	—	—	—
" Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional coupon 1.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional coupon 2.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia das Aguas de Lisboa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	82570	—	—	80550
" predias 6%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" " 5%	—	89500	—	89550	—	—	—	—	—	89500	89550	—	—
" " 4 1/2%	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris: 3% portuguez 1.ª serie.....	—	—	—	—	57,50	57,50	—	—	57	—	—	—	—
" 3% 2.ª	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Zaragoza-Alicante.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Andaluzes.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Comp. Cam. F. Port. 3% 1.º grau...	290,50	290,50	—	288	289	287	—	—	287	284	285	—	—
" Comp. Cam. F. Port. 4% 1.º grau...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Comp. Cam. F. Port. 3% 2.º grau...	—	—	—	142,50	140	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia da Beira Alta.....	255	—	—	—	—	235	—	—	255	255	255	—	—
Londres: 3% portuguez	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Amsterdã: Obrig. Atraves d'Africa.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Receitas dos Caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MEDIA KILOMETRICA		
		1916		1915		Diferença em 1916	1916	1915	Diferença em 1916
		Kil.	Totaes	kil.	Totaes				
Portuguezas		Escudos		Escudos		Escudos	Escudos	Escudos	Escudos
Companhia Cami- nhos de ferro Portuguezes...	Rede geral	1.073	—	1.073	—	—	—	—	—
	Vendas Novas...	70	—	70	—	—	—	—	—
	Coimbra a Louzã	29	—	29	—	—	—	—	—
Sul e Sueste.....	30 Novembro	722	2.316.497,502	722	1.865.166,554	+451.330,548	3.208,544	2.583,533	+625,511
Minho e Douro	20 "	480	2.005.030,500	480	1.690.546,505	+314.483,595	4.177,514	3.521,597	+655,517
Beira Alta	—	253	—	253	—	—	—	—	—
Companhia Nacional	30 Setembro	485	136.636,534	485	120.936,580	+15.699,554	738,557	653,571	+84,586
Valle do Vouga.....	20 Outubro	176	162.852,528	176	148.663,578	+14.188,550	925,529	844,568	+80,561
Porto á Povoá e Famalicão	31 Setembro	64	453.914,580	64	131.653,549	+22.261,531	2.401,591	2.057,508	+347,583
Guimarães	31 Agosto	56	110.545,525	56	91.404,550	+19.140,575	1.974,502	1.632,522	+341,580
Hespanholas		Pesetas		Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas
Norte de Hespanha.....	20 Novembro	3.681	451.391.066	3.681	135.437.028	+315.954.038	41.127	36.793	+4.334
Madrid-Zaragoza-Alicante.....	" "	3.664	133.123.339	3.664	117.710.955	+15.412.384	36.332	32.126	+4.206
Andaluzes.....	" "	1.083	31.697.014	1.083	27.267.063	+4.429.948	29.267	25.177	+4.090
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Hesp	30 "	777	10.180.461	777	9.761.461	+419.000	13.102	12.563	+539
Lorca a Baza e Aguilas.....	6 Maio	168	1.145.856	168	986.312	+159.544	6.820	5.870	+950

Os grandes tunneis suissos

O novo tunnel de Hanenstein

Entre Laüfelfingen e Olten existia, na linha ferrea de Basilea a Lucerna, um tunnel de 2.495 metros de extensão. A entrada, septentrional, d'esse tunnel, proxima a Laüfelfingen, está a 560 metros de altura e a sahida, meridional, a 500 metros. A estação de Sissach, ao Sul, está a 337 metros, e a de Olten, ao Norte, a 400.

N'uma linha de tão intenso trafego como esta, a enorme rampa de Sissach a Laüfelfingen causava grande gasto de combustivel. Para o evitar, procurou-se reduzir a metade o trajecto entre Basilea e Olten, construindo-se a nova linha a que nos estamos referindo, a qual evita aquella rampa e penetra na montanha, a 400 metros de altura, um pouco mais acima de Teckinau, sahindo proximo de Winznau, na margem esquerda do Aar. O novo tunnel, que teve de construir-se, tem a extensão de 8.153 metros, occupando o quinto lugar na ordem dos tunneis mais compridos da Suissa, sendo os quatro que lhe são superiores em longitude: o Simplão, com 19.730 metros; o S. Gothardo, com 14.984; o Loetschberg, com 13.735; e o de Ricken, com 8.604.

A iniciativa d'essa grande obra é devida ao coronel Hoehlin.

Em Janeiro de 1912 foram entregues á casa Jules Berger as obras do alludido tunnel, porque essa casa, embora sendo estrangeira, apresentou condicções mais vantajosas do que as diversas entidades nacionaes que concorreram, sendo, portanto, a escolhida para effectuar a construcção.

As obras começaram a 31 de Janeiro d'aquelle mesmo anno, tendo a casa constructora assumido o compromisso de apresentar o tunnel concluido no prazo de 5 annos, que estariam agora a expirar, se não se desse o caso de se haver effectuado a perfuração em 11 de Junho de 1914, muito antes da epocha prevista, em virtude de não se haverem encontrado, na execução da grande obra, as difficuldades com que se contava, o que facilitou extraordinariamente a sua conclusão.



Documentos para a Historia

Relatorio do engenheiro francez Mr. Watier sobre a construcção dos caminhos de ferro em Portugal

(Continuação)

Apresentam-se trez partidos, entre os quaes se póda escolher:

1.º — Elevar-se sobre esta cumiada e continuar a seguir-a; mas já ahí se não encontra a mesma facilidade de execução; o terreno é muito mamiloso, e demais, uma vez empenhados n'esta via, já não encontramos meio de descer comodamente. Seriamos pois forçados a ficar empoleirados no dorso da alta serra de Monfurado, a 500 ou 600 metros acima do nivel do mar. Esta enorme ascensão traria comsigo trabalhos consideraveis, visto que se não poderia achar, seguindo a propria linha da cumiada, um desenvolvimento sufficiente para subir com declives de uma inclinação acceitavel; seria forçoso augmentar o desenvolvimento do traçado lançando-se sobre vertentes cortadas a cada passo por barrancos profundos.

2.º — Em lugar de continuar a seguir o plató da cumiada, elevando-nos com elle ao sul da Silveira, poderiamos dirigir-nos ao sul, e procurar estabelecermo-nos na vertente meridional que conduz as aguas ao Sado; mas vemos deante de nós uma serie de contrafortes, que partem da montanha e se dirigem para Setubal e Alcacer do Sal, conservando uma grande altura. Não podemos

pois estabelecer-nos transversalmente sobre a vertente de que se trata; se se persistisse n'esta idéa, seria forçoso seguir muito longe um dos affluentes do Sado, voltando para traz, e tornar a subir depois para Evora por um outro affluente destacado da linha da cumiada d'entre o Guadiana e o Sado. Esta contra-marcha, que obrigava a retroceder muito para O., em lugar de avançar para E., alongaria consideravelmente o traçado e lhe faria perder todas as vantajens. E' pois impossivel applicarmo-nos a isto seriamente.

3.º — Em lugar de seguir a cumiada, e de nos estabelecermos sobre a vertente meridional, podemos ficar na vertente septentrional do lado do Tejo, comtanto que se atravesse a cumiada um pouco mais adeante, para descer para Evora. E' o partido que me pareceu o menos difficil e pelo qual me decidi; mas traz comsigo trabalhos muito dispendiosos, sobre 18 a 20 kilometros, a partir de Silveira, para cruzar muitos barrancos largos e profundos, que descem para o Almansor, nas proximidades de Montemor-o-Novo. Estes 18 kilometros custariam por si só, pelo menos, 12:000.000 francos; conduziriam ao lindo valle, largo e fertil, no meio do qual corre o Almansor, quando tem passado as cascatas de Montemor.

As difficuldades para passar a cumiada nas proximidades de Santa Sophia, e para chegar depois a Evora, são de uma cathegoria vulgar, mas não deixariam de levar a uma despeza de pelo menos 350.000 francos por kilometro. Seriam precisas muitas trincheiras profundas, e um subterraneo de 2.000 metros de comprimento, pelo menos.

A cidade de Evora, que se eleva em amphiteatro sobre a primeira dobra da montanha, ficaria servida perfeitamente por uma estação que se collocasse em uma de suas portas, nos magnificos campos que se estendem a perder de vista para Beja. E' d'este lugar que se poderia destacar o ramal de que já fallei. Este ramal poderia ser prolongado até Mertola, sobre o Guadiana, e do outro lado para Ourique, para se approximar dos Algarves. Seria elle que recolheria os productos que se transportam actualmente, de uma parte, a Mertola para os embarcar no Guadiana e conduzil-os ás barcas maritimas de Lisboa; de outra parte a Alcacer do Sal, onde o Sado permite embarcal-os para Setubal e mesmo directamente para Lisboa.

Este caminho de ferro provincial, combinado com uma boa rêde de caminhos vicinaes, que cortassem transversalmente o Alemtejo, duplicaria e triplicaria talvez o valor venal e a força productiva da provincia de que se trata. Esta provincia me parece, de todo o Portugal, a de mais rico futuro; o sólo, ainda que um pouco aspero, secco, magro e arido, é susceptivel de produzir muito, sendo seriamente ajudado pelos processos de uma agricultura bem entendida e por capitaes bem sufficientes. O clima, quente e humido de Portugal, durante o inverno e a primavera, é um tão poderoso auxiliar para a agricultura, que debaixo da sua influencia completamente meridional pólem esperar-se colheitas magnificas em terrenos na apparencia bastante ingratos, e de que se não poderia tirar partido algum, se fossem transportados para a região das geadas.

Todavia devo desde já prevenir contra uma coisa que se poderia perder de vista, a respeito do caminho de ferro de que me occupo. Este caminho seria incontestavelmente muito util para o Alemtejo; mas em razão da despeza que occasionaria seria pouco proveitoso para aquelles que o livessem executado. Em uma palavra, os productos do paiz, os unicos com que se deve contar, nunca chegarão para alimentar proveitosamente uma via de transporte tão dispendiosa: seria pois preciso, como para todos os outros caminhos de Portugal, que o Governo concedesse um forte subsidio á empreza que d'elle se encarregasse.

Seja como fôr, a partir de Evora não se encontram senão leves difficuldades para prolongar o caminho de

ferro até S. Miguel e mesmo até Redondo: mas a partir do contraforte, onde está assentada esta villa, é forçoso cruzar a serie de contrafortes semelhantes que erigam a vertente do Guadiana até á pequena cidadella de Jorumenha, n'um comprimento de 40 kilometros. Já disse que estes contrafortes se estendem sem diminuir de aspereza até ao limite das aguas baixas do proprio Guadiana; cortam a collina abrupta e sinuosa d'este rio, e formam uma serie de valles profundos que exigiriam trabalhos de arte consideraveis se se procurasse collocar o traçado sobre o flanco d'esta collina inhospitaleira que as cheias banham a uma altura prodigiosa: a margem opposta é muito mais plana, mas é ahí que começa o sólo hespanhol.

(Continua)

Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Relatorio do Conselho de Administração e Parecer do Conselho Fiscal, apresentados á Assembleia Geral dos Accionistas, de 30 de Junho de 1916.

(Continuado do numero 694)

Factos geraes

Dos terrenos conquistados ao Tejo vendemos até 31 de Dezembro de 1915:

Em 1895 — 14.960, m ² 00 a 3500 por metro quadrado	44 880\$00
» 1896 — 450, m ² 00 » 2522,2 » » »	1.000\$00
» 1897 — 3.491, m ² 25 » 6500 » » »	20.947\$50
» 1898 { 2.416, m ² 57 » 6500 » » »	14.499\$42
» 1898 { 223, m ² 18 por.....	300\$58
» 1899 { 1.089, m ² 91 » 6500 por metro quadrado	6.539\$46
» 1899 { 2.250, m ² 00 » 7500 » » »	15.750\$00
» 1901 — 2.290, m ² 25 » 7500 » » »	16.031\$75
» 1902 — 3.300, m ² 00 » 7500 » » »	23.100\$00
» 1907 — 3.736, m ² 71 » 6500 » » »	22.420\$26
» 1908 { 6.432, m ² 28 » 8550 » » »	54.674\$38
» 1908 { 26, m ² 42 » 6500 » » »	158\$52
» 1911 — 1.018, m ² 73 » 7500 » » »	7.131\$11
» 1913 — 2.000, m ² 00 » 8550 » » »	17.009\$00
» 1915 — 2.647, m ² 00 » 8550 » » »	22.499\$50
Totales... 46 332, m ² 30	266 932\$48

Por estas vendas recebemos em 1896 — 40 obrigações de 4 % (serie unica) no valor de....	1.000\$00
Comprámos em 1897 — para serem amortizadas, 200 brigações de 4 % de 1.º grau, por.....	18.918\$19,3
Comprámos em 1898 — 2 obrigações de 4 % (serie unica), por.....	98\$66
Comprámos em 1900 — 437 obrigações de 4 % de 1.º grau, por.....	45.522\$28,7
Comprámos em 1901 — 231 obrigações de 4 % de 1.º grau, e 461 obrigações de 4 % de 2.º grau, por.....	38.360\$74,4
Comprámos em 1903 — 193 obrigações de 4 % de 1.º grau, e 388 obrigações de 4 % de 2.º grau, por.....	39.143\$19,4
Comprámos em 1907 — 103 obrigações de 4 % de 1.º grau, e 207 obrigações de 4 % de 2.º grau, por.....	22.572\$02,6
Comprámos em 1908 — 61 obrigações de 4 % de 1.º grau, e 124 obrigações de 4 % de 2.º grau, por.....	13.820\$70,5
Comprámos em 1909 — 184 obrigações de 4 % de 1.º grau, e 369 obrigações de 4 % de 2.º grau, por.....	40.837\$84,2
Comprámos em 1911 — 29 obrigações de 4 % de 1.º grau, e 71 obrigações de 4 % de 2.º grau, por.....	7.122\$78,8
Em 1913 — Diferença de minimos para regularização da nova moeda.....	\$00,1
Comprámos em 1914 — 89 obrigações de 4 % de 1.º grau, e 177 obrigações de 4 % de 2.º grau, por.....	16.995\$08
Comprámos em 1915 — 417 obrigações de 4 % de 2.º grau, por.....	22.518\$00
Total das obrigações adquiridas 1.541 de 4 % de 2.º grau, e 2.242 de 4 % de 2.º grau, por.....	266.909\$53
Resta applicar, em 31 de Dezembro de 1915, a verba de Escudos.....	22\$95
Somma igual — Escudos.....	266.932\$48

Com grande pesar tem o Conselho de se referir ao fallecimento de dois dedicados Vogaes do mesmo Conselho e do Comité de Paris, os Srs. Dominique Cerruty e Marius Bó, — o primeiro em 5 de Agosto de 1915 e o segundo em Fevereiro do corrente anno. Comquanto os nossos Corpos Gerentes tenham já manifestado o seu preito de veneração e de saudade pelos illu-tres extinctos, entende contudo o Conselho que mais uma vez deve consagrar algumas palavras á sua memoria.

Para as vagas dos Srs. Dominique Cerruty e Marius Bó nomeou o Comité de Paris, respectivamente em suas sessões de 8 de Janeiro ultimo e 6 de Maio corrente, os Srs. Pierre Girard e Gabriel Chanove,—nomeações estas que tem de ser confirmadas pela Assembleia Geral Ordinaria dos Srs. Obrigacionistas.

Tendo o Sr. Eduardo Ferreira do Amaral dado a sua demissão de Vogal do Conselho de Administração, em 31 de Março do corrente anno, foi pelos representantes dos Srs. Accionistas nomeado para substituir aquelle Sr., em conformidade do Art. 47.º dos Estatutos, o Sr. Alvaro Pedro de Sousa, — nomeação que, segundo o mesmo Artigo, terá de ser confirmada por esta Assembleia Geral.

Em virtude do preceituado nos Art.ºs 13.º, 24.º e 49.º dos Estatutos, terminam este anno o seu mandato os seguintes Vogaes dos Corpos Gerentes da Companhia:

no Conselho de Administração

por parte dos Obrigacionistas, os Ex.ºs Srs. :

Kergall, Alain Kergall e Génébrias de Fredaigue ;

por parte dos Accionistas, os Ex.ºs Srs. :

Augusto Carreira de Sousa e Fausto Cardoso de Figueiredo;

e no Conselho Fiscal

os Ex.ºs Srs. :

Dr. Antonio Centeno e Dr. Manuel Paes de Villas-Boas.

Em conformidade com os Art.ºs 13.º e 24.º, acima citados, podem ser reeleitos pela Assembleia Geral dos Srs. Accionistas os seus representantes no Conselho de Administração e os Vogaes do Conselho Fiscal.

As eleições dos representantes dos Srs. Obrigacionistas no Conselho de Administração competem á Assembleia Geral a realizar em Paris.

O vosso Conselho de Administração propõe que se mantenham em 1916-1917 as disposições vigentes relativamente á remuneração dos Corpos Gerentes da Companhia, Commissario do Governo e seu Adjunto, d'accordo com o disposto nos Art.ºs 12.º e 39.º dos Estatutos.

O Conselho de Administração continua entendendo que merecem louvor a Direcção Geral, os Chefes de Divisão e de Serviço e mais pessoal da nossa Companhia, tanto da Administração como dos Serviços dependentes d'aquella Direcção Geral.

(Continua)

ARREMATACÕES

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

1.ª Secção da Linha de Extremoz a Castello de Vide

No dia 28 do corrente mez, pelas 13 horas, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, se ha-de proceder ao concurso publico para arrematação da empreitada n.º 3, de fornecimento de 30.000 m³ de pedra britada para balastro, do 1.º lanço de Extremoz a Souzel, da linha de Extremoz a Castello de Vide.

A base de licitação é de 13.200\$00 e o deposito provisorio, que pode ser effectuado em qualquer das Thesourarias dos Caminhos de Ferro do Estado, até ao dia 27 do referido mez, é de 330\$00.

As condições de praça e o caderno de encargos, estão patentes ao publico na Secretaria do Serviço de Construcção e Estudos, rua de S. Mamede, 63, ao Caldas, Lisboa; na séde da 1.ª Secção da linha de Extremoz a Castello de Vide, em Extremoz, e na Direcção do Minho e Douro, Porto, onde podem ser examina dos todos os dias uteis, das 10 ás 16 horas.

OLYMPIA

O mais distincto Cinema de Lisboa

RENDEZ-VOUS ELEGANTE

Todos os dias «Matinéas» cinematographicas

AGENDA DO VIAJANTE

BILBAO Gran Hotel Viscaya. — Todo o conforto. Cozinha esmerada. Succursal na ilha 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 aseados —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. — 1, Campo do Toural, 18.—Este hotel é sem duvida um dos melhores da provincia, de inexcelsas commodidades e asseio; tratamento recommendavel—Proprietario, Domingos José Pires.

LISBOA C. Mahony & Amaral. — Commissions, consignações, transportes, etc. Vide anuncio 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 inexcelsivo. 3 Fachadas — Preciados, Galdo e Carmen. Preços modicos. — Proprietario, Emilio Ortega.

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

PORTO Grande Hotel do Porto. — Le meilleur de la ville. Lits a ressorts. Omnibus Telephone. Boite aux lettres—Salles de lecture et de reception. 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 Viuva de Justo M. Esteliez. — Agente internaciona—le—aduanas y transportes.

HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE DEZEMBRO DE 1916

COMPANHIA PORTUGUEZA

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Cintra	Lisboa-R	
7 21	8 33	5 25	6 33
10	11 7	8 40	7 41
11 15	12 22	8 58	9 41
12 5	h 12 46	9 3	10 45
12 50	1 57	11 26	12 27
3	4 10	1 12	2 13
b 5 20	g 6 1	3 17	4 20
5 31	6 42	5 23	6 29
b 6 15	7 9	b 6 53	7 33
7 3	8 10	7 27	8 37
g 8 55	g 10 5	9 7	10 7
11 14	12 25	11 12	12 5
h 11 55	h 1 2	—	—
1 6	2 13	—	—
Lisboa-R	Queiuz	Lisboa-R	
8 17	8 49	8 45	9 20
8 4	8 45	9 4	9 33
C. Sodre	Cascaes	C. Sodre	
b 6 55	7 46	5 25	6 31
b 8 0	9 1	b 7	7 47
9 10	10 18	7 40	8 47
10 45	11 53	b 8 50	9 37
12 41	1 32	9 35	10 41
b 12 41	3 8	b 10 45	11 32
3 20	4 28	b 12 15	1 2
h 5 25	6 16	h 2 5	b 2 52
6	7 1	3 50	4 56
a 6 40	7 21	b 5 20	6 9
b 7 30	8 21	6 40	7 49
8 40	9 48	b 7 50	8 37
10 10	11 18	9 40	10 46
11 40	12 48	b 11 30	12 17
12 45	1 45	12 10	1 16
C. Sodre	P. Arcos	C. Sodre	
6 19	6 55	7 5	7 40
8 15	8 45	8 55	9 30
12 5	12 41	12 55	1 30
h 1 10	1 40	h 1 10	2 25
h 2 45	3 15	h 3 25	4
4 31	4 56	5 6	5 38
5 20	6 6	6 15	6 50
6 55	7 31	7 50	8 25
Lisboa-R	V. Franca	Lisboa-R	
6 40	7 54	5 46	7 9
10 33	11 51	6 26	7 49
1 25	2 47	8 30	9 50
a 5 5	6 2	12 35	1 58
5 45	7 5	3 2	4 28
7 10	8 28	9 10	10 35
10 30	11 56	—	—
12 58	2 10	—	—
Lisboa-R	Sacavem	Lisboa-R	
6 40	7 21	6 24	7 9
8 44	9 29	7 4	7 49
10 33	11 18	9 6	9 50
1 25	2 12	11	11 43
3 40	4 23	1 12	1 58
a 5 5	5 35	3 43	4 28
5 45	6 32	5 50	6 37
6 56	7 35	8	8 45
9 5	9 45	9 51	10 35
10 36	11 22	10 42	11 26
12 58	1 42	11 18	11 47
Lisboa-P	E. Prata	Lisboa-P	
g 7 35	7 45	g 6 40	6 51
g 5 8	5 18	g 9 25	9 35
7	7 9	g 5 40	5 50

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R	Porto	Lisboa-R	
8 25	2 16	6 24	5 36
9 10	8 37	a 6 38	12 58
7 10	9 49	7 55	6 34
9 35	7 59	f 7 45	11 14
Lisboa-R.	Entrone.	Lisboa-R.	
5 5	8	4 5	8 19
7 55	11 28	11 40	5 5
Entrone.	Porto	Entrone.	
5 45	1 58	10 18	10 35
Alfarellos	Pombal	Entrone.	
5 44	7 8	6 15	11 41
Figueira	Coimbra	Figueira	
1 50	3 24	1 25	4 36
n 6 30	8 15	7 35	9 18
7 23	9 25	10 15	12 26
a 10 20	12 7	2 45	4 55
11 30	1 8	4 36	6 30
2 5	4 30	a 8 40	10 20
10 45	12 30	11 45	1 32
Colimbra	Louza	Colimbra	
5 25	6 54	7 10	8 39
m 12 2	1 43	m 9 33	3 40
4 35	5 50	6 5	7 14
Figueira	Alfarellos	Figueira	
5 30	7	—	—
6 44	7 21	—	—
8 25	9 7	—	—
11 43	12 54	—	—
Mais os para e de Coimbra			
Lisboa-R.	Figueira	Lisboa-R.	
8	3 5	3 25	12 1
4 25	12 44	5 30	12 43
Lisboa-R	T. Vedras	Lisboa-R	
5 54	8 43	6 10	9 20
Lisboa-R	Caldas	Lisboa-R	
8 4	1 8	1 25	6 14
Porto	Aveiro	Porto	
6 24	8 31	6 15	8 55
10 18	1 2	11 10	1 58
2 27	4 56	6 45	9 26
6 54	9 31	—	—
Porto	Ovar	Porto	
5 46	7 13	5 30	7 12
4 19	5 49	8 9	9 43
12 43	2 13	6 14	7 47
Mais os de Aveiro.			
Porto	Espinho	Porto	
6 55	7 48	9 36	10 37
8 58	9 50	10 49	11 36
12 15	1 11	4 42	5 8
o 1 37	2 33	9 48	10 45
g 5 21	6 13	12 5	1 3
10 51	11 43	—	—
Mais os de Ovar e Aveiro.			
Lisboa-R.	Val. d'Ale.	Lisboa-R.	
9 10	6 55	7 42	de Mad
a Mad.	9	8 10	5 36
r 4 35	10 35	a 11 25	de Mad.
aa Mad	8 1	a 9 28	i 2 21
7 55	7 55	5	5 5
Lisboa-R.	Badajoz	Lisboa-R.	
9 10	10 14	4 15	5 36
8 5	7 40	6 24	a 12 58
—	—	—	5 5

BEIRA ALTA

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Entrone.	T. das Var.	Entrone.	
7 30	1 23	4 24	9 30
Lisboa-R.	Guarda	Lisboa-R	
9 10	4 2	11 10	5 36
7 55	10 8	8 40	a 12 58
9 35	—	—	5 5
Setil	Vendas Novas	Setil	
j 5 40	9 30	5 20	8 30
8 57	10 49	j 11 45	3 13
7 11	10 20	7 32	9 40

MINHO E DOURO

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Villa Real	Lisboa	
8 10	9 43	4 31	7
Lisboa	Portimão	Lisboa	
8 10	6 50	7	7
Garvão	Grandola	Garvão	
3 10	6 15	7 10	10 54
Portimão	Villa Real	Portimão	
3 15	8 43	7 20	12 45
Portimão	Faro	Portimão	
3 15	5 49	10 10	12 45
Faro	V. R. S. Ant.	Faro	
7 10	9 43	4 30	7 15

SUL E SUESTE

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Pampilhosa	Figueira	
7 35	9 45	10 50	12 52
z 10 25	12	z 2 30	4 26
6 26	8 25	8 50	10 40
Pampilh.	F. Onoro	Pampilh.	
12 28	6 1	11 5	7 18
Pampilh.	Guarda	Pampilh.	
5 50	2 37	4 5	9 36
Pampilh.	Mangualde	Pampilh.	
r 9 2	12 58	p 1 50	4 36

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Barreiro	Lisboa	
6 30	7 5	6 20	7
8 15	8 50	7 40	8 15
10	10 45	9 3	10 5
11 30	12 5	11 25	12
1 15	12 5	1 15	1 50
2 45	3 20	2 55	3 30
4 3	7 10	1 55	5 30
6 5	6 40	5 55	6 30
8 10	8 50	8 7 40	8 20
—	—	h 9 30	10 10

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Setubal	Lisboa	
8 15	9 45	8 25	10 5
11 3	12 55	10 15	12
2 45	4 25	1 50	3 30
6 5	7 40	5	6 30
8 10	10 5	g 5 15	8 70
—	—	o 8 25	10 10
Lisboa	Aldegallega	Lisboa	
5 15	10 10	8 10	10 5
11 40	1 5	12	1 50
4 35	6 30	4 40	6 30
8 10	10 5	—	—
Lisboa	C. Branca	Lisboa	
4 33	8 15	—	—
Lisboa	Evora	Lisboa	
8 15	12 45	9 28	1 50
4 35	9 13	2 12	7
8 10	12 10	—	—
Gadanha	Montemor	Gadanha	
11 21	11 55	10 10	10 31
11 2	11 30	7 15	7 44
Lisboa	Villa Viçosa	Lisboa	
4 35	12 23	6 15	1 50
Lisboa	Môra	Lisboa	
8 15	3	6 40	1 50
Lisboa	Beja	Lisboa	
8 15	2 10	8 33	1 50
8 10	12 45	1 50	7
Lisboa	Moura	Lisboa	
8 15	4 50	6	1 50

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Villa Real	Lisboa	
8 10	9 43	4 31	7
Lisboa	Portimão	Lisboa	
8 10	6 50	7	7
Garvão	Grandola	Garvão	
3 10	6 15	7 10	10 54
Portimão	Villa Real	Portimão	
3 15	8 43	7 20	12 45
Portimão	Faro	Portimão	
3 15	5 49	10 10	12 45
Faro	V. R. S. Ant.	Faro	
7 10	9 43	4 30	7 15

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Braga	Porto	
g 4 51	7 52	4 5	4 46
8 22	10 50	8 15	10 10
10 12	12 53	11 58	2 49
2 19	4 4	x 2 55	4 42
p 5 10	7 1	5 47	8 10
12 18	2 11	8 10	11 32
Porto	Vianna	Porto	
4 53	9 4	7 9	11 32
Porto	Vaiença	Porto	
8 22	1 10	5 10	10 10
p 2 19	5 38	x 1 6	4 42
5 10	9 50	3 24	8 10
Porto</			

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

T A R I F A S

A V I S O S A O P U B L I C O

E T C . E T C .

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894 — Séde: Estação do Rocio — Lisboa

AVISO AO PUBLICO

APLICAÇÃO

DA

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 24 — GRANDE VELOCIDADE

Às remessas de agua potavel, azeitona (com ou sem agua), batatas, flôres naturaes (cortadas), frutas verdes, hortaliças, legumes verdes, leite e tuberas

DESTINADAS ÀS ESTAÇÕES DE

Figueira da Foz, Guarda e Vizeu

A partir de 10 de Dezembro de 1915, aos transportes de grande velocidade acima indicados que, procedendo de qualquer das estações desta Companhia, se destinem, por via Beira Alta, ás de Figueira da Foz, Guarda ou Vizeu, será aplicada a tarifa especial interna n.º 24 dêstes Caminhos de Ferro Portugueses ligada «de officio» com a 3.ª Ampliação á tarifa especial interna n.º 2 de grande velocidade da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta ou com esta ultima e com a tarifa especial n.º 13 de grande velocidade da Companhia Nacional de Caminhos de Ferro (Ramal de Vizeu), conforme o caso.

Os preços a aplicar a estes transportes serão pois os seguintes:

No percurso da Companhia Portuguesa — Os resultantes da tabela B da tarifa especial interna n.º 24 de grande velocidade.

No percurso da Companhia da Beira Alta — Os seguintes preços por tonelada, incluídas as despesas accessorias:

	Remessas de	
	Detalhe	Vagão completo
De Pampilhosa a Figueira da Foz (local)	1567	—
» » » Guarda (local)	5502	4555
» » » Santa Comba (transmissão—Destino a Vizeu)	4564	1544
» Guarda a Santa Comba (transmissão)	4509	3578
» » » Figueira da Foz (local)	5589	5562

No percurso da Companhia Nacional — Os seguintes preços por tonelada, incluídas as despesas accessorias:

De Santa Comba a Vizeu (local) {	Remessas de detalhe	1592
	» » vagão completo	1582

Em tudo o mais continuam em vigor as disposições da tarifa especial interna n.º 24 de grande velocidade de 29 de Abril de 1914 e as do Aviso ao Publico B. 2388 de 27 de Agosto de 1914.

Lisboa, 7 de Dezembro de 1915.

B. 2.552

O Director Geral da Companhia
Ferreira de Mesquita

Exploração — Serviço do Tratego
Expediente n.º 846

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894 — Séde : Estação do Rocio — Lisboa

AVISO AO PUBLICO**Serviço que prestam as estações,
apeadeiros, despachos centrais e cais desta Companhia**

Para elucidação do público se faz saber pelo presente Aviso que as estações, apeadeiros, despachos centrais e cais das linhas exploradas por esta Companhia constantes do quadro a seguir fazem actualmente serviço com as restrições no mesmo designadas.

Todas as demais estações e apeadeiros destas linhas prestam serviço completo, isto é, de passageiros, bagagens, cães, mercadorias, veiculos e animais em grande e pequena velocidade, tanto interno como combinado.

Designação	Classificação	Situação	Serviço que prestam
Aguas da Curia	Apeadeiro	Linha do Norte	1
Agúda	»	» » »	1
Alcainça-Moinhos	»	Linha de Cintra-Torres	1
Alcantara-Mar	Estação	Ramal de Cascaes	2
» » -Doca	Caes-maritimo	» » »	3
» » -Entrepoto	» do Porto de Lisboa	» » »	3
Alcaria	Apeadeiro	Linha da Beira Baixa	1
Algés	Estação	Ramal de Cascaes	4
Algueirão	Apeadeiro	Linha de Cintra	1
Almalaguez	»	» da Louzã	5
Ameal	»	» do Norte	1
Anços (Villa Nova de)	»	» » »	6
Arieiro-Perna de Pau	»	» de Cintura	1
Avanca	»	» do Norte	7
Aveiro-Canal	Ramal	» » »	8
Banhos d'Amieira	Apeadeiro	» de Figueira-Alfarellos	9
Bemcanta	»	» do Norte	1
Bicanho	»	» de Figueira-Alfarellos	9
Bifurcação de Lares	»	» » » »	10
Bom Successo	»	Ramal de Cascaes	5
Buraca	»	Linha de Cintra	10
Cabo Ruivo	»	» » Leste	1
Cacia	»	» do Norte	6
Cae-Agua	»	Ramal de Cascaes	5
Caes do Régo	Caes	Linha de Cintura	11

Designação	Classificação	Situação	Serviço que prestam
Caes de Santos (Caes do Sodré)	Caes do Porto de Lisboa	Ramal de Cascaes	3
» do Sodré	Estação	» » »	12
» » » (Santos)	Vidé Caes de Santos		-
Campolide	Estação	Linha Urbana	13
Canellas	Apeadeiro	» do Norte	1
Carricho	»	» de Torres-Figueira	1
Carvalheira	»	» do Norte	1
Carvalhosas	»	» da Louzã	5
Casaes	»	» do Norte	1
Caxias	Estação	Ramal de Cascaes	13
Central do Porto	Despacho Central	Cidade do Porto	14
Central-Ribeira Velna	» »	Cidade de Lisboa	17
Chellas	Apeadeiro	Linha de Cintura	10
Coimbrões	»	Linha do Norte	1
Collares-Central	Despacho-Central	Vila de Collares	14
Conceição	Apeadeiro	Linha de Cintra-Torres	1
Cortegáça	»	» do Norte	1
Cruz da Pedra	»	» de Cintra	10
Cruz Quebrada	Estação	Ramal de Cascaes	15
Dafundo	Apeadeiro	» » »	13
Damaia	»	Linha de Cintra	1
Doca de St.º Amaro	Vidé Alcantara-Mar-Doca		-
Entre-Campos	Apeadeiro	Linha de Cintura	1
Estoril	Estação	Ramal de Cascaes	15
Feliteira	Apeadeiro	Linha de Cintra-Torres	1
Fontella	»	Linha de Figueira-Alfarellos	1
Francellos	»	» do Norte	1
General Torres	»	» » »	10
Jerumello	»	» de Cintra-Torres	1
Junqueira	»	Ramal de Cascaes	5
Laranjeiras	»	Linha de Cintura	1
Lares	»	» » Figueira-Alfarellos	16
Lisboa Mar	Caes maritimo	Estação de Lisboa Caes Soldados	18
Lisboa-C. Soldados-Entreposto	» Porto de Lisboa	» » » »	3
Lisboa-Rocio	Estação	Linha Urbana	19
» -Aterro	Despacho Central	Cidade de Lisboa	17
» -Central	» »	» » »	17
» -Ribeira Velha	Vidé Central Ribeira-Velha		-
» -Terreiro do Trigo	Linha	Linha de Leste	3
» -Mercado	Caes	» » Cintura	20
Magdalena	Apeadeiro	» do Norte	1
Macheia	»	» de Cintra-Torres	1
Marujal	»	» « Torres-Figueira	1
Marvilla	»	» » Cintura	1
Matta	»	» » Leste	21
Melêças	»	» » Cintra-Torres	1
Mercês	»	» » Cintra	6

Designação	Classificação	Situação	Serviço que prestam
Miramar	Apeadeiro.....	Linha do Norte	1
Montemór	"	" de Figueira-Alfarellos.....	1
Monte-Estoril	"	Ramal de Cascaes	5
Morgado	"	Linha de Vendas Novas	1
Mouchinha	"	" » Torres-Figueira	1
Oyã	"	" do Norte	1
Oeiras	Estação	Ramal de Cascaes	13
Padrão	Apeadeiro.....	Linha da Louzã.....	5
Parâmos	"	" do Norte	1
Pataias	"	" de Torres Figueira	1
Parede-Galliza	Estação.....	Ramal de Cascaes	15
Pedra Furada.....	Apeadeiro.....	Linha de Cintra-Torres.....	1
Pedreira	"	" do Norte	1
Pereira	"	" » »	1
Poço do Bispo	Estação	" de Leste	18
Rêgo.....	Apeadeiro.....	Linha de Cintura.....	1
Regueira de Pontes.....	"	" » Torres-Figueira	1
Revelles	"	" » Figueira-Alfarellos	1
Rio de Mouro.....	"	" » Cintra	1
Salreu	"	" do Norte	1
Santa Iria.....	"	" de Leste.....	1
Santo Aleixo	"	" » Figueira-Alfarellos	16
Santo Amaro	"	Ramal de Cascaes	5
Santos	"	" » »	5
S. Domingos	"	Linha de Cintra.....	16
S. João do Estoril.....	"	Ramal de Cascaes	6
Sapataria	"	Linha de Cintra-Torres.....	1
Sete Rios-Jardim	"	" » Cintura	10
Sisto.....	"	" do Norte	1
Trémoa.....	"	" da Louzã	5
Vallega	"	" do Norte	1
Villa Nova d'Anços	Vidé Anços		—

1 — Serviço de passageiros sem bagagem. Não vende bilhêtes. As cobranças são feitas em transitio.

2 — Serviço de passageiros, bagagens, cães e mercadorias, em grande e pequena velocidade, interno e combinado, nas seguintes condições:

- Expedições** — A pesagem e condução dos volumes para o local onde devem ser carregados, deve ser coadjuvada pelos expedidores.
- Chegadas** — As remessas tem de ser retiradas dentro das 12 horas da sua chegada, do local onde tenham sido descarregadas para o que os consignatarios serão avisados pela estação. Não é permitido aos expedidores a renúncia ao Aviso de chegada.
- Vagões completos** — Só expêde ou recebe remessas de vagão completo, quando as operações de carga ou descarga sejam de conta e risco dos expedidores e consignatarios e efectuadas com gente sua.
- Armazenagem gratuita** — O praso de armazenagem gratuita é limitado, seja qual fôr a tarifa aplicada, a 6 horas para a grande velocidade e 12 horas para a pequena velocidade, contadas desde aquêla em que os volumes fôrem apresentados á expedição, ou da da chegada do comboio em que fôram transportados.

3 — Serviço interno e combinado de remessas em pequena velocidade de ou para o Porto de Lisboa nas condições do Aviso ao Publico B. 2169 de 26 de Dezembro de 1912.

4 — Serviço de passageiros, bagagens, cães, mercadorias e toiros, em grande e pequena velocidade, interno e combinado, nas condições do Aviso ao Publico B. 1948 de 10 de Março de 1911.

5 — Serviço interno de passageiros, bagagens e recovagens de volumes de pêso indivisivel até 100 quilos. Não permuta serviço de bagagens e recovagens com outros apeadeiros ou estações de serviço reduzido e só recebe as que tenham sido expedidas em portes pagos á partida.

No apeadeiro do **Bom Sucesso** a condução dos volumes para o local onde teem de ser carregados, deve ser coadjuvada pelos expedidores.

6 — Serviço de passageiros, bagagens, mercadorias para volumes de pêso indivisivel até 100 quilos em grande velocidade, interno e combinado, com as restrições estabelecidas em 13.

7 — Serviço interno de passageiros e bagagens e combinado com a Beira Alta, Sul e Sueste e Vale do Vouga. Vende tambem bilhêtes para Porto da tarifa P. 10.

8 — Serviço interno e combinado de remessas em pequena velocidade por vagão completo com a exclusão de animais vivos e materias perigosas, nas condições dos Avisos ao Publico B. 2251 e 2498 de 19 de Setembro de 1913 e 9 de Junho de 1915.

9 — Serviço de passageiros sem bagagem quando se anunciar.

10 — Serviço de passageiros sem bagagem. Vende bilhêtes.

11 — Serviço interno e combinado de remessas por vagão completo de gado suino e mercadorias não sujeitas a imposto de consumo, a granel ou cujo acondicionamento permita o seu fiel reconhecimento, e, apenas de ou para estações de linhas portuguezas, nas condições dos Avisos ao Publico B. 1561 de 17 de Junho de 1907 e B. 1672 de 3 de Setembro de 1908.

12 — Serviço de passageiros, bagagens e cães limitado para as estações do ramal de Cascaes, e mercadorias em grande e pequena velocidade, interno e combinado, limitado a volumes de pêso indivisivel até 100 quilos e nas condições estabelecidas em 13.

13 — Serviço de passageiros, bagagens, cães e mercadorias em grande e pequena velocidade, interno e combinado, com as seguintes restrições:

a) Não expede nem recebe volumes de pêso indivisivel superior a 100 quilos; veículos e animais (excepto cães e os taxados a pêso segundo os artigos 53 e 69 da Tarifa Geral).

b) **Expedições** — A peságem e condução dos volumes para o local onde teem de ser carregados, deve ser coadjuvada pelos expedidores.

c) **Chegadas** — As remessas devem ser retiradas dentro das 12 horas da sua chegada, do local onde forem descarregadas, para o que os consignatarios serão avisados pela estação. Não é permitido aos expedidores a renuncia ao Aviso de chegada.

d) **Armazenagem gratuita** — O praso de armazenagem gratuita, é limitado, seja qual fôr a tarifa aplicada, a 6 horas para a grande e 12 para a pequena velocidade, contadas desde aquêla em que os volumes forem apresentados para expedir, ou da da chegada do comboio onde forem transportados.

14 — Serviço de camionagem entre a povoação e a estação de caminho de ferro, em conformidade das tarifas respectivas.

15 — Serviço de passageiros, bagagens, cães, mercadorias em grande e pequena velocidade interno e combinado, sendo o praso para a retirada das remessas limitado a 12 horas da sua chegada e o praso de armazenagem gratuita limitado a 6 horas para a grande velocidade e a 12 horas para a pequena velocidade, contadas daquêla em que os volumes foram depositados para expedir, ou da da chegada do comboio em que foram transportados.

16 — Serviço de passageiros, bagagens, cães e mercadorias em grande velocidade. Não expede nem recebe veículos nem animais (excepto os taxados a pêso em conformidade do artigo 53 da Tarifa Geral).

17 — Serviço de passageiros e camionagem de ou para as estações de caminho de ferro e a domicilio, em conformidade da tarifa respectiva. Além deste serviço o **Despacho Central de Lisboa-Aterro** vende bilhetes inteiros e meios da Tarifa Geral, em conformidade do Aviso ao Publico B. 1964 de 9 de Maio de 1911.

18 — Serviço de mercadorias, veículos e animais, sómente em pequena velocidade.

19 — Além do serviço designado em 16, expede e recebe peixe fresco, salgado ou salpicado, sómente para a linha do Oeste.

20 — Serviço de expedição e recepção de gado de qualquer especie, mercadorias em pequena velocidade e por vagão completo, nas condições dos Avisos ao Publico B. 1565 e 1671 de 17 de Junho de 1907 e 3 de Setembro de 1908.

21 — a) Passageiros sem bagagem limitado ás estações desta Companhia. Não vende bilhêtes; as cobranças são feitas em transitio.

b) Mercadorias, veículos e gado em grande e pequena velocidade, interno e combinado, excepto metálico, valores e reembolsos, e á expedição de generos sujeitos a deterioração ou cujo valor seja inferior ao dos portes, nas condições expressas no Aviso ao Publico B. 1745 de 12 de Junho de 1909.

Lisboa, 30 de Dezembro de 1915.

O Director Geral da Companhia
Ferreira de Mesquita

B. 2:557

Exploração — Serviço do Tratego
Expediente n.º 1.857

950 exemplares

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima. — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Séde: Estação do Rocio — Lisboa

Aviso ao Publico

Previne-se o publico de que a partir da data do presente **se considera anulada**, para todos os efeitos, **a tarifa internacional n.º 308 de grande velocidade** desta Companhia, relativa a viagens de excursão em grupos pelos comboios ordinarios ou por comboios especiais de Lisboa-Rocio ou Porto-Campanhã a Bordeus ou Paris e volta.

Lisboa, 15 de Janeiro de 1916.

O Director Geral da Companhia

Ferreira de Mesquita

B. 2.559

Exploração — Serviço do Trafego
Expediente n.º 794

950 exemplares

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima. — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Séde: Estação do Rocio — Lisboa

E

Caminhos de Ferro do Sul e Sueste e Companhia dos Caminhos de Ferro de Madrid a Caceres e a Portugal e do Oeste de Espanha

TARIFA INTERNACIONAL N.º 201 — GRANDE VELOCIDADE

(Internacional n.º 214 de g. v. da Companhia de Madrid-Caceres-Portugal e Oeste de Espanha)

PARA TRANSPORTE DE

COMESTIVEIS E GENEROS FRESCOS

Em applicação desde 15 de Abril de 1916

§ 1.º

Mariscos não designados nos demais parágrafos desta tarifa, e peixe fresco em sal ou em gelo, excepto o indicado no parágrafo 2.º

Das estações abaixo ás da frente	Preços por tonelada (incluidas as despesas de manutenção)											
	Madrid (Delicias ou Empalme)	Torrijos	Talavera de la Reina	Navalmoral	Cañaverall	Caceres	S. Vicente	Plasencia Ciudad	Bejar	Salamanca	Zamora	Astorga
As compreendidas entre:	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos
Lisboa R., Lisboa P. Abrantes e V. Novas (1)	C. P. . .	13\$61	15\$59	16\$22	16\$21	16\$22	13\$24	15\$34	14\$57	12\$88	11\$00	11\$00
	M. C. P.	20\$59	18\$61	16\$45	12\$54	7\$54	4\$76	1\$94	9\$40	11\$09	12\$97	15\$64
	Total . .	34\$20	34\$20	32\$67	28\$75	23\$76	18\$00	17\$28	23\$97	23\$97	23\$97	26\$64
Estarreja, Paialvo e Louzã	C. P. . .	15\$42	17\$43	17\$98	17\$72	17\$29	13\$96	15\$34	15\$78	14\$16	12\$29	12\$42
	M. C. P.	18\$78	16\$77	14\$69	11\$03	6\$47	4\$04	1\$94	8\$19	9\$81	11\$68	14\$22
	Total . .	34\$20	34\$20	32\$67	28\$75	23\$76	18\$00	17\$28	23\$97	23\$97	23\$97	26\$64
Porto-Campanhã e Ovar	C. P. . .	16\$61	18\$63	19\$10	18\$65	17\$92	14\$39	15\$34	16\$52	14\$96	13\$13	13\$35
	M. C. P.	17\$59	15\$57	13\$57	10\$10	5\$84	3\$61	1\$94	7\$45	9\$01	10\$84	13\$29
	Total . .	34\$20	34\$20	32\$67	28\$75	23\$76	18\$00	17\$28	23\$97	23\$97	23\$97	26\$64
Cascaes, Caes do Sodré e Alcantara-Terra	C. P. . .	14\$22	16\$22	16\$82	16\$73	16\$59	13\$50	15\$34	14\$99	13\$32	11\$44	11\$48
	M. C. P.	19\$98	17\$98	15\$85	12\$02	7\$17	4\$50	1\$94	8\$98	10\$65	12\$53	15\$16
	Total . .	34\$20	34\$20	32\$67	28\$75	23\$76	18\$00	17\$28	23\$97	23\$97	23\$97	26\$64
Obidos, Bemfica e Cintra	C. P. . .	16\$07	18\$09	18\$60	18\$23	17\$64	14\$20	15\$34	16\$18	14\$60	12\$75	12\$93
	M. C. P.	18\$13	16\$11	14\$07	10\$52	6\$12	3\$80	1\$94	7\$79	9\$37	11\$22	13\$71
	Total . .	34\$20	34\$20	32\$67	28\$75	23\$76	18\$00	17\$28	23\$97	23\$97	23\$97	26\$64
Figueira da Foz, Verri-de e Caldas da Rainha	C. P. . .	16\$12	18\$13	18\$64	18\$27	17\$66	14\$21	15\$34	16\$21	14\$63	12\$78	12\$97
	M. C. P.	18\$08	16\$07	14\$03	10\$48	6\$10	3\$79	1\$94	7\$76	9\$34	11\$19	13\$67
	Total . .	34\$20	34\$20	32\$67	28\$75	23\$76	18\$00	17\$28	23\$97	23\$97	23\$97	26\$64

(1) Quando as remessas procedam das linhas do Sul e Sueste cobrar-se-hão, além do preço acima indicado para Vendas Novas, os participes correspondentes ao Sul e Sueste indicados no quadro inserto na pagina 7.

§ 2.º

Anchovas, arbustos, aves mortas, bebidas gazosas, caça morta, cágados, caracois,
 carangueijos, carnes frescas, cerveja, coelhos domesticos vivos, cogumelos, escabeches de aves,
 de carnes e de peixe, flôres naturais, frutas frescas e sêcas,
 gêlo, hortaliças, legumes verdes, leite, levadura, lulas, manteiga, neve, pão, peixe sêco, plantas vivas,
 queijo fresco, requeijão, sardinhas frescas (em sal ou gêlo) ou salgadas e túberas

Das estações abaixo ás da frente ou vice-versa	Preços por tonelada (incluidas as despesas de manutenção)												
	Madrid(Delicias ou Empalme)	Torrijos	Talavera de la Reina	Navalmoral	Cañaveral	Caceres	S. Vicente	Plasencia Ciudad	Bejar	Salamanca	Zamora	Astorga	
As compreendidas entre:	Escudos.	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	
Lisboa R., Lisboa P. Abrantes e V. Novas ⁽¹⁾	C. P. . . .	9\$17	10\$50	10\$60	10\$59	10\$60	10\$60	11\$93	9\$67	8\$55	7\$30	7\$30	7\$30
	M. C. P.	13\$87	12\$54	10\$75	8\$19	4\$93	3\$80	1\$88	6\$24	7\$36	8\$61	10\$37	13\$55
	Total..	23\$04	23\$04	21\$35	18\$78	15\$53	14\$40	13\$81	15\$91	15\$91	15\$91	17\$67	20\$85
Bemposta e Marvão...	C. P. . . .	4\$74	5\$69	5\$95	6\$32	7\$10	7\$52	11\$93	6\$01	4\$98	3\$97	3\$82	3\$63
	M. C. P.	18\$30	17\$35	15\$40	12\$46	8\$43	6\$88	1\$88	9\$90	10\$93	11\$94	13\$85	17\$22
	Total..	23\$04	23\$04	21\$35	18\$78	15\$53	14\$40	13\$81	15\$91	15\$91	15\$91	17\$67	20\$85
Chança e Elvas.....	C. P. . . .	6\$77	7\$96	8\$18	8\$43	8\$93	9\$17	11\$93	7\$86	6\$72	5\$54	5\$43	5\$28
	M. C. P.	16\$27	15\$08	13\$17	10\$35	6\$60	5\$23	1\$88	8\$05	9\$19	10\$37	12\$24	15\$57
	Total..	23\$04	23\$04	21\$35	18\$78	15\$53	14\$40	13\$81	15\$91	15\$91	15\$91	17\$67	20\$85
Estarreja, Paialvo e Louzã.....	C. P. . . .	10\$39	11\$74	11\$75	11\$58	11\$29	11\$17	11\$93	10\$47	9\$39	8\$16	8\$24	8\$35
	M. C. P.	12\$65	11\$30	9\$60	7\$20	4\$24	3\$23	1\$88	5\$44	6\$52	7\$75	9\$43	12\$50
	Total..	23\$04	23\$04	21\$35	18\$78	15\$53	14\$40	13\$81	15\$91	15\$91	15\$91	17\$67	20\$85
Porto-Campanhã e Ovar	C. P. . . .	11\$19	12\$55	12\$48	12\$19	11\$71	11\$51	11\$93	10\$96	9\$92	8\$71	8\$86	9\$06
	M. C. P.	11\$85	10\$49	8\$87	6\$59	3\$82	2\$89	1\$88	4\$95	5\$99	7\$20	8\$81	11\$79
	Total..	23\$04	23\$04	21\$35	18\$78	15\$53	14\$40	13\$81	15\$91	15\$91	15\$91	17\$67	20\$85
Cascaes, Caes do Sodré e Alcantara-Terra....	C. P. . . .	9\$58	10\$93	10\$99	10\$93	10\$84	10\$80	11\$93	9\$95	8\$84	7\$59	7\$62	7\$65
	M. C. P.	13\$46	12\$11	10\$36	7\$85	4\$69	3\$60	1\$88	5\$96	7\$07	8\$32	10\$05	13\$20
	Total..	23\$04	23\$04	21\$35	18\$78	15\$53	14\$40	13\$81	15\$91	15\$91	15\$91	17\$67	20\$85
Obidos, Bemfica e Cintra	C. P. . . .	10\$83	12\$19	12\$15	11\$91	11\$53	11\$36	11\$93	10\$74	9\$68	8\$46	8\$58	8\$74
	M. C. P.	12\$21	10\$85	9\$20	6\$87	4\$00	3\$04	1\$88	5\$17	6\$23	7\$45	9\$09	12\$11
	Total..	23\$04	23\$04	21\$35	18\$78	15\$53	14\$40	13\$81	15\$91	15\$91	15\$91	17\$67	20\$85
Figueira da Foz, Verri- de e Caldas da Rainha	C. P. . . .	10\$86	12\$22	12\$18	11\$94	11\$54	11\$37	11\$93	10\$76	9\$71	8\$48	8\$60	8\$77
	M. C. P.	12\$18	10\$82	9\$17	6\$84	3\$99	3\$03	1\$88	5\$15	6\$20	7\$43	9\$07	12\$08
	Total..	23\$04	23\$04	21\$35	18\$78	15\$53	14\$40	13\$81	15\$91	15\$91	15\$91	17\$67	20\$85
Guarda e Alferrarede..	C. P. . . .	10\$44	11\$80	11\$80	11\$62	11\$32	11\$19	11\$93	10\$50	9\$43	8\$19	8\$28	8\$40
	M. C. P.	12\$60	11\$24	9\$55	7\$16	4\$21	3\$21	1\$88	5\$41	6\$48	7\$72	9\$39	12\$45
	Total..	23\$04	23\$04	21\$35	18\$78	15\$53	14\$40	13\$81	15\$91	15\$91	15\$91	17\$67	20\$85

(1) Quando as remessas procedam ou se destinem ás linhas do Sul e Sueste cobrar-se-hão, além do preço acima indicado para Vendas Novas, os participes correspondentes ao Sul e Sueste indicados no quadro inserto na pagina 7.

§ 3.º

Ameijoas e ostras em caixas

Das estações da frente ás abaixo indicadas		Preços por tonelada (incluidas as despesas de manutenção)					
		As compreendidas entre :					
		Lisboa R., Lisboa P., Abrantes e Vendas Novas (1)	Estarreja, Paialvo e Louzã	Porto-Campanhã e Ovar	Cascaes, Caes do Sodré e Alcantara-Terra	Obidos, Bemfica e Cintra	Figueira da Foz, Verride e Caldas da Rainha
		Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos
Madrid (Delicias ou Empalme)	C. P.	7\$88	8\$93	9\$62	8\$23	9\$30	9\$33
	M. C. P.	11\$92	10\$87	10\$18	11\$57	10\$50	10\$47
	Total..	19\$80	19\$80	19\$80	19\$80	19\$80	19\$80
Torrijos	C. P.	9\$02	10\$09	10\$79	9\$39	10\$47	10\$50
	M. C. P.	10\$78	9\$71	9\$01	10\$41	9\$33	9\$30
	Total..	19\$80	19\$80	19\$80	19\$80	19\$80	19\$80
Talavera	C. P.	9\$83	10\$90	11\$58	10\$20	11\$27	11\$30
	M. C. P.	9\$97	8\$90	8\$22	9\$60	8\$53	8\$50
	Total..	19\$80	19\$80	19\$80	19\$80	19\$80	19\$80

NOTA — As remessas de ameijoas e ostras destinadas a estações não compreendidas nas zonas indicadas neste parágrafo, mas incluídas nas zonas indicadas no § 2.º, serão taxadas pelos preços do citado § 2.º.

(1) Quando as remessas procedam das linhas do Sul e Sueste, cobrar-se-hão, além do preço acima indicado para Vendas Novas, os participes correspondentes ao Sul e Sueste, indicados no quadro inserto na pagina 7

§ 4.º

Creação (aves vivas) e ovos

Das estações da frente ás de Madrid Delicias ou Empalme		Preços por tonelada (incluidas as despesas de manutenção)								
		As compreendidas entre :								
		Lisboa R., Lisboa P., Abrantes e Vendas Novas (1)	Bemposta e Marvão	Chança e Elvas	Estarreja, Paialvo e Louzã	Porto-Campanhã e Ovar	Cascaes, Caes do Sodré e Alcantara-Terra	Obidos, Bemfica e Cintra	Figueira da Foz, Verride e Caldas da Rainha	Guarda e Alferrrede
		Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	
Companhia Portuguesa		11\$46	5\$93	8\$47	12\$98	13\$99	11\$98	13\$53	13\$57	13\$05
	M. C. P.	17\$34	22\$87	20\$33	15\$82	14\$81	16\$82	15\$27	15\$23	15\$75
	Total	28\$80	28\$80	28\$80	28\$80	28\$80	28\$80	28\$80	28\$80	28\$80

(1) Quando as remessas procedam das linhas do Sul e Sueste, cobrar-se-hão, além do preço acima indicado para Vendas Novas, os participes correspondentes ao Sul e Sueste, indicados no quadro inserto na pagina 7.

Condições especiais de aplicação correspondentes ao § 4.º

1.ª — Para os transportes de criação só se admitem jaulas ou gaiolas de madeira consistente para que possam ser carregadas umas sobre as outras sem risco para o seu conteúdo e que tenham, pelo menos, 35 centímetros de altura, com barrotes fixos ou réde de arame, com uma só porta e construídas de tórma e em tão perfeito estado de conservação que impeçam em absoluto a saída ou subtracção da criação por quaisquer aberturas ou intervalos do gradeamento. Os expedidores deverão precintar a porta com corda de arame e sêlos de chumbo marcados com tenazes de sua propriedade, marcas que deverão ser consignadas na nota de expedição.

2.ª — Em nenhum caso as linhas transportadoras se encarregarão do sustento da criação.

3.^a — Os expedidores poderão transportar em cada gaiola o numero de aves que julgarem conveniente mas sob sua exclusiva responsabilidade, não sendo as linhas transportadoras, portanto, responsaveis pelas aves que morram ou sofram depreciação.

4.^a — As linhas transportadoras declinam tambem toda a responsabilidade pelos prejuizos que, para as aves, possam advir da falta de consistencia ou capacidade das jaulas.

5.^a — As linhas transportadoras não assumem qualquer responsabilidade pelos prejuizos resultantes de asfixia, esmagamento ou outras causas análogas, sendo unicamente obrigadas a entregar ao consignatario a criação despachada, com o seu peso exacto, deduzidas as quebras naturais, em bom ou mau estado, viva ou morta, a não ser que se prove que as avarias são devidas a negligencia do pessoal.

6.^a — Os ovos deverão ser transportados exclusivamente em caixas precintadas, de boa construção. O acondicionamento interior deverá ser de palha cortada, feno, serradura, casca de arroz ou aparas de papel, para evitar a deterioração da mercadoria, e o peso de cada volume não deverá exceder 60 quilogramas, devendo a madeira de que forem construidas as caixas ter a espessura de 0^m,015, pelo menos. Em nenhum caso serão as linhas transportadoras responsaveis pelas avarias que resultem do não cumprimento das disposições indicadas na presente condição pelo que respeita á embalagem dos ovos.

7.^a — No caso de extravio ou avaria das remessas de criação ou ovos, ou quando, por qualquer causa cuja responsabilidade possa ser imputada ás linhas transportadoras, estas tenham de satisfazer indemnisações, serão essas indemnisações calculadas, com prévia dedução da quebra natural, em harmonia com as disposições do Art.º 371 do **Codigo de Comercio espanhol**, pelo preço official do mercado, em vigor na data em que, regulamentarmente, a remessa devia ser posta á disposição do consignatario.

8.^a — As remessas de criação e ovos podem ser carregadas, indistintamente, em vagões fechados com janelas, ou abertos, sem que, por este facto, as linhas transportadoras aceitem qualquer responsabilidade pelas avarias que possam produzir-se.

9.^a — Quando as Alfandegas de Valência de Alcantara ou Marvão mandarem abrir as gaiolas ou caixas e, por conseguinte, inutilisarem a precinta feita pelo expedidor, serão novamente precintadas as portas das gaiolas ou as caixas pelo Agente alfandegario que efectue o despacho, surtindo esta precinta o mesmo efeito que a do expedidor, pelo que respeita á irresponsabilidade das linhas transportadoras.

§ 5.º

Creação (aves vivas) por vagão completo

	Preços de transporte por vagão e kilometro entre qualquer estação de C. P. ou do S. Sueste e qualquer de M. C. P.	
	Percurso português	Percurso espanhol
	Escudos	Escudos
Quando o transporte se efectue em vagões-jaulas de propriedade das linhas transportadoras	\$19	\$18
Quando o transporte se efectue em vagões-jaulas de propriedade dos interessados.....	\$13	\$13
Retorno dos vagões vasis de qualquer propriedade	\$02	\$02

Condições especiais de aplicação correspondentes ao § 5.º

1.^a — Estes transportes poderão efectuar-se em vagões de propriedade das linhas transportadoras ou dos expedidores.

Se os vagões pertencerem aos expedidores è indispensavel:

- a) Que tenha sido autorizada a sua circulação pelos Governos Português e Espanhol e pelos Serviços de Material e Tracção das linhas transportadoras.
- b) Que sejam entregues para circularem munidos de caixas de lubrificação e de tubo de intercomunicação.
- c) Que tenham inscritos de ambos os lados o nome e o apelido do seu proprietario.
- d) Será de conta dêste a reparação ou substituição das rodas, aros, eixos, caixas de lubrificação, etc., quando isso se torne necessario em consequencia de fractura, desgaste, avaria, aquecimento, etc. Para facilidade de reparações deverá o proprietario depositar nas oficinas das linhas interessadas um certo numero de peças de sobrecelente, taes como caixas de lubrificação, molas de tracção, e de suspensão, etc., cuja lista lhes será fornecida pelos respectivos Serviços de Material e Tracção.
- e) Cada vez que tiverem de ser utilizados para transporte serão examinados por Agentes das linhas transportadoras para se reconhecer se estão em condições de circular.

- f) Será de conta das linhas transportadoras a lubrificação deste material.
- g) Quando as avarias sejam devidas a casos fortuitos de força maior ou provenientes de uso dos vagões, as linhas transportadoras farão as necessárias reparações por conta dos donos, os quais satisfarão a respectiva importancia e bem assim a taxa do percurso que os vagões effectuarem desde o ponto em que se tenham inutilizado até á officina de reparação.

2.^a — A carga e descarga da criação, quer os vagões sejam de propriedade particular, quer pertençam ás linhas transportadoras, serão feitas por gente dos expedidores e consignatarios, respectivamente, e realizar-se-hão no local que, para esse effeito, fôr designado pelas referidas linhas.

Cada vagão será despachado por um só expedidor para um só consignatario e para um unico destino.

3.^a — Por cada vagão a expedir será concedido ao remetente um passe gratuito de ida e volta entre o ponto de origem e o de destino da remessa, para que esta possa ser acompanhada por um guarda-tratador sob a iniludivel vigilancia do qual se fará o transporte e que terá por obrigação conservar fechado o vagão, olhar pelas boas condições do material e prover á alimentação e guarda da criação, ficando as linhas transportadoras isentas de qualquer responsabilidade, não só pelos accidentes da viagem independentes da sua vontade e inerentes a esta especie de transportes, como tambem pelas faltas que se dêem na criação se as portas dos vagões se abrirem ou se a rêde de arame se avariar, etc.

4.^a — O passe do guarda está sojeito aos impostos que os Governos de Portugal e Espanha recebem pelos bilhetes ordinarios.

Ao preencher a nota de expedição, o remetente indicará o nome da pessoa a favor da qual ha-de conceder-se o passe.

O guarda-tratador poderá viajar á ida no vagão que levar a criação, se as condições do veiculo o permitirem, ou, em caso contrario, em carruagem de 3.^a classe. A' volta utilizará qualquer comboio de serviço público que conduza passageiros de 3.^a classe. Considerar-se-ha nulo todo o passe que não seja utilizado para regresso no praso de 30 dias a contar da data em que foi fornecido. Estes passes não dão direito a mudança de classe.

5.^a — Tanto á ida como á volta o guarda-tratador só poderá levar a bagagem de mão permitida pelos regulamentos.

Os revisores poderão exigir que o guarda-tratador prove a sua identidade todas as vezes que o entenderem conveniente.

6.^a — As linhas interessadas farão estes transportes pelos comboios ordinarios de passageiros segundo as conveniencias do serviço.

7.^a — Aos expedidores é concedida a faculdade de completar o carregamento dos vagões em todas as estações portuguezas do trajecto sempre que possam effectuare a carga durante a paragem efectiva do comboio em que se faça o transporte. A criação carregada em trânsito não está sujeita a despacho nem a nenhum onus especial, visto que as linhas interessadas cobram o transporte, por vagão utilizado, desde a estação de origem da remessa.

8.^a — As linhas transportadoras ficam isentas de toda a responsabilidade por faltas, avarias, asfixia, estrangulação ou depreciação da criação transportada nestas condições.

9.^a — Quando os vagões pertencentes a particulares não se empreguem nestes transportes pelo menos uma vez por semana ou periodo de sete dias consecutivos, a linha interessada cobrará pela guarda dèsses veiculos uma taxa de 9 centavos (50 centimos em Espanha) por vagão e dia.

A limpeza e asseio obrigatorios dèstes vagões fica a cargo exclusivo dos seus proprietarios.

Condições especiais de applicação, comuns a todos os parágrafos da presente tarifa

1.^a — Para calculo dos portes das linhas interessadas, cada 18 centavos equivale a uma peseta.

Nas cobranças feitas por uma linha por conta das outras, cada linha tem o direito de perceber a importancia necessaria para o pagamento integral ás outras na moeda do seu paiz.

2.^a — Nos preços desta tarifa estão comprehendidos os gastos de transporte e de manutenção.

Não estão, portanto, comprehendidos :

- a) os gastos de operações aduaneiras e de documentos de despacho ;
- b) os impostos e sêlos para o Governo espanhol ;
- c) os direitos de registo e guia nas remessas procedentes de Portugal (2 centavos por expedição);
- d) os impostos de sêlo e assistencia para o Governo portuguez (7 centavos por expedição nas remessas de peso superior a 10 quilogramas e 3 centavos nas remessas de um só volume cujo peso não seja superior a 10 quilogramas).
- e) os direitos e outras despezas nas alfandegas portuguezas e espanholas.

3.^a — As remessas despachadas ao abrigo desta tarifa seguirão sempre em portes pagos á partida.

4.^a — Os preços desta tarifa applicar-se-hão pelo minimo de 10 quilogramas e, a partir dèste minimo, por fracção de 10 quilogramas.

5.^a — As linhas transportadoras reservam-se o direito de ampliar por mais doze horas os prazos regulamentares de transporte. As remessas serão postas á disposição do consignatario dentro do praso maximo de duas horas depois da chegada, sempre que esta tenha logar dentro das horas em que as estações se encontram

abertas ao serviço público e a sua entrega aos interessados, sem fractura ou falta de taboas ou barrotes e com as precintas intactas, isenta as linhas transportadoras de qualquer reclamação por falta de peso ou dano no conteúdo dos volumes.

6.^a — As taras para as mercadorias a transportar ao abrigo desta tarifa, excepto para os arbustos e plantas, serão, exclusivamente, caixas de madeira para toda a especie de pescaria e para os ovos, jaulas e gaiolas para criação, e para as demais mercadorias serão á vontade do expedidor, caixas ou canastras em boas condições. As taras deverão ser rotuladas com letras ou marcas especiais a fogo ou gravadas ou, na falta destas, terão, presas com arame ou corda de arame, taboetas de madeira, chapa de ferro ou folha metalica com as marcas acima exigidas.

7.^a — As remessas a transportar ao abrigo desta tarifa deverão ser apresentadas em volumes de peso não superior a 60 quilogramas. No entanto se algum volume exceder esse peso não será recusada a applicação desta tarifa mas, neste caso, as linhas transportadoras ficarão isentas de toda a responsabilidade por qualquer avaria que os volumes possam sofrer. Esta tolerancia não será, comtudo, applicavel aos volumes que, contendo ovos ou pescaria de qualquer natureza, pesem mais de 60 quilogramas cada um, os quais, em tal caso, só poderão ser despachados directamente ao preço da tarifa geral das linhas interessadas.

8.^a — As linhas transportadoras declinam, além disso, toda a responsabilidade:

- a) pelos prejuizos que possam advir de qualquer erro, omissão ou dúvida resultante da inexactidão ou deficiencia nas notas de expedição;
- b) pelos atrasos, despezas, multas, etc., impostas pelas Alfandegas portuguezas ou espanholas em consequencia de deficiencia ou erros cometidos nos documentos relativos ás operações ou formalidades de despacho nas referidas Alfandegas.

9.^a — As linhas transportadoras obrigam-se unicamente a transportar estas mercadorias dentro dos prazos regulamentares de grande velocidade, tendo em conta o disposto na 5.^a destas condições comuns, declinando, portanto, toda a responsabilidade pelas avarias que as mercadorias possam sofrer em resultado do mau acondicionamento ou insuficiencia das taras, natureza propria da mercadoria, caso de força maior, operações aduaneiras, etc.

10.^a — As linhas transportadoras farão o retorno das taras vasias em pequena velocidade, se este serviço se achar estabelecido entre as estações expedidoras e consignatarias, aos preços seguintes:

Percurso português..	Esc.	\$01	por tonelada e quilometro.
Percurso espanhol...	»	\$00,9	» » » »

O retorno das taras procedentes de ou destinadas a Lisboa-Rocio e a Campolide far-se-ha excepcionalmente em pequena velocidade, apesar destas estações não fazerem habitualmente este serviço.

Estes transportes regular-se-hão pelas seguintes condições:

- a) o expedidor da remessa em cheio deverá pedir na nota de expedição o vale para o regresso das taras;
- b) a devolução das taras será feita dentro do praso de 15 dias, contado da data da entrega da remessa em cheio;
- c) as taras vasias deverão ser expedidas em uma só e unica expedição, correspondente a cada expedição em cheio;
- d) a expedição das taras vasias deverá ser feita na estação consignataria que as tenha recebido cheias, devendo ser consignada á estação de procedencia;
- e) o expedidor e o consignatario das taras vasias deverão ser, respectivamente, o consignatario e o expedidor da remessa em cheio;
- f) as taras vasias deverão ser as mesmas que transitaram cheias;
- g) o numero das taras vasias deverá ser igual ou inferior ao das cheias;

11.^a — Ficam a cargo do expedidor todas as formalidades de despacho nas Alfandegas portuguesa e espanhola, as quais deverá verificar por si ou por agente seu, para o que, nas **Declarações para a Alfandega**, inserirá a seguinte nota:

Todas as formalidades nas Alfandegas das fronteiras portuguesa e espanhola serão feitas, por minha conta e risco, pelo Sr. morador o qual fica encarregado do pagamento das despezas correspondentes.

Quando nas **Declarações para a Alfandega** o remetente não indique a pessoa que deve encarregar-se dessas operações, serão estas feitas de officio pelos Agentes internacionais dos Caminhos de ferro, em conformidade com as respectivas tarifas.

12.^a — As quebras naturais correspondentes ás mercadorias compreendidas na presente tarifa são as seguintes:

No percurso espanhol, as previstas no quadro official de quebras, aprovado por Real Ordem do Ministerio do Fomento, de 16 de janeiro de 1907.

No percurso total em Portugal, as indicadas no quadro abaixo, seja qual fôr o numero de linhas que intervenham no percurso português.

	Quebra por 100 quilogramas				Quebra por 100 quilogramas		
	Percorrendo até 125 quilómetros	Percorrendo de 126 a 250 quilómetros	Percorrendo de 251 quilómetros em diante		Percorrendo até 125 quilómetros	Percorrendo de 126 a 250 quilómetros	Percorrendo de 251 quilómetros em diante
Arbustos	2	4	6	Hortalica	2	3	4
Aves mortas	1 1/2	3	2 1/2	Legumes verdes	2	3	4
Aves vivas	2	3	4	Leite	1 1/2	2	2 1/2
Bebidas gazoas	1 1/2	2	2 1/2	Levadura	1 1/2	2	2 1/2
Caça morta	1 1/2	2	2 1/2	Manteiga	2	2	3
Cágados	2	3	4	Mariscos	2	2	3
Caracois	1 1/2	2	2 1/2	Neve	20	25	30
Carnes frascas	1 1/2	2	2 1/2	Ovos	2	3	4
Cerveja	1 1/2	2	2 1/2	Pão	1/2	1	1 1/2
Coelhos domesticos vivos	2	3	4	Peixe fresco em gelo (1)	10	12	16
Cogumelos	2	3	4	Peixe fresco em sal (2)	5	6	8
Escabeches de peixe	1	1	2	Peixe seco	1	1	1 1/2
Escabeches de aves e carne	1	1	2	Plantas vivas	2	4	6
Flores naturais	2	4	6	Queijo fresco	2	2	3
Frutas frescas	2	3	4	Requeijão	2	2	3
Frutas secas	1	1	1 1/2	Túberas	2	3	4
Gelo	20	25	30				

(1) Percorrendo mais de 350 quilómetros, além dos 16 % do quadro, 3 % por fracção indivisivel de 100 quilómetros.
(2) Percorrendo mais de 350 quilómetros, além dos 8 % do quadro, 3 % por fracção indivisivel de 100 quilómetros.

13.^a — Esta tarifa será aplicada de officio ás mercadorias nela designadas sempre que dos seus preços resulte vantagem para o público, a não ser que o expedidor peça, na respectiva nota de expedição, a applicação de outra tarifa em vigor.

14.^a — As remessas procedentes ou destinadas a estações não indicadas na presente tarifa, mas comprehendidas entre duas das designadas, poderão disfrutar, como estações intermedias, dos preços que correspondam á estação designada anterior á de procedencia ou imediata á de destino, sempre que a taxa assim calculada resulte mais economica.

15.^a — A applicação da presente tarifa fica, em tudo o mais, sujeita ás condições das tarifas gerais de cada linha no que não seja contrario ao disposto na presente.

Preços de transporte, applicaveis no percurso das linhas do Sul e Sueste, a adicionar, para obter os preços totais de procedencia a destino, aos preços que figuram na presente tarifa para a procedencia de Lisboa a Vendas Novas

Preços por tonelada (incluidas as despesas de manutenção)

Designação das mercadorias	Das estações abaixo até Vendas Novas ou vice-versa													
	Barreiro	Pinhal Novo	Aldegalega	Setubal	Casa Branca	Evora	Móra ou Extremoz	Vila Viçosa	Vila Nova	Beja	Moura	Aljustrel - Castro Verde	Amoreiras	Tunes a Portimão e a Vila Real de Santo Antonio
Mariscos, sardinha e pescaria fresca em sal ou em gelo	3\$40	(a)	3\$40	2\$88	(a)	(a)	(a)	(a)	(a)	(a)	(a)	(a)	(a)	10\$60
Demais generos frescos designados nos parágrafos 2.º e 4.º da presente tarifa	3\$40	2\$65	3\$40	3\$15	2\$15	3\$40	6\$40	7\$15	3\$40	5\$40	8\$40	7\$15	8\$90	10\$90

(a) Não expdem remessas de pescaria fresca para Espanha por serem estações do interior.

Esta tarifa anula e substitue a tarifa M. L. 1 de grande velocidade, em vigor desde 1 de Agosto de 1901. Lisboa, 13 de Março de 1916.

O Director Geral da Companhia
Ferreira de Mesquita

Exploração—Serviço do Trafego
Expediente n.º 976

950 exemplares

Observação importante

Emquanto vigorar a medida de que trata o Aviso ao Publico B. 2574, de 28 de Fevereiro de 1916, a participação das linhas portuguesas, indicada na presente tarifa, será aumentada da sobretaxa de 25 %.

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Séde: Estação do Rocio — Lisboa

Serviço combinado com as Companhias de Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta, de Salamanca á Fronteira de Portugal e de Medina del Campo a Salamanca

AVISO AO PUBLICO

ANULAÇÃO

DA

TARIFA ESPECIAL S. F. N.º 1 — GRANDE VELOCIDADE

Em applicação desde 1 de Outubro de 1907

PARA O TRANSPORTE DE

Peixe fresco ou salgado e marisco destinado ás linhas de Salamanca á fronteira de Portugal e de Medina del Campo a Salamanca

Desde 20 de Abril de 1916 a tarifa acima indicada considera-se anulada para todos os efeitos, passando os transportes a que a mesma era applicavel a fazer-se ao abrigo das tarifas reduzidas internas ou combinadas em vigor nas linhas interessadas.

Lisboa, 17 de Março de 1916.

O Director Geral da Companhia
Ferreira de Mesquita

B. 2.580

Exploração — Serviço do Trafego
Expediente n.º 781

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima. Estatutos de 30 de Novembro de 1894

SÉDE : ESTAÇÃO DO ROCIO — LISBOA

9.º ADITAMENTO

A

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 3 — PEQUENA VELOCIDADE

Armazenagem gratuita nas estações de Lisboa-Caes dos Soldados e Alcantara-Terra e em Caes do Rego

A partir de 26 de Junho de 1916 a 8.ª das condições particulares da **Tarifa especial interna n.º 3 de pequena velocidade** é substituída pela seguinte:

8.ª — **ARMAZENAGEM GRATUITA.** — Ficam isentos dos direitos de armazenagem:

- a) **mercadorias dos grupos 1, 2 e 4** — durante 5 dias á chegada nas estações de Lisboa-Caes dos Soldados e Alcantara Terra e em Caes do Rego e até ao máximo de 30 toneladas por consignatario;
- b) **mercadorias a que seja aplicado o preço especial E)** — durante 60 dias á expedição, não tomando a Companhia responsabilidade pela falta de espaço; e á chegada durante 5 dias, excepto na estação de Oliveas, e até ao máximo de 100 toneladas por consignatario.

N. B. — A responsabilidade da Companhia, conforme as disposições legais em vigor, cessará desde que findar o prazo marcado no Artigo 116.º da Tarifa Geral. A Companhia não aceita responsabilidade alguma pela guarda das madeiras em Caes do Rego.

Fica pelo presente aditamento anulado o Aviso ao Publico B. n.º 2.250 de 16 de Setembro de 1913.

Em tudo o mais ficam em vigôr as condições da **Tarifa especial interna n.º 3 de pequena velocidade**, em applicação desde 20 de Janeiro de 1912.

Lisboa, 27 de Maio de 1916.

O Director Geral da Companhia
Ferreira de Mesquita

B. n.º 2.604

Exploração — Serviço do Trafego
Expediente n.º 868

950 exemplares

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

SÉDE : ESTAÇÃO DO ROCIO — LISBOA

ADITAMENTO

Á

TARIFA ESPECIAL P. N.º 3 — GRANDE VELOCIDADE

Volumes de peso não superior a 10 quilos

A partir de 20 de Junho de 1916 considera-se incluída nesta tarifa a Companhia dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga sendo, portanto, applicaveis as suas disposições ao trafego combinado com a referida Companhia.

Lisboa, 7 de Junho de 1916.

O Director Geral da Companhia

Ferreira de Mesquita

B. 2.606

Exploração — Serviço do Trafego
Expediente n.º 702

950 exemplares

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

SÉDE : ESTAÇÃO DO ROCIO — LISBOA

Serviço combinado com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta

AVISO AO PUBLICO

ANULAÇÃO

DA

TARIFA ESPECIAL N. B. N.º 4 — PEQUENA VELOCIDADE

A partir de 10 de Julho de 1916 é anulada a **Tarifa especial N. B. n.º 4 de pequena velocidade**, para transporte de **matérias inflamáveis, explosivas ou perigosas**, em vigôr desde 20 de Agosto de 1898.

Lisboa, 9 de Junho de 1916.

O Director Geral da Companhia
Ferreira de Mesquita

B. 2.608

Exploração — Serviço do Trafego
Expediente n.º 427

920 exemplares

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima. — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Séde: Estação do Rocio — Lisboa

AVISO AO PUBLICO

3.º ADITAMENTO

A

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 4 — PEQUENA VELOCIDADE

A partir de 10 de Julho de 1916 serão observadas no transporte de **polvoras e explosivos** as condições seguintes, constantes do regulamento a que se refere o Decreto n.º 2.241 de 29 de Fevereiro ultimo:

1.ª — Compete ao expedidor fazer acompanhar a remessa dos documentos exigidos pelas leis em vigor e munir-se das licenças necessarias para o transporte, declinando a Companhia qualquer responsabilidade por qualquer falta nesse sentido.

2.ª — As notas de expedição relativas ao transporte de substancias explosivas deverão ser entregues nas estações vinte e quatro horas antes da remessa.

3.ª — A recepção e entrega das substancias explosivas nas estações efectuar-se-ha unicamente entre o nascer e o pôr do sol.

4.ª — Quando a remessa tenha de ser expedida por um comboio da noite será entregue na estação, duas horas, pelo menos, antes do pôr do sol e carregada nos vagões antes da noite.

5.ª — A carga, descarga e trahordo dos explosivos só se realizarão durante o dia.

6.ª — Não é permitido o transporte, em cada comboio mixto, de mais de um vagão carregado de substancias explosivas.

7.ª — Todos os volumes contendo as mercadorias do grupo 4 da classificação da Tarifa Especial Interna n.º 4, deverão ter nas faces exteriores um rótulo com a marca da fabrica, pêso, naturêsa do producto que contiverem, data do fabrico e além disso uma tarja com a palavra **perigo** bem distinta.

8.ª — Todos os cunhetes e barris deverão ser selados com sêlo de chumbo, colocado a frio, a fim de se garantir a sua inviolabilidade.

9.ª — Cada vagão não deverá ser carregado, incluindo as taras, com mais de 2.000 quilogramas de polvora, ou de 500 quilogramas de dinamite ou outro qualquer producto do grupo 4.

10.ª — O pêso bruto de uma expedição não deverá exceder a carga de 10 vagões. Qualquer expedição de mais de 10 vagões será dividida em dois ou mais comboios.

11.ª — Toda a expedição de materias explosivas ou de munições de guerra excedendo o pêso bruto de 500 quilogramas, deverá ser acompanhada, desde que entre na estação, por uma escolta de sargento e de duas praças por cada vagão. Compete ao expedidor a requisição da escolta.

12.ª — As expedições de polvoras de menos de 200 quilogramas e as de menos de 50 quilogramas de explosivos propriamente ditos, serão dispensadas da applicação rigorosa das presentes prescrições, excepto no que respeita ao seu acondicionamento, observando-se, porem, o seguinte:

- a) Serem carregadas só em vagões fechados, não contendo nenhuma outra matéria explosiva, nem facilmente inflamavel.
- b) Não serem transportadas pelos comboios de passageiros.

13.ª — Todas as expedições de polvoras com o pêso superior a 200 quilogramas e dos restantes productos do grupo 4 da classificação da Tarifa Especial Interna n.º 4 de pêso superior a 50 quilogramas, serão taxadas pelo pêso minimo de 2.000 quilogramas.

14.ª — A Companhia declina toda e qualquer responsabilidade por accidentes, dânos ou inconvenientes que resultem da falta de cumprimento das disposições legais não especificadas no presente Aviso.

Em tudo o que não fôr contrario ao disposto no presente ficam em vigor as disposições da tarifa, bem como dos seus aditamentos.

Lisboa, 9 de Junho de 1916.

O Director Geral da Companhia

Ferreira de Mesquita

B. n.º 2.609

Exploração — Serviço do Trafego

Expediente n.º 870

950 exemplares

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anònima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Séde : Estação do Rocio — Lisboa

Serviço directo combinado com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta,
Companhia Nacional de Caminhos de Ferro e Caminhos de Ferro do Minho e Douro

TARIFA ESPECIAL N.º 102 — GRANDE VELOCIDADE

Em applicação desde 1 de Julho de 1916

BILHETES DE IDA E VOLTA A PREÇOS REDUZIDOS

Via a seguir	Das estações da frente às abaixo indicadas ou vice-versa	Dias de validade	TONDELLA											
			1.ª classe				2.ª classe				3.ª classe			
			C. N.	B. A.	C. P.	Total	C. N.	B. A.	C. P.	Total	C. N.	B. A.	C. P.	Total
Santa Comba-Pampilhosa	Lisboa-Rocio	5	66	1517	7577	9560	56	91	6505	7552	39	65	4529	5533
	Santarem	4	66	1518	5514	6598	56	92	4500	5548	40	66	2585	3591
	Torres Novas	4	66	1518	4524	6508	56	92	3530	4578	40	65	2536	3541
	Elvas	5	65	1516	9519	11500	56	91	7515	8562	39	65	5510	6514
	Paialvo	3	67	1519	3567	5553	57	93	2585	4535	40	66	2503	3509
	Pombal	3	67	1521	2508	3596	57	94	1563	3514	40	67	1516	2523
	Soure	3	68	1523	1557	3548	58	95	1522	2575	41	68	588	1597
	Coimbra B	2	68	1525	552	2545	58	97	541	1596	41	69	529	1539
	Coimbra	2	68	1523	554	2545	58	96	542	1596	41	68	530	1539
	Mealhada	2	74	1531	524	2529	63	1501	520	1584	45	73	514	1532
	Aveiro	3	69	1525	1545	3539	58	97	1513	2568	41	69	580	1590
	Estarreja	3	68	1523	1595	3586	58	96	1551	3505	41	68	1508	2517
	Ovar	3	68	1522	2536	4526	58	95	1584	3537	41	68	1531	2540
	Gaia	3	68	1524	3549	5541	58	96	2571	4525	41	69	1594	3504
	Porto-Campanhã	3	68	1521	3552	5541	58	94	2573	4525	41	67	1596	3504
Porto-S. Bento (1)	3	68	1521	3570	5559	58	94	2587	4539	41	67	2507	3515	
St. Comba Guarda	Covilhã	4	64	3585	1553	6502	55	2599	1519	4573	39	2515	585	3539
	Fundão	4	64	3585	2510	6559	55	3500	1563	5518	39	2514	1517	3570
			VIZEU											
Santa Comba-Pampilhosa	Lisboa-Rocio	5	56	1517	7577	10550	32	91	6505	8528	90	65	4529	5584
	Santarem	4	56	1518	5514	7588	30	92	4500	6522	91	66	2585	4542
	Torres Novas	4	56	1518	4524	6598	32	92	3530	5554	91	65	2536	3592
	Elvas	5	54	1516	9519	11589	30	91	7515	9536	90	65	5510	6565
	Paialvo	3	58	1519	3567	6544	33	93	2585	5511	91	66	2503	3560
	Pombal	3	58	1521	2508	4587	33	94	1563	3590	91	67	1516	2574
	Soure	3	62	1523	1557	4542	35	95	1522	3552	94	68	588	2550
	Coimbra B	2	62	1525	552	3539	36	97	541	2574	94	69	529	1592
	Coimbra	2	62	1523	554	3539	36	96	542	2574	94	68	530	1592
	Mealhada	2	75	1531	524	3530	48	1501	520	2569	1502	73	514	1589
	Aveiro	3	64	1525	1545	4534	36	97	1513	3546	94	69	580	2543
	Estarreja	3	62	1523	1595	4580	36	96	1551	3583	94	68	1508	2570
	Ovar	3	62	1522	2536	5520	35	95	1584	4514	93	68	1531	2592
	Gaia	3	60	1524	3549	6533	35	96	2571	5502	93	69	1594	3556
	Porto-Campanhã	3	60	1521	3552	6533	35	94	2573	5502	93	67	1596	3556
Porto-S. Bento (1)	3	60	1521	3570	6551	35	94	2587	5516	93	67	2507	3567	
St. Comba Guarda	Covilhã	4	52	3585	1553	6590	28	2599	1519	5546	88	2515	585	3588
	Fundão	4	52	3585	2510	7547	28	3500	1563	5591	88	2514	1517	4519

(1) Nos participes da Companhia Portuguesa para Porto-S. Bento, estão incluídos os do Minho e Douro, ou seja: 1.ª classe 518; 2.ª classe 514 e 3.ª classe 511.

CONDIÇÕES

1.^a — Bilhetes. Os bilhetes de ida e volta são constituídos por dois talões que só são válidos sob condição de serem ambos utilizados pelo mesmo individuo. E' portanto expressamente proibida a cedencia, compra ou venda dos talões de regresso, podendo as linhas interessadas entregar ás autoridades os negociadores dêstes talões.

A' ida, o passageiro deve conservar sempre comsigo os dois talões do respectivo bilhete e apresentá-los, adrentes, sempre que lhes sejam pedidos pelos agentes das Companhias. O passageiro que á ida não apresentar mais que o talão de ida será considerado como passageiro sem bilhete.

2.^a — Comboios. Estes bilhetes são válidos para qualquer comboio de serviço publico que tenha paragem na estação de destino nêles indicada e normalmente transporte passageiros da classe correspondente.

3.^a — Prazos de validade. Estes bilhetes são válidos :

á IDA, no dia e comboio para que tenham sido vendidos ;

á VOLTA, dentro do prazo de validade indicado na respectiva coluna da tabela de preços desta tarifa, em qualquer comboio de serviço publico que, fazendo serviço de passageiros da classe correspondente, parta da estação de origem da viagem de regresso até ás 24 horas (meia noite) do ultimo dia de validade.

Os dias de validade contam-se da meia noite á meia noite, a partir das 24 horas (meia noite) do dia em que os bilhetes fôrem vendidos, com exclusão porém dos domingos e dias de feriado nacional que nêles venham a ficar compreendidos. Para este efeito, serão tambem considerados como dias feriados os tres dias anteriores ao domingo de Páscoa (5.^a e 6.^a feira santa e sábado de aleluia) e a 2.^a e 3.^a feira de carnaval.

O prazo de validade dêstes bilhetes pôde ser prorrogado, uma ou duas vêses, em metade dos dias uteis nêle compreendidos, mediante pagamento por cada vez, isto é, por cada periodo de ampliação, de uma sobretaxa igual a 10% do custo do respectivo bilhete.

Para êste efeito as fracções do dia serão contadas como dias inteiros, tendo-se mais em vista, que para êstes prazos suplementares de validade, tambem se não contam os domingos e dias de feriado acima designados e que, se no prazo de validade primitiva ficar compreendido algum domingo ou dia feriado, êste facto não impede o passageiro de obter uma ou duas prorrogações de prazo.

As duas prorrogações pôdem ser pedidas separadamente ou de uma só vez.

Os pedidos de prorrogação e o pagamento da respectiva sobretaxa devem ser feitos, antes de terminar o prazo suplementar para o qual é requisitada a prorrogação, na estação em que o passageiro tenha de iniciar a viagem de regresso.

Se, depois de terminado o prazo de validade primitiva, o passageiro tomar logar no comboio sem préviamente ter pago a sobretaxa de prorrogação, será considerado para todos os efeitos como passageiro sem bilhete.

4.^a — Paragem em transito. Não é permitida a paragem em estações intermédias. Devem, portanto, os portadores dêstes bilhetes, ao chegarem ás estações de transmissão de uma a outra das linhas interessadas, continuar a sua viagem, quer á ida quer á volta, pelo primeiro comboio de serviço publico, para condução de passageiros da classe correspondente, que de ali parta em direcção ao ponto de destino designado no seu bilhete.

5.^a — Mudança de destino. Estes bilhetes não pôdem ser utilizados por via diferente da que, para cada caso, expressamente vai indicada na presente tarifa.

a) E' no entanto permitido aos seus portadores ficarem á ida em qualquer estação anterior á do destino designado no seu bilhete e nela iniciarem a viagem de regresso, ou deixarem o comboio, á volta, em estação anterior áquela onde começaram a viagem de ida. Em qualquer dos casos, entender-se-ha que voluntariamente abandonam a parte do percurso que deixaram de efectuar sem que por tal facto lhes assista o direito a qualquer indemnisação.

b) Todo o passageiro que seguir além do ponto de destino indicado no seu bilhete pagará a passagem, no percurso excedente, ao preço e condições para tal caso estabelecidos pela tarifa geral em vigôr na linha em que tenha logar o excesso de percurso.

6.^a — Mudança de classe. O passageiro que viajar em classe superior á indicada no seu bilhete, pagará a diferença de classe ao preço e nas condições da tarifa geral das respectivas linhas. Esta cobrança será feita separadamente no percurso de cada uma das linhas interessadas, desde o ponto em que haja sido tomado o logar

de classe superior até á estação de transmissão á linha imediata, ou até á estação de destino indicada no bilhete se a mudança de classe tiver logar na linha extrema do percurso.

7.^a — **Crianças.** Não se vendem bilhetes a meio preço desta tarifa.

8.^a — **Bagagens.** Os bilhetes desta tarifa não dão direito a **transporte gratuito** de bagagem registada.

Disposições gerais. — Em tudo o que não seja contrário ao que na presente tarifa se estabelece ficam em vigôr as condições da tarifa geral das Companhias interessadas.

Observação importante

Emquanto predominarem as circumstancias que levaram os Caminhos de ferro a agravar, temporariamente, as suas tarifas, os preços da presente serão aumentados das sobretaxas que as Administrações interessadas estiverem autorisadas a perceber nas suas linhas.

Lisboa, 17 de Junho de 1916.

O Director Geral da Companhia
Ferreira de Mesquita

CAMINHOS DE FERRO PORTUGUESES

Sociedade Anónima — Estatutos de 30 de Novembro de 1894 — Séde: Estação do Rocio — Lisboa

Serviço combinado com a Companhia Cintra-Atlantico

AVISO AO PUBLICO**Despacho Central em COLLARES**

(COLLARES CENTRAL)

TARIFA DE CAMIONAGEM

Tendo a Companhia Cintra-Atlantico aumentado em cincoenta por cento (50%) os preços de transporte de mercadorias nas suas linhas, pelo presente se faz público que a partir de 22 de Julho do corrente ano, serão applicadas com o aumento de 50% as taxas estabelecidas na tarifa de camionagem entre as estações de Cintra e o despacho de Collares Central, em vigôr desde 1 de Abril de 1907.

Ficam isentos desta sobretaxa os transportes em pequena velocidade das seguintes mercadorias:

Adubos agricolas; **a**ntrácite; **a**rroz; **a**çucar; **a**tum em salmoura, **s**algado e **s**êco; **a**zeite de oliveira em quaisquer taras não designadas; **b**acalhau; **b**atatas; **b**riquêtes (aglomerados de carvão mineral); **c**aparosa azul (sulfato de cobre); **c**aparosa verde (sulfato de ferro); **c**arvão de coque a granel; **c**arvão de coque em sacos; **c**arvão de pedra a granel; **c**arvão de pedra em sacos; **c**avala (sarda) **s**algada; **c**enteio (grão); **e**nxofre composto (para tratamento de plantas); **e**nxofre moido; **e**nxofre sublimado (flôr de enxofre); **e**rvilha **s**êca e **v**erde; **f**achina (paus para queimar) do comprimento maximo de 1 metro; **f**arinhas de **c**enteio, de **c**evada, de **f**ava, de **m**ilho e de **t**rigo em barricas ou sacaria ordinaria; **f**ava verde; **f**eijão **s**êco e **v**erde; **h**ortaliças não designadas; **h**ulha; **l**enha; **l**enhite; **m**assas alimenticias não designadas; **m**ilho; **m**otano (rama de pinheiro); **p**ão; **p**ichelim (peixe) **s**algado, **s**êco ou em salmoura; **s**ardas **s**algadas; **s**ardinhas em salmoura, **p**rensadas em barricas e **s**alpicadas; **s**ulfatos de **c**obre e de **f**erro; **s**ulfureto de **c**arbono; **t**rigo.

Ficam em tudo o mais em vigôr as disposições da referida tarifa de camionagem.

Lisboa, 23 de Junho de 1916.

B. 2.617Exploração — Serviço do Trafego
Expediente n.º 803

950 exemplares

O Director Geral da Companhia
Ferreira de Mesquita

CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

T A R I F A S

A V I S O S A O P U B L I C O

ETC. ETC.



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Serviço combinado com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, Sul e Sueste, de Madrid a Cáceres e a Portugal e do Oeste de Espanha

TARIFA INTERNACIONAL N.º 201 — GRANDE VELOCIDADE

(Internacional n.º 214 de G. V. da Companhia de M. C. P. e O. E.)

PARA TRANSPORTE DE

COMESTÍVEIS E GÉNEROS FRESCOS

Aprovada por despacho Ministerial de 20 de Novembro de 1915

EM APLICAÇÃO DESDE 15 DE ABRIL DE 1916

§ 1.º — Mariscos não designados nos demais parágrafos desta Tarifa, e peixe fresco em sal ou em gelo, excepto o indicado no § 2.º

Das estações abaixo às da frente	Preços por tonelada (incluidas as despesas de manutenção)											
	Madrid-Delicias ou Empalme	Torrijos	Talavera de la Reina	Navalmoral	Cañaveral	Cáceres	S. Vicente	Plasencia Ciudad	Bejar	Salamanca	Zamora	Astorga
As compreendidas entre:	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos
Lisboa R., Lisboa P., Abrantes e Vendas Novas (1) . . .	{ C. P. 20\$59	13\$61 18\$61	16\$22 16\$45	16\$21 12\$54	16\$22 7\$54	13\$24 4\$76	15\$34 1\$94	14\$57 9\$40	12\$88 11\$09	11\$00 12\$97	11\$00 15\$64	11\$00 20\$44
		34\$20	32\$67	23\$75	23\$76	13\$00	17\$28	23\$97	23\$97	23\$97	26\$64	31\$44
Estarreja, Paialvo e Louzã . . .	{ C. P. 18\$78	15\$42 17\$43	17\$98 14\$69	17\$72 11\$03	17\$29 6\$47	13\$96 4\$04	15\$34 1\$94	15\$78 8\$19	14\$16 9\$81	12\$29 11\$68	12\$42 14\$22	12\$60 18\$84
		34\$20	32\$67	28\$75	23\$76	18\$00	17\$28	23\$97	23\$97	23\$97	26\$64	31\$44
Porto-Campanhã e Ovar . . .	{ C. P. 17\$59	16\$61 18\$63	19\$10 13\$57	18\$65 10\$10	17\$92 5\$84	14\$39 3\$61	15\$34 1\$94	16\$52 7\$45	14\$96 9\$01	13\$13 10\$84	13\$35 13\$29	13\$67 17\$77
		34\$20	32\$67	28\$75	23\$76	18\$00	17\$28	23\$97	23\$97	23\$97	26\$64	31\$44
Cascais, Cais do Sodré e Alcantara-Terra	{ C. P. 19\$98	14\$22 16\$22	16\$82 15\$85	16\$73 12\$02	16\$59 7\$17	13\$50 4\$50	15\$34 1\$94	14\$99 8\$98	13\$32 10\$65	11\$44 12\$53	11\$48 15\$16	11\$54 19\$90
		34\$20	32\$67	28\$75	23\$76	18\$00	17\$28	23\$97	23\$97	23\$97	26\$64	31\$44
Obidos, Bemfica e Cintra . . .	{ C. P. 18\$13	16\$07 18\$09	18\$60 14\$07	18\$23 10\$52	17\$64 6\$12	14\$20 3\$80	15\$34 1\$94	16\$18 7\$79	14\$60 9\$37	12\$75 11\$22	12\$93 13\$71	13\$18 18\$26
		34\$20	32\$67	28\$75	23\$76	18\$00	17\$28	23\$97	23\$97	23\$97	26\$64	31\$44
Figueira da Foz, Verride e Caldas da Rainha	{ C. P. 18\$08	16\$12 18\$13	18\$64 14\$03	18\$27 10\$48	17\$66 6\$10	14\$21 3\$79	15\$34 1\$94	16\$21 7\$76	14\$63 9\$34	12\$78 11\$19	12\$97 13\$67	13\$22 18\$22
		34\$20	32\$67	28\$75	23\$76	18\$00	17\$28	23\$97	23\$97	23\$97	26\$64	31\$44

(1) Quando as remessas procedam das linhas do Sul e Sueste, obrar-se há, além do preço acima indicado para Vendas Novas, os participes correspondentes ao Sul e Sueste, indicados no quadro inserto na página 6.

§ 2.º — Anchovas, arbustos, aves mortas, bebidas gazosas, caça morta, cágados, caracois, caranguejos, carnes frescas, cerveja, coelhos domesticos vivos, cogumelos, escabechos de aves, de carnes e de peixes, flôres naturais, frutas frescas e sêcas, gêlo, hortaliça, legumes verdes, leite, levadura, lulas, manteiga, neve, pão, peixe sêco, plantas vivas, queijo fresco, requeijão, sardinhas frescas (em sal ou em gêlo) ou salgadas e túberas

Das estações abaixo às da frente ou vice-versa	Preços por tonelada (incluidas as despesas de manutenção)											
	Madrid-Delicias ou Empalme	Torrijos	Talavera de la Reina	Navalmora	Cañaveral	Cáceres	S. Vicente	Plasencia Ciudad	Bejar	Salamanca	Zamora	Astorga
As compreendidas entre:	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos
Lisboa R., Lisboa P., Abrantes e Vendas Novas (1)	{ C. P. 9317 M. C. P. 13387	10350 12354	10360 10375	10359 8319	10360 4393	10360 3380	11393 1388	9367 6324	8355 7336	7330 8361	7330 10337	7330 13355
	23304	23304	21335	18378	15353	14340	13381	15391	15391	15391	17367	20385
Bemposta e Marvão	{ C. P. 4374 M. C. P. 18330	5369 17335	5395 15340	6332 12346	7310 8343	7352 6388	11393 1388	6301 9390	4398 10393	3397 11394	3382 13385	3363 17322
	23304	23304	21335	18378	15353	14340	13381	15391	15391	15391	17367	20385
Chança e Elvas	{ C. P. 6377 M. C. P. 16327	7396 15308	8318 13317	8343 10335	8393 6360	9317 5323	11393 1388	7386 8305	6372 9319	5354 10337	5343 12324	5328 15357
	23304	23304	21335	18378	15353	14340	13381	15391	15391	15391	17367	20385
Estarreja, Paialvo e Louzã	{ C. P. 10339 M. C. P. 12365	11374 11330	11375 9360	11358 7320	11329 4324	11317 3323	11393 1388	10347 5344	9339 6352	8316 7375	8324 9343	8335 12350
	23304	23304	21335	18378	15353	14340	13381	15391	15391	15391	17367	20385
Porto-Campanhã e Ovar	{ C. P. 11319 M. C. P. 11385	12355 10349	12348 8387	12319 6359	11371 3382	11351 2389	11393 1388	10396 4395	9392 5399	8371 7320	8386 8381	9306 11379
	23304	23304	21335	18378	15353	14340	13381	15391	15391	15391	17367	20385
Cascais, Cais do Sodré e Alcantara Terra	{ C. P. 9358 M. C. P. 13346	10393 12311	10399 10336	10393 7385	10384 4369	10380 3360	11393 1388	9395 5396	8384 7307	7359 8332	7362 10305	7365 13320
	23304	23304	21335	18378	15353	14340	13381	15391	15391	15391	17367	20385
Obidos, Bemfica e Cintra	{ C. P. 10383 M. C. P. 12321	12319 10385	12315 9320	11391 6387	11353 4300	11336 3304	11393 1388	10374 5317	9368 6323	8346 7345	8358 9309	8374 12311
	23304	23304	21335	18378	15353	14340	13381	15391	15391	15391	17367	20385
Figueira da Foz, Verride e Caldas da Rainha	{ C. P. 10386 M. C. P. 12318	12322 10382	12318 9317	11394 6384	11354 3399	11337 3303	11393 1388	10376 5315	9371 6320	8348 7343	8360 9307	8377 12308
	23304	23304	21335	18378	15353	14340	13381	15391	15391	15391	17367	20385
Guarda e Alferrarede	{ C. P. 10344 M. C. P. 12360	11380 11324	11380 9355	11362 7316	11332 4321	11319 3321	11393 1388	10350 5341	9343 6348	8319 7372	8328 9339	8340 12345
	23304	23304	21335	18378	15353	14340	13381	15391	15391	15391	17367	20385

(1) Quando as remessas procedam ou se destinam às linhas do Sul e Sueste, cobrar-se há, além do preço acima indicado para Vendas Novas, os participes correspondentes ao Sul e Sueste indicados no quadro inserto na página 6.

§ 3.º — Ameijoas e ostras em caixas

Das estações da frente às abaixo indicadas	Preços por tonelada (incluidas as despesas de manutenção)					
	As compreendidas entre					
	Lisboa R., Lisboa P., Abrantes, V. Novas (1)	Estarreja, Paialvo e Louzã	P.-Campanhã e Ovar	Cascais, Cais do Sodré e Alcantara-T.	Obidos, Bemfica e Cintra	Figueira da Foz Verride e C. da Rainha
Madrid, Delicias ou Empalme	{ C. P. 7388 M. C. P. 11392	8393 10387	9362 10318	8323 11357	9330 10350	9333 10347
	19380	19380	19380	19380	19380	19380
Torrijos	{ C. P. 9302 M. C. P. 10378	10309 9371	10379 9301	9339 10341	10347 9333	10350 9330
	19380	19380	19380	19380	19380	19380
Talavera	{ C. P. 9383 M. C. P. 9397	10390 8390	11358 8322	10320 9360	11327 8353	11330 8350
	19380	19380	19380	19380	19380	19380

NOTA — As remessas de ameijoas e ostras destinadas a estações não compreendidas nas zonas indicadas neste parágrafo, mas incluídas nas zonas indicadas no § 2.º serão taxadas pelos preços do citado § 2.º

(1) Quando as remessas procedam das linhas do Sul e Sueste, cobrar-se há, além do preço acima indicado para Vendas Novas, os participes correspondentes ao Sul e Sueste indicados no quadro inserto na página 6.

§ 4.º — Creação (aves vivas) e ovos

Das estações da frente às de Madrid Delicias ou Empalme	Preços por tonelada (incluidas as despesas de manutenção)								
	As compreendidas entre								
	Lisboa R., Lisboa P., Abrantes e V. Novas (1)	Bimposta e Marvão	Chança e Elvas	Estarreja, Paialvo e Louzã	Porto-Campanhã e Ovar	Cascais, Cais do Sodré e Alcantara-Terra	Obidos, Bemfica e Cíntia	Figueira da Foz, Verride e C. da Rainha	Guarda e Alferrade
Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	
Companhia Portuguesa.....	11,546	5,593	8,547	12,598	13,599	11,598	13,553	13,557	13,505
M. C. P.	17,534	22,587	20,533	15,582	14,581	16,582	15,527	15,523	15,575
	28,580	28,580	28,580	28,580	28,580	28,580	28,580	28,580	28,580

(1) Quando as remessas procedam das linhas do Sul e Sueste, cobrar-se há, além do preço acima indicado para Vendas Novas, os participes e correspondentes ao Sul e Sueste, indicado no quadro inserto na página 6

Condições especiais de aplicação correspondentes ao § 4.º

1.ª Para os transportes de criação só se admitem jaulas ou gaiolas de madeira consistente, para que possam ser carregadas umas sobre as outras sem risco para o seu conteúdo, e que tenham pelo menos 35 centímetros de altura, com barrotes fixos ou rede de arame, com uma só porta, e construídas de forma e em tão perfeito estado de conservação, que impeçam em absoluto a saída ou subtracção da criação por quaisquer aberturas ou intervalos do gradeamento.

Os expedidores deverão precintar a porta com corda de arame e selos de chumbo marcados com tenazes de sua propriedade, marcas que deverão ser consignadas na nota de expedição.

2.ª Em nenhum caso as linhas transportadoras se encarregarão do sustento da criação.

3.ª Os expedidores poderão transportar em cada gaiola o número de aves que julgarem conveniente, mas sob sua exclusiva responsabilidade, não sendo as linhas transportadoras, portanto, responsáveis pelas aves que morram ou sofram depreciação.

4.ª As linhas transportadoras declinam também toda a responsabilidade pelos prejuizos que para as aves possam advir da falta de consistencia ou capacidade das jaulas.

5.ª As linhas transportadoras não assumem qualquer responsabilidade pelos prejuizos resultantes de asfixia, esmagamento ou outras causas analogas, sendo unicamente obrigadas a entregar ao consignatário a criação despachada, com o seu peso exacto, deduzidas as quebras naturais, em bom ou mau estado, viva ou morta, a não ser que se prove que as avarias são devidas a negligencia do pessoal.

6.ª Os ovos deverão ser transportados exclusivamente em caixas precintadas, de boa construcção. O acondicionamento interior deverá ser de palha cortada, feno, serradura, casca de arroz ou aparas de papel, para evitar a deterioração da mercadoria; e o peso de cada volume não deverá exceder 60 quilogramas, devendo a madeira de que forem construídas as caixas ter a espessura de 0^m,015 pelo menos. Em nenhum caso serão as linhas transportadoras responsáveis pelas avarias que resultem do não cumprimento das disposições indicadas na presente condição pelo que respeita à embalagem dos ovos.

7.ª No caso de extravio ou avarias das remessas de criação ou ovos, ou quando, por qualquer causa, cuja responsabilidade possa ser imputada às linhas transportadoras, estas tenham de satisfazer indemnizações, serão essas indemnizações calculadas, com prévia deducção da quebra natural, em harmonia com as disposições do artigo 371.º do Código de Comercio Espanhol, pelo preço official do mercado, em vigor na data em que, regulamentarmente, a remessa devia ser posta à disposição do consignatário.

8.ª As remessas de criação e ovos podem ser carregadas, indistinctamente, em vagões fechados com janelas ou abertos, sem que por este facto as linhas transportadoras aceitem qualquer responsabilidade pelas avarias que possam produzir-se.

9.ª Quando as alfandegas de Valencia de Alcantara ou Marvão mandarem abrir as gaiolas ou caixas, e por conseguinte, inutilizarem a precinta feita pelo expedidor, serão novamente precintadas as portas das gaiolas ou as caixas pelo agente alfandegario que efectue o despacho, surtindo esta precinta o mesmo efeito que a do expedidor pelo que respeita à irresponsabilidade das linhas transportadoras.

§ 5.º — Creação (aves vivas) por vagão completo

Preços de transporte por vagão e quilómetro entre qualquer estação da Companhia Portuguesa ou do Sul e Sueste e qualquer de M. C. P.

	Percurso português	Percurso espanhol
	Escudos	Escudos
Quando o transporte se efectue em vagões — jaulas de propriedade das linhas transportadoras	519	518
Quando o transporte se efectue em vagões — jaulas de propriedade dos interessados.....	513	513
Retorno dos vagões vazios de qualquer propriedade ..	502	502

Condições especiais de aplicação correspondentes ao § 5.º

1.ª Estes transportes poderão efectuar-se em vagões de propriedade das linhas transportadoras ou dos expedidores.

Se os vagões pertencerem aos expedidores é indispensável:

a) Que tenha sido autorizada a sua circulação pelos Governos português e hespanhol e pelos Serviços de Material e Tracção das linhas transportadoras.

b) Que sejam entregues para circular em munidos de caixas de lubrificação e do tubo de intercomunicação.

c) Que tenham inscritos de ambos os lados o nome e o apelido do seu proprietário.

d) Será de conta dêste a reparação ou substituição das rodas, aros, eixos, caixas de lubrificação, etc., quando isso se torne necessário em consequência da fractura, desgaste, avaria, aquecimento, etc.

Para facilidade de reparações deverá o proprietário depositar nas oficinas das linhas interessadas um certo número de peças sobreceletes, tais como: caixas de lubrificação, molas de tracção e de suspensão, etc., cuja lista lhes será fornecida pelos respectivos Serviços de Material e Tracção.

e) Cada vez que tiverem de ser utilizados para transporte serão examinados por agentes das linhas transportadoras para se reconhecer se estão em condições de circular.

f) Será de conta das linhas transportadoras a lubrificação dêste material.

g) Quando as avarias sejam devidas a casos fortuitos de força maior ou provenientes do uso dos vagões, as linhas transportadoras farão as necessárias reparações por conta dos donos, os quais satisfarão a respectiva importância e bem assim a taxa do percurso que os vagões efectuarem desde o ponto em que se tenham inutilizado até à oficina de reparação.

2.ª A carga e descarga da criação, quer os vagões sejam de propriedade particular, quer pertençam às linhas transportadoras, serão feitas por gente dos expedidores e consignatários, respectivamente, e realizar se hão no local que, para êsse efeito fôr designado pelas referidas linhas.

Cada vagão será despachado por um só expedidor para um só consignatário e para um único destino.

3.ª Por cada vagão a expedir será concedido ao remetente um passe gratuito de ida e volta entre o ponto de origem e o de destino da remessa, para que esta possa ser acompanhada por um guarda-tratador sob a iniludível vigilância do qual se fará o transporte e que terá por obrigação conservar fechado o vagão, olhar pelas boas condições do material e provêr à alimentação e guarda da criação, ficando as linhas transportadoras isentas de qualquer responsabilidade, não só pelos accidentes de viagem independentes da sua vontade e inerentes a esta espécie de transportes, como também pelas faltas que se dêem na criação se as portas dos vagões se abrirem ou se a rede de arame se avariar, etc.

4.ª O passe do guarda está sujeito aos impostos que os Governos de Portugal e Hespanha recebem pelos bilhetes ordinários.

Ao preencher a nota de expedição, o remetente indicará o nome da pessoa a favor do qual há de conceder-se o passe.

O guarda-tratador poderá viajar à ida no vagão que levar a criação se as condições do veículo o permitirem, ou, em caso contrário, em carruagem de 3.ª classe. À volta utilizará qualquer comboio de serviço público que conduza passageiros de 3.ª classe. Considerar-se há nulo todo o passe que não seja utilizado para o regresso no prazo de 30 dias a contar da data em que foi fornecido. Êstes passes não dão direito a mudança de classe.

5.ª Tanto à ida como à volta o guarda-tratador só poderá levar a bagagem de mão permitida pelos regulamentos.

Os revisores poderão exigir que o guarda-tratador prove a sua identidade todas as vezes que o entenderem conveniente.

6.ª As linhas interessadas farão êstes transportes pelos comboios ordinários de passageiros segundo as conveniências do serviço.

7.ª Aos expedidores é concedida a faculdade de completar o carregamento dos vagões em todas as estações portuguesas do trajecto sempre que possam efectuar a carga durante a paragem efectiva do comboio em que se faça o transporte. A criação carregada em trânsito não está sujeita a despacho nem a nenhum onus especial, visto que as linhas interessadas cobram o transporte, por vagão utilizado, desde a estação de origem da remessa.

8.ª As linhas transportadoras ficam isentas de toda a responsabilidade por faltas, avarias, asfixia, estrangulação ou depreciação da criação transportada nestas condições.

9.ª Quando os vagões pertencentes a particulares não se empreguem nestes transportes pelo menos uma vez por semana ou período de sete dias consecutivos a linha interessada cobrará pela guarda dêstes veículos uma taxa de 9 centavos (50 centimos em Hespanha) por vagão e dia.

A limpeza e asseio obrigatórios dêstes vagões fica a cargo exclusivo dos seus proprietários.

Condições especiais de aplicação comuns a todos os parágrafos da presente tarifa

1.ª Para o cálculo dos portes das linhas interessadas, cada 18 centavos equivale a uma peseta.

Nas cobranças feitas por uma linha por conta das outras, cada linha tem o direito de perceber a importância necessária para o pagamento integral às outras na moeda do seu paiz.

2.ª Nos preços desta tarifa estão compreendidos os gastos de transporte e de manutenção.

Não estão, portanto, compreendidos:

a) Os gastos de operações aduaneiras e de documentos de despacho.

b) Os impostos e sêlos para o Governo hespanhol.

c) Os direitos de registo e guia nas remessas procedentes de Portugal (2 centavos por expedição).

Designação	Quebra por 100 quilogramas			Designação	Quebra por 100 quilogramas		
	Percorrendo até 125 quilómetros	Percorrendo de 126 a 250 quilómetros	Percorrendo de 251 quilómetros em diante		Percorrendo até 125 quilómetros	Percorrendo de 126 a 250 quilómetros	Percorrendo de 251 quilómetros em diante
Arbustos	2	4	6	Hortaliça	2	3	4
Aves mortas	1 1/2	2	2 1/2	Legumes verdes	2	3	4
Aves vivas	2	3	4	Leite	1 1/2	2	2 1/2
Bebidas gazosas	1 1/2	2	2 1/2	Levadura	1 1/2	2	2 1/2
Caça morta	1 1/2	2	2 1/2	Manteiga	2	2	3
Cágados	2	3	4	Mariscos	2	2	3
Caracois	1 1/2	2	2 1/2	Neve	20	25	30
Carnes frescas	1 1/2	2	2 1/2	Ovos	2	3	4
Cerveja	1 1/2	2	2 1/2	Pão	1/2	1	1 1/2
Coelhos domesticos vivos	2	3	4	Peixe fresco em gelo (1)	10	12	16
Cogumelos	2	3	4	» » » sal (2)	5	6	8
Escabeches de peixe	1	1	2	» sêco	1	1	1 1/2
» » aves e carne	1	1	2	Plantas vivas	2	4	6
Flôres naturais	2	4	6	Queijo fresco	2	2	3
Frutas frescas	2	3	4	Requeijão	2	2	3
» sêcas	1	1	1 1/2	Túberas	2	3	4
Gêlo	20	25	30				

(1) Percorrendo mais de 350 quilómetros além dos 16 por cento do quadro, 3 por cento por fracção indivisível de 100 quilómetros.
(2) Percorrendo mais de 350 quilómetros além dos 8 por cento do quadro, 3 por cento por fracção indivisível de 100 quilómetros.

13.^a Esta Tarifa será aplicada de officio às mercadorias nela designadas, sempre que dos seus preços resulte vantagem para o público, a não ser que o expedidor peça, na respectiva nota de expedição, a aplicação de outra tarifa em vigor.

14.^a As remessas procedentes ou destinadas a estações não indicadas na presente Tarifa, mas compreendidas entre duas das designadas, poderão disfrutar, como estações intermédias, dos preços que correspondam à estação designada anterior à de procedência ou imediata à de destino, sempre que a taxa assim calculada resulte mais económica.

15.^a A aplicação da presente Tarifa fica em tudo o mais sujeita às condições das Tarifas Gerais de cada linha no que não seja contrário ao disposto na presente.

Preços de transporte, aplicáveis no percurso das linhas do Sul e Sueste, a adicionar, para obter os preços totais de procedência a destino, aos preços que figuram na presente Tarifa para a procedência de Lisboa a Vendas Novas

Designação das mercadorias	Preços por tonelada (incluindo as despesas de manutenção)													
	Das estações abaixo até Vendas Novas ou vice-versa													
	Barreiro	Pinhal Novo	Aldagalega	Setúbal	Casa Branca	Evora	Móra ou Estremoz	Vila Viçosa	Vila Nova	Beja	Moura	Aljustrel-C. Verde	Amoreiras	Tunes a Portimão ou V. R. S.º António
Marisco, sardinha e pescaria fresca em sal ou em gelo	3\$10	(a)	3\$10	2\$88	(a)	(a)	(a)	(a)	(a)	(a)	(a)	(a)	(a)	10\$60
Demais géneros frescos designados nos §§ 2.º e 4.º da presente tarifa	3\$40	2\$65	3\$40	3\$15	2\$15	3\$40	6\$40	7\$15	3\$40	5\$40	8\$40	7\$15	8\$90	10\$90

(a) Não expõem remessas de pescaria fresca para Hespanha por serem estações do interior.

Esta Tarifa anula e substitui a Tarifa M. L. n.º 1, de grande velocidade, em vigor desde 1 de Agosto de 1901.

Lisboa, 13 de Novembro de 1915.

O Engenheiro-Director

Arthur Mendes



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

AVISO AO PÚBLICO

3.^a Modificação à TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 1 — Grande velocidade

Aprovada por Despacho Ministerial de 14 de Dezembro de 1915

TRANSPORTE DE GÊLO

À partir de 1 de Janeiro de 1916, aos transportes de gêlo, por expedições de pêso mínimo de 5:000 quilogramas ou pagando como tal, serão applicados os preços do § 1.º desta tarifa, com a redução de 50 %.

Em tudo o mais, ficam em vigôr as condições gerais da respectiva tarifa.

Lisboa, 4 de Dezembro de 1915.

B. n.º 394
Exp. n.º 1:393

O Engenheiro-Director
Arthur Mendes

AVISO AO PÚBLICO

1.^a ampliação á tarifa especial interna D

DE

GRANDE VELOCIDADE

Aprovada por despacho ministerial de 4 de janeiro de 1916

Em vigôr desde 20 de janeiro de 1916

A condição 4.^a dêsta tarifa é ampliada como se segue:

A liquidação das passagens, será feita pelos interessados no acto das requisições.

Lisboa, 21 de Dezembro de 1915.

B. n.º 399
Exp. n.º 1:379

O Engenheiro-Director

Arthur Mendes



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECCÃO DO SUL E SUESTE

AVISO AO PUBLICO

1.^a ampliação á tarifa especial interna D-bis

DE

GRANDE VELOCIDADE

Aprovada por despacho ministerial de 4 de janeiro de 1916

Em vigôr desde 20 de janeiro de 1916

As requisições dêstes transportes devem ser apresentadas, na estação de partida, com a antecedencia de 12 horas, e a liquidação das passagens feita no acto da requisição.

Lisboa, 21 de Dezembro de 1915.

O Engenheiro-Director

Arthur Mendes

B. n.º 400
Exp. n.º 1380



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECCÃO DO SUL E SUESTE

AVISO AO PUBLICO

2.º ADITAMENTO À TARIFA DE DESPESAS ACESSORIAS

Aprovado por despacho ministerial de 4 de Janeiro de 1916

(EM VIGOR DESDE 15 DE FEVEREIRO DE 1916)

CAPÍTULO VI

Art. 15.º — Cargas e descargas fóra dos cais das estações

§ 1.º — **Cargas e descargas dentro de agulhas.** As mercadorias que, a pedido dos expedidores ou consignatarios, sejam carregadas ou descarregadas fóra dos cais cobertos ou descobertos, mas dentro das agulhas das estações, pagarão, além das taxas de transporte e despesas accessorias, a título de manobras suplementares, a seguinte sobretaxa:

Por cada tonelada.....	§02
Mínimo de cobrança por vagão.....	§20

Se a requisição do material para a carga ou descarga em ponto especial fôr apresentada depois do material já ter sido normalmente posto à disposição do requisitante, os prazos de estacionamento serão contados como se a operação se fizesse no primitivo local.

§ 2.º — **Cargas e descargas fóra das agulhas.** As mercadorias cuja carga ou descarga seja facultada em plena via, além das taxas de transporte e de manutenção correspondentes às estações anterior ou posterior no sentido do seguimento da remessa, conforme, respectivamente, se trate de carga ou descarga, pagarão:

Por manobras locais e serviço de vigilância..... §20 por tonelada

Por deslocação e demora do pessoal:

Por cada hora indivisível, contada desde a saída até ao regresso do pessoal à respectiva estação..... 1§00

Por percurso de máquina, contada a distância desde o ponto onde a Administração convenha enviá-la até ao ponto de carga ou descarga e seu regresso ao ponto de partida..... §20 por quilómetro

Êstes serviços deverão previamente ser requisitados ao Engenheiro Chefe do Serviço do Movimento que só os aceitará se tiver máquina disponível, se o perfil da linha os permitirem e quando dêles não resulte prejuizos ou inconvenientes para o serviço do público e para o da própria Administração, prejuizos e inconvenientes que a mesma se reserva o pleno direito de ser a única a apreciar.

As operações de carga ou descarga serão sempre feitas por gente, conta e risco dos expedidores ou consignatários dentro do prazo fixado como máximo pela Administração, prazo que não poderá ser excedido.

O pessoal que efectuar estas operações terá que subordinar-se às ordens que para tal lhe forem dadas pelo Agente do Caminho de Ferro que dirigir essas operações e se pelo seu volume ou natureza as mercadorias a transportar não puderem ser carregadas de sorte que fique bem garantida a segurança da marcha dos comboios, o Caminho de Ferro não se encarregará do seu transporte.

N. B. — Os estrumes e lixo a granel, expedidos pela estação do Barreiro, ficam isentos desta sobretaxa e continuam a ser transportados de harmonia com as instruções de 25 de Abril de 1888.

Condições comuns aos dois paragrafos dêste artigo

O pagamento da sobretaxa correspondente à carga sera feito adiantadamente.

Tratando-se de descarga, os vagões não serão enviados ao ponto requerido sem que todos os debitos ao Caminho de Ferro estejam liquidados.

Dado o caso dos expedidores ou consignatarios não haverem dado exacto cumprimento às disposições dêste Aviso, o Caminho de Ferro retirará os vagões como se as operações se achassem concluidas e como tal cobrará a taxa que no presente Aviso se estipula sem que aos expedidores ou consignatarios assista direito a reclamação alguma.

Nas notas de expedição dos carregamentos feitos fora dos cais das estações não será admitida a declaração do número de volumes ou qualquer outra cuja conferência se não possa fazer sem tocar na carga dos vagões.

A Administração declina toda a responsabilidade pela utilização de terrenos pertencentes a terceiros, sendo ao requisitante que compete obter a necessária autorização.

A execução dos serviços de que trata êste Aviso, não é obrigatória para a Administração.

Em tudo que não seja contrário ao que se dispõe no presente Aviso, ficam em vigor as disposições da Tarifa de Despesas Acessórias, em applicação desde 1 de Julho de 1914, bem como todos os seus aditamentos.

Lisboa, 20 de Dezembro de 1915.

O Engenheiro-Director

Arthur Mendes

B. n.º 401

Exp. n.º 1364



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

AVISO AO PUBLICO

6.º Aditamento á classificação geral de mercadorias

PEQUENA VELOCIDADE

Aprovado por despacho ministerial de 17 de Janeiro de 1916

A partir de 1 de Fevereiro de 1916, a classificação geral de mercadorias é aditada como segue:

Rubrica nova	Classes da tarifa geral	Número das tarifas especiais internas applicaveis		Carga minima dos vagões completos Toneladas
Casca de eucalipto	IV	8	—	7

Lisboa, 27 de Dezembro de 1915.

O Engenheiro-Director

Arthur Mendes

B. n.º 403

Exp. n.º 1830



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

AVISO AO PÚBLICO

15.^a Ampliação á tarifa especial interna n.º 8

PEQUENA VELOCIDADE

Aprovada por despacho ministerial de 17 de Janeiro de 1916
Em vigor desde 1 de Fevereiro de 1916

A classificação de mercadorias desta tarifa é aumentada como segue:

Rubrica nova	Grupos para vagões completos	Séries	Carga minima dos vagões completos Toneladas
Casca de eucalipto.....	—	2. ^a	7

Em tudo o mais ficam em vigôr as condições da tarifa especial interna n.º 8 de pequena velocidade.

Lisboa, 27 de Dezembro de 1915.

O Engenheiro-Director

Arthur Mendes

B. n.º 404

Exp. n.º 1:408



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

AVISO AO PÚBLICO

1.^a Ampliação á Tarifa de Camionagem em Lisboa, COMBINADA COM a Empreza Geral de Transportes Limitada

(Aprovada por despacho ministerial de 22 de Março de 1916)

A partir de 10 de Maio de 1916, os transportes de ou para domicilios e despachos centrais a que se refere a tarifa de camionagem, em applicação desde 1 de Dezembro de 1912, serão limitados ás estações de Lisboa-Terreiro do Paço e Lisboa-Jardim, conforme as expedições sigam em grande ou pequena velocidade.

Por este motivo, fica sem efeito o serviço combinado pela estação de Lisboa-Santo Amaro e é tambem alterada a divisão das zonas da cidade pelo novo catalogo que anula, desde a mesma data, para todos os efeitos, o que se acha em vigôr desde 1912.

Lisboa, 4 de Abril de 1916.

Pelo Engenheiro-Director

J. Abecasis Júnior.

B. n.º 410
Exp. n.º 1.147



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

AVISO AO PÚBLICO

SUPRESSÃO DE CARREIRAS

de vapores e comboios do cartaz-horario
actualmente em vigor

A partir de 20 do corrente mês, são supri-
midos os seguintes comboios e carreiras de
vapores:

CARREIRAS

N.º 19,	que parte ás	22 ^h ,00	de Lisboa
» 20,	» » »	21 ^h ,35	» Barreiro
» 21,	» » á	1 ^h ,00	» Lisboa

E OS COMBOIOS

N.º 17,	que parte de Lisboa ás	16 ^h ,30	e chega a	Setubal ás	17 ^h ,58	
» 18,	» » »	Setubal »	20 ^h ,30	» »	Lisboa »	22 ^h ,15
» 915,	» » »	Lisboa á	1 ^h ,00	» »	Barreiro-A á	1 ^h ,50
» 913,	» » »	» ás	22 ^h ,00	» »	» ás	22 ^h ,50

Lisboa, 13 de Abril de 1916.

O Engenheiro-Director

Artur Mendes.

B. n.º 412

Exp. n.º 1.255



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

AVISO AO PÚBLICO

3.º Aditamento á tarifa de Despezas Acessorias

(Aprovado por despacho Ministerial de 10 de Maio de 1916)

A partir do dia 17 do proximo mês de Junho, fica anulado o N. B. do § 2.º do artigo 15.º da Tarifa de Despezas Acessorias, em vigor desde 15 de Fevereiro de 1916.

Lisboa, 16 de Maio de 1916.

B. n.º 414
Exp. n.º 1.364

Pelo Engenheiro-Director,
J. Abecasis Júnior



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

SERVIÇO DIRECTO COMBINADO

2.^a AMPLIAÇÃO À TARIFA ESPECIAL P. N.º 3

DE

GRANDE VELOCIDADE

(Volumes de pêso não superior a 10 quilogramas)

Aprovada por despacho Ministerial de 8 de Abril de 1916

A partir de 20 de Junho de 1916, considera-se incluída, nesta tarifa, a COMPANHIA DOS CAMINHOS DE FERRO DO VALE DO VOUGA, sendo portanto applicaveis as suas disposições ao trafego combinado com a referida Companhia.

Lisboa, 31 de Maio de 1916.

Pel'0 Engenheiro Director

J. Abecasis Júnior.

B n.º 417

Exp. 1386



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

AVISO AO PUBLICO

4.^a modificação à TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 1

DE

GRANDE VELOCIDADE

(Aprovada por despacho ministerial de 19 de Junho de 1916)

A partir de 4 de Agosto de 1916, as remessas constituídas por **peixe fresco, salpicado, salgado ou seco, mariscos e escabeches** em volumes de peso superior a 80 quilogramas, serão taxados pelos preços da 1.^a série da respectiva tarifa.

Lisboa, 2 de Julho de 1916.

B n.º 423
Exp. n.º 1:393

Pel'0 Engenheiro Director

J. Abecasis Júnior.

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

AVISO AO PÚBLICO

6.^a MODIFICAÇÃO À TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 4 PEQUENA VELOCIDADE

(Aprovada por despacho Ministerial de 12 de Julho de 1916)

A partir de 1 de Agosto de 1916 serão observadas no transporte de **polvoras e explosivos** as condições seguintes, constantes do regulamento a que se refere o Decreto n.º 2:241 de 29 de Fevereiro último:

1.^a — Compete ao expedidor fazer acompanhar a remessa dos documentos exigidos pelas leis em vigor e munir-se das licenças necessárias para o transporte, declinando a Administração qualquer responsabilidade por qualquer falta nesse sentido.

2.^a — As notas de expedição relativas ao transporte de substâncias explosivas deverão ser entregues nas estações vinte e quatro horas antes da remessa.

3.^a — A recepção de entrega das substâncias explosivas nas estações efectuar-se há unicamente entre o nascer e o pôr do sol.

4.^a — Quando a remessa tenha de ser expedida por um comboio da noite será entregue na estação, duas horas, pelo menos, antes do pôr do sol e carregada nos vagões antes da noite.

5.^a — A carga, descarga e trasbordo dos explosivos só se realizarão durante o dia.

6.^a — Não é permitido o transporte, em cada comboio mixto de mais de um vagão carregado de substâncias explosivas, salvo, se o transporte pertencer ao Estado.

7.^a — Todos os volumes contendo as mercadorias do grupo 4 da classificação da tarifa especial interna n.º 4, deverão ter nas faces exteriores um rótulo com a marca da fabrica, pêso, natureza do produto que contiverem, data do fabrico e além disso uma tarja com a palavra **perigo** bem distinta.

8.^a — Todos os conhetes e barris deverão ser selados com sêlo de chumbo, colocado a frio, afim de se garantir a sua inviolabilidade.

9.^a — Cada vagão não deverá ser carregado, incluindo as taras, com mais de 2:000 quilogramas de polvora, ou de 500 quilogramas de dinamite ou outro qualquer produto do grupo 4.

10.^a — O pêso bruto de uma expedição não deverá exceder a carga de 10 vagões. Qualquer expedição de mais de 10 vagões será dividida em dois ou mais comboios.

11.^a — Toda a expedição de matérias explosivas ou de munições de guerra excedendo o pêso bruto de 500 quilogramas, deverá ser acompanhada, desde que entre na estação, por uma escolta de sargento e de duas praças por cada vagão. Compete ao expedidor a requisição da escolta.

12.^a — As expedições de pólvora de menos de 200 quilogramas e as de menos de 50 quilogramas de explosivos propriamente ditos, serão dispensadas da aplicação rigorosa das presentes prescrições, excepto no que respeita ao seu acondicionamento, observando-se, porém, o seguinte:

a) — Serem carregadas só em vagões fechados, não contendo nenhuma outra matéria explosiva, nem facilmente inflamável.

b) — Não serem transportadas pelos comboios de passageiros.

13.^a — Todas as expedições de pólvoras com o pêso superior a 200 quilogramas e dos restantes produtos do grupo 4 da classificação da tarifa especial interna n.º 4 de pêso superior a 50 quilogramas, serão taxadas pelo pêso minimo de 2:000 quilogramas.

14.^a — A Administração declina toda e qualquer responsabilidade por accidentes, danos ou inconvenientes que resultem da falta de cumprimento das disposições legais não especificadas no presente aviso.

Em tudo o que não fôr contrário ao disposto no presente ficam em vigor as disposições da tarifa, bem como dos seus aditamentos ou modificações.

Lisboa, 18 de Julho de 1916.

B n.º 425

Exp. 1404

O Engenheiro-Director

Artur Mendes.



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

AVISO AO PUBLICO

4.º Aditamento à tarifa de Despesas Acessórias

(Aprovado por despacho Ministerial de 24 de Julho de 1916)

A partir de 1 de Setembro de 1916, a tabela da alínea b) do artigo 11.º da Tarifa de Despesas Acessórias, é modificada como se segue:

b) — Pelas operações de embarque ou desembarque nos caís ou pontes das estações, quando feitas pela Administração, cobrará esta os direitos seguintes, distintos e independentes dos direitos de manutenção do artigo 4.º:

Designação das mercadorias	Serviço nos caís		Serviço nas pontes	
	Da embarcação para o caís ou vice-versa	Directamente do vagão para o barco ou vice-versa	Directamente do vagão para o barco ou vice-versa	Evoluções e manobras na ponte
1.º — Mercadorias de toda a espécie em grande e pequena velocidade excepto as abaixo mencionadas: Por tonelada	\$15	\$10	\$05	\$05
2.º — Mercadorias a granel (excepto minério): Por tonelada	\$25	\$15	\$05	\$05
3.º — Farinhas, palha prensada e peixe (conserva): Por tonelada	\$25	\$15	\$05	\$05
4.º — Massas indivisíveis de pêso superior a 1:000 quilos: Por tonelada	(a)	(a)	(a)	\$05
5.º — Veículos ou embarcações: Por tonelada	\$15	\$10	\$10	\$20
6.º — Transportes fúnebres: Por caixão, caixa ou urna	\$18	\$09	\$09	\$10
7.º — Animais (excepto os taxados a pêso): Bois, vacas, cavalos, muares ou jumentos — Por cabeça	\$05	\$05	\$05	\$05
Carneiros, cabras, etc. — Por cabeça	\$01	\$01	\$01	\$01
Vitelos ou porcos — Por cabeça	\$04	\$04	\$04	\$02
Por vagão completo de qualquer das espécies precedentes	\$35	\$35	\$35	\$40
8.º — Animais ferozes ou outros não designados nos números antecedentes: Por cabeça	\$10	\$10	\$10	\$05

(a) As taxas correspondentes do artigo 5.º § 2.º

Quando, a pedido do expedidor ou consignatário das mercadorias, as operações de embarque ou desembarque forem effectuadas das 19 horas às 7 horas do dia immediato, além das taxas da tabela supra, a Administração cobrará os direitos seguintes:

Mercadorias designadas:

Nos n.ºs 1, 2, 3, 4 e 5	Por tonelada	\$03
No n.º 6, por caixão, caixa ou urna		\$03
No n.º 7, Bois, vacas, etc.	Por cabeça	\$01,5
Carneiros, cabras, etc.	» »	\$01,5
Vitelos ou porcos	» »	\$01
Por vagão completo		\$10
No n.º 8, Por cabeça		\$03

N. B. — A Administração reserva-se o direito de fazer estas operações, quando isso lhe convenha.

Se para as operações de embarque ou desembarque por conta do expedidor ou consignatário das mercadorias se fizer uso de guindastes, a Administração cobrará por essa utilização, as taxas da 2.ª coluna da tabela supra, correspondentes ao embarque ou desembarque das embarcações para o vagão ou vice-versa.

Os direitos que ficam estabelecidos têm aplicação, quer as mercadorias, veículos, etc., devam ser ou hajam sido transportadas em grande ou pequena velocidade.

Em tudo o mais ficam em vigor as condições da respectiva tarifa.

Lisboa, 24 de Julho de 1916.

B. n.º 426

Exp. 1364

O Engenheiro-Director

Artur Mendes.



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

TARIFA DE TRANSPORTE FLUVIAL

ENTRE AS ESTAÇÕES DE LISBOA E BARREIRO

(Aprovada por despacho ministerial de 24 de Julho de 1916)

EM VIGOR DESDE 1 DE SETEMBRO DE 1916

1.^a Secção — Grande velocidade

CAPITULO I

Passageiros

Preços por pessoa e viagem

	Ré	Prôa
Bilhetes inteiros	\$15	\$10
Meios bilhetes	\$08	\$05

Artigo 1.^o—As crianças, menores de tres anos, indo ao colo das pessoas que as conduzam, serão transportadas gratuitamente; as de tres a sete anos pagarão meio bilhete.

Art. 2.^o—Todo o passageiro deve munir-se de um bilhete que designe a estação a que se destina e o lugar que deve ocupar; êste bilhete será apresentado aos empregados incumbidos da revisão e recepção, logo que êles o requisitarem.

No preço dos bilhetes de ou para o Caminho de ferro está incluído o preço da passagem do vapôr.

Os passageiros de 1.^a e 2.^a classes teem direito a lugar na ré e os de 3.^a na prôa dos vapores.

Art. 3.^o—O passageiro, que fôr encontrado sem bilhete, pagará a importância do bilhete, correspondente à parte do vapôr em que se encontrar, aumentada de \$05.

Art. 4.^o—O passageiro, munido de bilhete de prôa e que queira tomar lugar na ré, pagará \$05 ao empregado incumbido da revisão, em troca do recibo suplementar respectivo, elevando-se essa importância a \$10, se não tiver sido previamente avisado o referido empregado da mudança de lugar.

Art. 5.^o—Os militares e marinheiros, viajando em corpo ou isoladamente por motivo de serviço e os que recolherem às terras da sua naturalidade, com baixa ou licenciados para a reserva, vindo munidos de guia e requisição de transporte, passada pela autoridade competente, pagarão metade do preço estabelecido nesta tabela.

§ único.—Quando o número de praças que compõem uma força militar fôr superior a 60, o transporte não será obrigatorio sem aviso prévio, feito com antecedencia de duas horas pelo menos.

CAPITULO II

Bagagens

Por fracção indivisivel de 10 quilogramas	\$01
Minimo cobravel	\$05

Art. 6.^o—Sôb a denominação de bagagem compreendem-se todas as especies designadas na tarifa geral.

Art. 7.^o—Todo o passageiro, cujo bilhete de Caminho de ferro abranja a via fluvial, tem direito, nesta via, ao transporte gratuito de 30 quilogramas de bagagem, ou de 15 quilogramas, sendo crianças que viagem com meio bilhete.

Art. 8.^o—Não é concedida franquia de bagagem aos passageiros com bilhetes exclusivamente para a via fluvial; poderão, porém, levar consigo, além dos volumes de mão, a que se refere a tarifa geral, um biciclo, pagando a taxa de \$05.

Art. 9.^o—As bagagens dos militares e marinheiros serão transportadas gratuitamente quando o pêso não exceder o concedido na tarifa geral. Os excessos de bagagens, que forem superiores a êste limite, não gosarão o beneficio de redução alguma, e a importância do transporte desses excessos será paga na estação de partida pelo dono da bagagem.

2

CAPITULO III

Recovagens

Por fracção indivisível de 10 quilogramas.....	\$01
Minimo cobravel.....	\$10

Art.º 10.º — Compreendem se sob a designação de recovagens as mercadorias despachadas para serem transportadas nos comboios com a velocidade dos passageiros e todas aquellas que, unicamente, teem de ser conduzidas nos barcos entre Lisboa T. P. e Barreiro.

CAPITULO IV

Cães

Por cabeça	\$05
------------------	------

Art. 11.º — Para se efectuarem estes transportes é mister que os dónos apresentem os seus bilhetes para a mesma viagem, e que os cães estejam atrelados e açaimados.

CAPITULO V

Dinheiro, valores e objectos de arte

Por fracção indivisível de 100\$00.....	\$05
Minimo cobravel.....	\$10

Art. 12.º — Sôb a designação supra compreendem-se todas as especies designadas sob o mesmo titulo na tarifa geral.

Art. 13.º — O transporte de dinheiro em cobre ou bronze-niquel será taxado como transporte de recovagens.

CAPITULO VI

Carreiras especiais

Por cada carreira especial, ou para transportes funebres de Lisboa Terreiro do Paço a Barreiro ou vice-versa	15\$00
--	--------

Art. 14.º — Transportes funebres só se efectuam mediante apresentação dos documentos proprios, demandados das autoridades competentes ou por elas legalizados, e em carreira especial.

Para estes transportes, quando destinados ou provenientes de Vendas Novas ou mais além, o custo do vapor será reduzido a 8\$00. É concedido o transporte gratuito, na carreira especial, aos passageiros que acompanham o féretro até ao maximo de 12, cobrando-se apenas o selo de \$01 por cada pessoa. No acto da requisição, que deve ser feita com 4 horas de antecedencia na estação de Lisboa Terreiro do Paço e 3 horas na estação do Barreiro, será feito o deposito de 10\$00 que será liquidado ao efectuar-se a expedição.

As carreiras especiais para viagem simples de passageiros entre Lisboa Terreiro do Paço e Barreiro, ficam ao abrigo das condições da tarifa especial H., relativas a este transporte.

CAPITULO VII

Animais

Número de cabeças	Cavalos, bois, muares ou jumentos	Vitelos e porcos	Carneiros ou cabras	Cabritos, cordeiros ou leitões
Cada uma	1\$50	\$60	\$30	\$15

Art. 15.º — O transporte de animais não é obrigatorio nos vapores; comtudo, a Administração encarregar-se ha destes transportes, sempre que lhe seja possivel, entre as estações do Barreiro a Lisboa Terreiro do Paço, nas seguintes condições:

1.ª O expedidor prevenirá a estação com 24 horas de antecedencia e, se o transporte for aceite, apresentará os animais duas horas antes da partido do barco;

2.^a O expedidor assistirá e auxiliará a introdução dos animais nas gaiolas que a Administração apresentar para embarque e desembarque.

Art. 16.^o — Os animais pequenos poderão ser transportados em gaiolas ou outras taras apropriadas, fornecidas pelos expedidores e taxados a pêso como recovagem.

§ único — A Administração não se responsabilisa pelos animais que fugirem, ou morrerem, em consequencia do mau acondicionamento.

CAPITULO VIII

Veículos

Cada automovel	2\$50
Cada carruagem acondicionada e com lança separada	2\$00
Cada carro ou carreta	1\$50

Art. 17.^o — O transporte de veículos não é obrigatorio nos vapores, mas a Administração encarregar-se há dêle, sempre que lhe seja possível, das estações do Barreiro a Lisboa Terreiro do Paço ou vice-versa nas mesmas condições estabelecidas para os animais.

CAPITULO IX

Materias explosivas, inflamaveis ou perigosas, volumes de pêso indivisivel superior a 1.500 quilogramas e mercadorias a granel

Art. 18.^o — Não se transportam em grande velocidade.

2.^a Secção — Pequena velocidade

CAPITULO X

Mercadorias

Por tonelada.....	\$60
Mínimo cobravel.....	\$10

Art. 19.^o — Este preço, no qual está incluído o serviço braçal, é applicavel às mercadorias destinadas às estações de Lisboa, provenientes de qualquer estação do Sul e Sueste e das linhas combinadas ou vice-versa, salvo as seguintes excepções:

A) — Taras vazias, de que trata o **Capitulo XI**.

B) — Volumes de pêso indivisivel superior a 1.000 quilogramas, de que trata o **Capitulo XII**.

C) — Mobilia empacotada, canastras, cêstos, etc., e mercadorias não designadas, que debaixo do volume de um metro cúbico fôrem de pêso inferior a 100 quilogramas:

Por tonelada.....	\$80
Mínimo cobravel.....	\$10

D) — Mercadorias a granel:

Por tonelada.....	1\$20
Mínimo cobravel.....	\$20

Os preços de transporte, além do minimo, serão cobrados por fracções de 10 quilogramas.

CAPITULO XI

Taras vazias

Preços por unidade

Quartolas, barris, ancoretas, etc.....	\$05
Pipas ou cascós.....	\$10
Talhas de folha de capacidade superior a 100 litros.....	\$20
Tonéis de duas pipas ou mais (por pipa).....	\$20

4

CAPITULO XII

Massas indivisiveis de pêso superior a 1.000 quilogramas

Taxa por fracções de 100 quilogramas

Até 1.500 quilogramas.....	(por tonelada)	\$80
De 1.501 até 3.000 quilogramas	(» »)	1\$00
De 3.001 até 5.000 quilogramas	(» »)	1\$50
De 5.001 em diante, ajuste especial.		

Estes preços, nos quais estão incluídas as despesas de manutenção e guindaste, são aplicados às mercadorias destinadas às estações de Lisboa, provenientes de qualquer estação do Sul e Sueste e das linhas combinadas ou vice-versa.

CAPITULO XIII

Animais

Número de cabeças	Cavalos, bois, muares ou jumentos	Vitelos e porcos	Carneiros ou cabras	Cabritos, cordeiros ou leitões
Um.....	1\$00	\$40	\$20	\$10
Cada um mais até cinco.....	\$60	\$30	\$15	\$08
Além de seis cada um.....	\$30	\$15	\$10	\$05
Por vagão completo.....	—	3\$00	3\$00	3\$00

CAPITULO XIV

Veículos

Cada automóvel	2\$00
Cada carruagem acondicionada e com lança separada.....	1\$50
Cada carro, carreta, etc.....	1\$00

CAPITULO XV

Matérias explosivas, inflamaveis ou perigosas

Todas as mercadorias designadas na tarifa especial interna n.º 4 de p. v.

Por toneiada	1\$00
Mínimo cobravel por expedição	\$20

Art. 20.º — Estas mercadorias ficam sujeitas às condições particulares da tarifa especial interna n.º 4 de pequena velocidade.

CAPITULO XVI

Transportes para diversos pontos da margem do Tejo

Art. 21.º — A Administração poderá encarregar-se de efectuar os transportes de remessas entre qualquer estação além do Barreiro e diversos pontos das margens do Tejo, onde a Alfandega permita as cargas e descargas, nos termos estabelecidos em tarifa especial.

CAPITULO XVII

Disposições gerais

Art. 22.º — O prazo regulamentar das tarifas para o transporte e entrega das mercadorias em pequena velocidade, que se aproveitarem desta tarifa, será ampliado de vinte e quatro horas para as que forem destinadas às estações de Lisboa ou destas provierem. Este prazo poderá ser excedido por causa de força maior.

3.^a Secção — Disposições diversas

CAPITULO XVIII

Disposições comuns à grande e pequena velocidade

Art. 23.^o — A Administração reserva-se o direito de recusar o transporte de quaisquer volumes, cujo pêso fôr superior aos meios mecânicos de que dispozer para o embarque e desembarque.

Art. 24.^o — Não é obrigatorio o transporte de massas indivisiveis de pêso superior à força dos guindastes existentes nas estações, podendo comtudo efectuar-se mediante convenção especial.

Art. 25.^o — As disposições do Regulamento de Polícia e Exploração dos Caminhos de Ferro, da tarifa geral e despesas accessorias, são extensivas aos transportes de que trata a presente tarifa, na parte que lhes forem applicaveis.

CAPITULO XIX

Taxas [das despesas accessorias na via fluvial

Art. 26.^o — Guia e registo:

Por cada expedição transportada unicamente na via fluvial..... \$02

Art. 27.^o — Imposto do sêlo:

Sêlo dos bilhetes vendidos sómente para a via fluvial:

Por cada bilhete de preço não inferior a \$05 nem superior a \$20.....	\$01
» » » » assinatura não superior a um ano.....	\$10
» » guia de grande ou pequena velocidade de qualquer natureza.....	\$06

§ 1.^o — Nos bilhetes directos, vendidos de Lisboa para as estações do caminho de ferro além do Barreiro e Barreiro A, ou vice-versa, cobrar-se há só o sêlo que lhes corresponder pelo artigo 3.^o da tarifa de despesas accessorias, incidindo aquele sobre a importância total do bilhete. Da mesma forma, as remessas directas de Lisboa para as estações do caminho de ferro além do Barreiro ou vice-versa, pagam uma só taxa de sêlo.

§ 2.^o — O imposto do sêlo para Barreiro A é o correspondente à estação de Barreiro.

Art. 28.^o — **Armazenagem.** — O depósito de bagagens e armazenagem nas estações de Lisboa serão cobradas pela tarifa de despesas accessorias do caminho de ferro, exceptuando, porém, as remessas de palha, fêno e todas as mercadorias designadas na tarifa especial interna n.^o 4 de pequena velocidade (matérias explosivas, inflamaveis e perigosas) destinadas ás estações de Lisboa-Jardim e Lisboa-Santo Amaro, que pagarão o duplo do preço estabelecido no artigo 6.^o da referida tarifa quando não sejam retiradas 48 horas depois da expedição do aviso de chegada.

§ único. Nas estações de Lisboa-Jardim e Lisboa-Santo Amaro é concedida armazenagem gratuita durante cinco dias, contados da data da chegada da remessa, ás seguintes mercadorias que tenham sido despachadas directamente por qualquer estação das linhas do Sul e Sueste com excepção do Barreiro — **Cereais e carvão vegetal.**

Durante o periodo de 1 de Novembro a 31 de Julho, é aumentada de mais 5 dias a armazenagem gratuita ás remessas de **carvão vegetal** na estação de **Lisboa-Santo Amaro**, quando transportadas nas mesmas condições, reservando-se a Administração não fazer tal concessão quando tenha falta de espaço.

Fica revogada e substituida pela presente a tarifa de transporte fluvial aprovada por despacho Ministerial de 20 de Julho de 1914 e em vigor desde 15 de Agosto do mesmo ano, bem como todas as suas modificações.

Lisboa, 24 de Julho de 1916.

Tráfego

Exp. n.^o 1:373

O Engenheiro-Director

Arthur Mendes



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

Direcção do Sul e Sueste

AVISO AO PUBLICO

2.^a Modificação à TARIFA ESPECIAL B de G. V.

(Aprovada por despacho ministerial de 21 de Outubro de 1916)

A partir de 24 de Outubro de 1916, a redução de 50 % nos bilhetes de assinatura para estudantes, a que se refere o aditamento da Tarifa especial B de g. v., em vigor desde 10 de Março de 1904, passa a ser de 75 %.

Em tudo o mais ficam em vigor as condições da respectiva tarifa.

Lisboa, 21 de Outubro de 1916.

B n.º 444

Exp. n.º 1:375

O Engenheiro Directo

Arthur Mendes



CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO

Direcção do Sul e Sueste

AVISO AO PUBLICO

Abertura à exploração das estações de Bairros, Canal-Caveira e Grandola na linha do Sado

A partir de 22 de Outubro de 1916, são abertas à exploração para todo o serviço de passageiros e mercadorias de grande e pequena velocidade, interno e combinado, as estações de Bairros, Canal-Caveira e Grandola, situadas na linha do Sado, sendo as distâncias a contar para a aplicação das tarifas gerais e especiais, as seguintes:

Distâncias quilométricas de aplicação, correspondente a todas as estações em exploração da linha do Sado

Das estações abaixo da frente ou vice-versa	Torre Vã	Alvalade	Ermidas	Louzal	Bairros	Canal-Caveira	Grandola	Das estações abaixo da frente ou vice-versa	Torre Vã	Alvalade	Ermidas	Louzal	Bairros	Canal-Caveira	Grandola	Das estações abaixo da frente ou vice-versa	Torre Vã	Alvalade	Ermidas	Louzal	Bairros	Canal-Caveira	Grandola
Barreiro	237	249	257	262	266	277	285	Santa Clara-Saboia	53	64	73	77	81	92	100	Tojal	159	171	180	184	188	199	207
Barreiro-A (ap.º)	237	249	257	262	266	277	285	Pereiras (ap.º)	74	85	94	98	102	114	121	Monte das Flores	168	179	188	193	196	208	216
Avradio	235	246	255	260	263	275	283	S. Marcos	74	85	94	98	102	114	121	Evora	173	185	194	198	202	213	221
Alhos Vedros	232	244	252	257	260	272	280	Messines	88	99	108	112	116	127	135	Machede	184	196	204	209	212	224	232
Loita	229	241	250	254	258	269	277	Tunes	100	111	120	124	128	140	147	Azaruja	193	204	213	217	221	233	241
Pinhal Novo	222	233	242	247	250	262	270	Albufeira	105	116	125	130	133	145	153	Vale do Pereiro	197	209	218	222	226	237	245
Saldera	216	228	237	241	245	256	264	Boliqueime	113	125	134	138	142	153	161	Vimieiro	206	217	226	230	234	246	254
Moceirão	207	218	227	232	235	247	255	Loulé	122	133	142	147	150	162	170	Evora-Monte	214	226	234	239	242	254	262
Monte	200	212	221	225	229	240	248	Almansil-Nexe	129	140	149	154	157	169	177	Ameixial	225	237	246	250	254	265	273
Pegões	196	207	216	220	224	235	243	Faro	138	149	158	163	166	178	186	Estremoz	232	244	252	257	260	272	280
Bombel	186	197	206	211	214	226	233	Olhão	148	159	168	173	176	188	196	Arcos	237	249	258	262	266	277	285
Vendas Novas	181	192	201	205	209	221	228	Fuzeta	157	169	178	182	186	197	205	Borba	243	255	264	268	272	283	291
Cabrela	173	185	193	198	201	213	221	Livramento (ap.º)	164	175	184	188	192	204	212	Vila Viçosa	248	260	269	273	277	288	296
Torre da Gadanha	162	174	183	187	191	202	210	Luz	164	175	184	188	192	204	212	Leões (ap.º)	180	191	200	205	208	220	228
Escoural	154	165	174	178	182	194	201	Tavira	169	180	189	194	197	209	217	Loredo	180	191	200	205	208	220	228
Casa Branca	147	158	167	172	175	187	195	Conceição	175	186	195	200	203	215	223	Senhora da Graça	187	198	207	212	215	227	235
Alcaçovas	135	147	156	160	164	175	183	Santa Rita (ap.º)	182	193	202	207	210	222	230	Arraiolos	198	209	218	223	226	238	246
Viana	127	139	148	152	156	167	175	Cacela	182	193	202	207	210	222	230	Vale de Paio	205	216	225	230	233	245	253
Vila Nova	121	132	141	146	149	161	168	Castro Marim	188	199	208	213	216	228	236	Pavia	216	228	237	241	245	256	264
Alvito	112	124	133	137	141	152	160	Monte Gordo (ap.º)	194	205	214	219	222	234	242	Cabeção	224	236	245	249	253	264	272
Cuba	100	112	121	125	129	140	148	Vila Rial de S.º António	194	205	214	219	222	234	242	Móra	233	245	254	258	262	273	281
S. Matias	91	102	111	116	119	131	139	Palmela	229	241	250	254	258	269	277	Baleizão	96	107	116	120	124	136	144
Beja	83	95	104	108	112	123	131	Setubal	235	246	255	260	263	275	283	Quintos	103	114	123	128	131	143	151
Represas (ap.º)	83	95	104	108	112	123	131	Grandola	48	37	28	24	20	8	—	Serpa-Brinches	113	124	133	137	141	153	161
S.ª Vitória-Ervidel	67	78	87	92	95	107	114	Canal Caveira	40	29	20	16	12	—	8	Pias	126	137	146	150	154	166	174
Figueirinha	58	70	79	83	87	98	106	Bairros	29	17	9	6	—	12	20	Machados (ap.º)	142	154	163	167	171	182	190
Aljustrel-Castro Verde	46	57	66	71	74	86	94	Louzal	25	14	6	—	6	16	24	Moura	142	154	163	167	171	182	190
Casevel	37	48	57	62	65	76	85	Ermidas	21	9	—	6	9	20	28	Algós	104	116	124	129	132	144	152
Ourique	31	43	52	56	59	71	79	Alvalade	12	—	9	14	17	29	37	Alcantarilha	108	120	129	133	137	148	156
Panoias	25	37	46	50	54	65	73	Torre Vã	—	12	21	25	29	40	48	Poço Barreto	112	123	132	137	140	152	160
Garvão	18	29	38	42	46	57	65	Aldegalega	233	244	253	258	261	273	281	Silves	117	128	137	142	145	157	165
Amoreiras	24	36	45	49	53	64	72	Paião (ap.º)	168	180	189	193	197	208	216	Estombar-Lagôa	123	134	143	148	151	163	171
Odemira	40	52	61	65	69	80	88	Montemor-o-Novo	175	187	196	200	204	215	223	Portimão-Ferragudo	126	138	146	151	154	166	174

Pelo presente, ficam sem efeito os Avisos ao Público B n.ºs 315 e 363, respectivamente de 19 de Agosto de 1914 e 27 de Julho de 1915 e bem assim o B n.º 439 de 28 de Setembro de 1916.

Lisboa, 19 de Outubro de 1916.



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

AVISO AO PUBLICO

2.^a Ampliação à Tarifa especial interna n.º 7 GRANDE VELOCIDADE

(Aprovada por despacho ministerial de 15 de Novembro de 1916)

Em vigor desde 15 de Dezembro de 1916

BILHETES DE IDA E VOLTA A PREÇOS REDUZIDOS

Procedências	Destinos	Dias de validade	Preços		
			1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe
	ou vice-versa				
Lisboa	Torre Vã	5	7\$07	5\$55	3\$97
	Alvalade	6	7\$36	5\$77	4\$13
	Ermidas	6	7\$54	5\$92	4\$23
	Louzal	6	7\$66	6\$01	4\$30
	Bairros	6	7\$76	6\$08	4\$35
	Canal-Caveira . .	6	8\$02	6\$29	4\$50
	Grandola	6	8\$20	6\$44	4\$60
Beja	Torre Vã	2	2\$64	2\$05	1\$46
	Alvalade	2	3\$02	2\$35	1\$68
	Ermidas	3	3\$29	2\$56	1\$83
	Louzal	3	3\$40	2\$65	1\$89
	Bairros	3	3\$51	2\$73	1\$95
	Canal-Caveira . .	3	3\$82	2\$97	2\$12
	Grandola	3	4\$04	3\$14	2\$25
Evora	Ermidas	4	5\$79	4\$50	3\$22
	Grandola	5	6\$46	4\$92	3\$59

Em tudo o mais ficam em vigor as condições da respectiva tarifa

Lisboa, 21 de Novembro de 1916.

O Engenheiro-Director

Arthur Mendes.

B n.º 447

Exp. n.º 1:399



*Catálogo das praças, largos, aveni-
das, ruas, travessas, becos, etc.,
da cidade de Lisboa e zonas a
que pertencem, em relação às
estações fluviais, para a aplica-
ção da tarifa respectiva. ❧ ❧*

*Anexo à tarifa de transportes das estações
fluviais de Lisboa J. e Terreiro do Paço
para o domicílio dos consignatários na
mesma cidade, em vigor desde 10 de
Maio de 1916. ❧❧❧*



Nome e designação dos locais	Freguezias	Zonas	
		Lisboa T. P.	Lisboa I.
Abarracamento de Peniche (rua do)	Mercês	2. ^a	3. ^a
Abarracamento de Peniche (travessa do)	Mercês	2. ^a	3. ^a
Abegoaria (largo da)	Sacramento	2. ^a	2. ^a
Abegoaria (pátio da)	Santa Maria de Belem	3. ^a	3. ^a
Abílio (pátio do)	S. Pedro em Alcântara	3. ^a	3. ^a
Achada (largo da)	S. Cristóvão	2. ^a	2. ^a
Achada (rua da)	S. Cristóvão	2. ^a	2. ^a
Açores (rua)	Arroios	3. ^a	3. ^a
Açougue (travessa do)	Santo André	2. ^a	2. ^a
Actor Taborda (rua)	S. Sebastião da Pedreira	3. ^a	3. ^a
Actor Tasso (rua)	Coração de Jesus	2. ^a	3. ^a
Aciprestes (beco dos)	S. Paulo	2. ^a	2. ^a
Adelas (rua das)	Mercês	2. ^a	3. ^a
Adiça (rua da) (antigo nome da calçada de S. João da Praça) ...	Sé	1. ^a	1. ^a
Adro (travessa do)	Pena	2. ^a	3. ^a
Afonso de Albuquerque (pátio de)	Sé	1. ^a	1. ^a
Afonso de Albuquerque (rua de)	Sé	1. ^a	1. ^a
Afonso Domingues (rua)	Santa Engrácia	3. ^a	2. ^a
Agostinho de Carvalho (calçada de)	Anjos	2. ^a	3. ^a
Agostinho Lourenço (rua)	S. Sebastião da Pedreira	3. ^a	3. ^a
Água de Flôr (travessa da)	Encarnação	2. ^a	3. ^a
Águias (pátio das)	Beato António	3. ^a	3. ^a
Agulheiros (beco dos)	Santo André	2. ^a	2. ^a
Aida (vila) (na rua do Cruzeiro, 165)	Ajuda	3. ^a	3. ^a
Ajuda (calçada da)	Ajuda	3. ^a	3. ^a
Ajuda (largo da)	Ajuda	3. ^a	3. ^a
Alameda (rua da)	Pena	2. ^a	3. ^a
Alameda do Beato (travessa da)	Beato António	3. ^a	3. ^a
Alameda de Santo António dos Capuchos	Pena	2. ^a	3. ^a
Álamos (beco dos)	Santa Justa	1. ^a	2. ^a
Álamos (pátio dos)	Santa Justa	1. ^a	2. ^a
Álamos (rua dos)	Santa Justa	1. ^a	2. ^a
Alberto (vila) (na rua do Arço do Carvalhão, 53)	Santa Izabel	3. ^a	3. ^a
Alcaide (travessa do)	Santa Catarina	2. ^a	3. ^a
Alcântara (praça de)	Alcântara	3. ^a	3. ^a
Alcântara (rua de)	Alcântara	3. ^a	3. ^a
Alcântara (travessa de)	Alcântara	3. ^a	3. ^a
Alecrim (rua do)	S. Paulo	2. ^a	2. ^a
Alecrim (travessa do)	S. Paulo	2. ^a	2. ^a
Alegre (vila) (na rua Barão de Sabrosa, 70)	Beato António	3. ^a	3. ^a
Alegrete (beco do) (Anjos)	Anjos	2. ^a	3. ^a
Alegrete (beco do) (S. Miguel)	S. Miguel	2. ^a	2. ^a
Alegrete (travessa do)	Santa Justa	1. ^a	2. ^a
Alegria (praça da)	S. José	2. ^a	3. ^a
Alegria (rua da)	S. José	2. ^a	3. ^a
Alexandre Herculano (rua)	S. Mamede	2. ^a	3. ^a
Alfama (beco de)	Sé	1. ^a	1. ^a
Alfândega (rua da)	Sé	1. ^a	1. ^a
Alfândega Velha (rua da)	Santa Maria de Belem	3. ^a	3. ^a
Alfândega Velha (travessa da)	Santa Maria de Belem	3. ^a	3. ^a
Alfredo Keil (rua)	S. Sebastião da Pedreira	3. ^a	3. ^a
Alfurja (beco da)	Santo Estêvão	2. ^a	2. ^a
Algibebes (rua dos) (S. Julião)	S. Julião	1. ^a	1. ^a
Aljube (pátio do)	Sé	1. ^a	2. ^a
Alemanha (rua da)	Campo Grande	3. ^a	3. ^a
Almada (rua do)	Santa Catarina	2. ^a	3. ^a
Almada (rua Nova do)	S. Julião	1. ^a	2. ^a
Almada (travessa do)	Madalena	1. ^a	2. ^a
Almargem (travessa do)	Sé	1. ^a	2. ^a
Almas (pátio das) (Fonte Santa)	Santa Izabel	3. ^a	3. ^a
Almas (pátio das) Santa Quitéria)	Santa Izabel	3. ^a	3. ^a
Almas (travessa das)	Lapa	3. ^a	3. ^a
Almeida Brandão (rua)	Lapa	3. ^a	3. ^a
Almeida e Sousa (rua)	Santa Izabel	3. ^a	3. ^a
Almirante Barroso (rua do)	S. Sebastião da Pedreira	3. ^a	3. ^a

Nome e designação dos locais	Freguezias	Zonas	
		Lisboa T. P.	Lisboa J.
Almirante Reis (avenida)	Anjos	2. ^a	3. ^a
Almotacé (beco do)	S. Miguel	2. ^a	3. ^a
Almotacé (pátio do)	S. Miguel	2. ^a	3. ^a
Alto do Longo	Mercês	2. ^a	3. ^a
Alto do Marquês de Penalva	Encarnação	2. ^a	3. ^a
Alto Mearim (vila)	Mercês	2. ^a	3. ^a
Alto do Pina	Beato António	3. ^a	3. ^a
Alto de Santo Amaro	Alcântara	3. ^a	3. ^a
Alto de S. Francisco (travessa do)	S. Mamede	2. ^a	3. ^a
Alto de S. João	S. Jorge	3. ^a	3. ^a
Alto dos Sete Moinhos	Santa Izabel	3. ^a	3. ^a
Alto do Varejão	Santa Engrácia	3. ^a	2. ^a
Alto do Varejão (travessa do)	Santa Engrácia	3. ^a	2. ^a
Alva (vila de)	Santa Izabel	3. ^a	3. ^a
Alvaro Coutinho (rua de)	Anjos	2. ^a	3. ^a
Alves (vila)	S. Sebastião da Pedreira	3. ^a	3. ^a
Alviela (rua do)	Santa Engrácia	3. ^a	2. ^a
Alvito (rua do)	Alcântara	3. ^a	3. ^a
Amélia (vila)	Alcântara	3. ^a	3. ^a
Amendoeira (beco da)	Socorro	2. ^a	3. ^a
Amendoeira (largo da)	Socorro	2. ^a	3. ^a
Amendoeira (rua da)	Socorro	2. ^a	3. ^a
Amoreira (beco da)	Santos-o Velho	2. ^a	3. ^a
Amoreira (travessa da)	Santos-o Velho	2. ^a	3. ^a
Amoreiras (praça das)	S. Mamede	2. ^a	3. ^a
Amoreiras (rua das)	S. Mamede	2. ^a	3. ^a
Amoreiras (travessa das) (Arroios)	S. Jorge de Arroios	2. ^a	3. ^a
Amoreiras (travessa das) (S. Mamede)	S. Mamede	2. ^a	3. ^a
Amparo (rua do)	Santa Justa	1. ^a	2. ^a
Amparo (rua Nova do)	Santa Justa	1. ^a	2. ^a
Anchieta (rua)	Mártires	1. ^a	2. ^a
Andaluz (largo do)	Coração de Jesus	3. ^a	3. ^a
Andaluz (rua do)	S. Sebastião da Pedreira	3. ^a	3. ^a
Andrade (rua)	Anjos	2. ^a	3. ^a
Andrade Corvo (rua)	S. Sebastião da Pedreira	2. ^a	3. ^a
André Valente (travessa de)	Mercês	2. ^a	3. ^a
Angra do Heroísmo (rua)	Anjos	2. ^a	3. ^a
Anjos (Regueirão dos)	Anjos	2. ^a	3. ^a
Anjos (rua dos)	Anjos	2. ^a	3. ^a
Anjos (vila)	Anjos	3. ^a	3. ^a
Anuário Comercial (passagem do)	S. José	1. ^a	2. ^a
Anunciada (largo da)	S. José	1. ^a	2. ^a
Antero do Quental (rua)	Anjos	2. ^a	3. ^a
Antónia Andrade (rua)	Anjos	2. ^a	3. ^a
António Augusto de Aguiar (avenida)	Coração de Jesus	2. ^a	3. ^a
António Enes (rua)	S. Sebastião da Pedreira	3. ^a	3. ^a
António Lima (pátio)	Santa Izabel	3. ^a	3. ^a
António Maria de Avelar (avenida 5 de Outubro)	S. Sebastião da Pedreira	3. ^a	3. ^a
António Maria Cardoso (rua)	Mártires	1. ^a	2. ^a
António Maria Tavares (rua)	Beato António	3. ^a	3. ^a
António Pedro (rua)	S. Jorge de Arroios	2. ^a	3. ^a
António de Serpa (avenida)	S. Sebastião da Pedreira	3. ^a	3. ^a
Apóstolos (beco dos)	S. Paulo	2. ^a	2. ^a
Arameiros (rua dos)	Sé	1. ^a	1. ^a
Arco (beco do)	Alcântara	3. ^a	3. ^a
Arco (rua do)	S. Mamede	2. ^a	3. ^a
Arco a Alcântara (rua do)	Alcântara	3. ^a	3. ^a
Arco do Bandeira	Conceição Nova	1. ^a	1. ^a
Arco do Carvalhão (rua do)	Santa Izabel	3. ^a	3. ^a
Arco do Cégo (rua do)	S. Sebastião da Pedreira	3. ^a	3. ^a
Arco da Conceição (na rua dos Bacalhoeiros entre os n. ^{os} 20 e 22)	Sé	1. ^a	1. ^a
Arco de D. Rosa (escadinhas do)	Santo Estêvão	1. ^a	2. ^a
Arco Escuro	Sé	1. ^a	1. ^a
Arco Escuro (beco do)	Sé	1. ^a	1. ^a
Arco do Evaristo	Encarnação	2. ^a	3. ^a

Nome e designação dos locais	Freguezias	Zonas	
		Lisboa T. P.	Lisboa I.
Arco da Graça (rua do).....	Socorro	2. ^a	2. ^a
Arco da Graça (travessa do).....	Pena	2. ^a	2. ^a
Arco Grande (denominação dada pelo vulgo)	S. Paulo	1. ^a	2. ^a
Arco Grande de Cima	S. Vicente	2. ^a	2. ^a
Arco a Jesus (rua do)	Mercês	2. ^a	3. ^a
Arco a Jesus (travessa do)	Mercês	2. ^a	3. ^a
Arco de Jesus	S. João da Praça	1. ^a	1. ^a
Arco do Limoeiro (rua do)	Sé	2. ^a	2. ^a
Arco do Marquês Alegrete (rua do)	Santa Justa	1. ^a	2. ^a
Arco das Portas do Mar	Sé	1. ^a	1. ^a
Arco do Rosario	Sé	1. ^a	1. ^a
Arco de Santo André.....	Santo André	2. ^a	3. ^a
Armada (praça da)	S. Pedro em Alcântara	3. ^a	3. ^a
Armazens do Linho (beco dos)	Sé	1. ^a	1. ^a
Arrabida (rua da)	Santa Izabel	3. ^a	3. ^a
Arriaga (rua da)	Santos-o Velho	2. ^a	3. ^a
Arrochela (travessa da)	Santa Catarina	2. ^a	3. ^a
Arroios (Alto das Portas de)	S. Jorge de Arroios	3. ^a	3. ^a
Arroios (calçada de)	S. Jorge de Arroios	3. ^a	3. ^a
Arroios (largo de)	S. Jorge de Arroios	3. ^a	3. ^a
Arroios (rua de)	S. Jorge de Arroios	2. ^a	3. ^a
Arsenal (rua do)	S. Julião	1. ^a	1. ^a
Artilheiro (pátio do)	Santa Engracia	2. ^a	2. ^a
Artilheria 1 (rua de)	S. Mamede	3. ^a	3. ^a
Assunção (rua da).....	Santa Justa	1. ^a	1. ^a
Atafona (beco da).....	S. Cristóvão	1. ^a	2. ^a
Atafonas (beco das)	Santo Estêvão	1. ^a	2. ^a
Atafonas (rua das)	Socorro	1. ^a	2. ^a
Atafonas (travessa das)	Santos o-Velho	2. ^a	3. ^a
Atalaia (rua da)	Encarnação	2. ^a	3. ^a
Ataíde (rua do).....	Encarnação	2. ^a	3. ^a
Ataídes (pátio dos) (na estrada da Penha de França até ao n.º 43).....	S. Jorge de Arroios	3. ^a	2. ^a
Atraz do Forno (rua)	Beato António	3. ^a	3. ^a
Augusta (rua)	S. Julião	1. ^a	1. ^a
Augusto dos Santos (rua).....	S. Sebastião da Pedreira	3. ^a	3. ^a
Aurea (rua)	Conceição Nova	1. ^a	1. ^a
Austria (rua da)	S. Sebastião da Pedreira	3. ^a	3. ^a
Avelar Brotero (rua).....	S. Pedro em Alcântara	3. ^a	3. ^a
Azinhal (beco do) (na rua de S. Pedro).....	S. Miguel	1. ^a	1. ^a

Nome e designação dos locais	Freguezias	Zonas	
		Lisboa T. P.	Lisboa I.
Bacalhoeiros (rua dos)	Sé	1. ^a	1. ^a
Bagatela (pátio do)	S. Mamede	2. ^a	3. ^a
Baixo da Penha (Caminho de)	Santa Engrácia	3. ^a	3. ^a
Baixo dos Quartéis (travessa de)	Santa Izabel	3. ^a	3. ^a
Baldaia (pátio da) (na rua das Trinas do Mocambo)	Lapa	2. ^a	3. ^a
Baldracas (travessa das)	Beato António	3. ^a	3. ^a
Baltazar (calçada do)	S. Sebastião da Pedreira	3. ^a	3. ^a
Barão (rua do)	Sé	2. ^a	1. ^a
Barão de Quintela (largo do)	Encarnação	2. ^a	2. ^a
Barão de Sabrosa (rua do)	Beato António	3. ^a	3. ^a
Barata Salgueiro (rua)	Coração de Jesus	2. ^a	3. ^a
Barbadela (beco da)	Socorro	1. ^a	2. ^a
Barbadinhos (travessa dos)	Santos o-Velho	2. ^a	3. ^a
Barbadinhos (calçada dos)	Santa Engrácia	3. ^a	2. ^a
Barbaleda (beco da)	Socorro	1. ^a	2. ^a
Barbosa (pátio do)	Santa Cruz do Castelo	2. ^a	3. ^a
Barbosa (pátio do)	Santo André	2. ^a	3. ^a
Barbosa (travessa do)	Santa Izabel	2. ^a	3. ^a
Barbosa du Bocage (rua)	S. Sebastião da Pedreira	3. ^a	3. ^a
Barracas (beco das)	Anjos	2. ^a	3. ^a
Barracas (pátio das)	Santa Izabel	2. ^a	3. ^a
Barracas (rua das)	Anjos	2. ^a	3. ^a
Barrelas (beco das)	Sé	1. ^a	2. ^a
Barroca (escadinhas da)	Santa Justa	2. ^a	2. ^a
Barroca (rua da)	Encarnação	2. ^a	3. ^a
Bartolomeu da Costa (rua)	Santa Engrácia	2. ^a	3. ^a
Batalha (pátio do)	Santa Izabel	2. ^a	3. ^a
Baúto (travessa do)	Santa Izabel	3. ^a	3. ^a
Beatas (beco das)	Santa Engrácia	2. ^a	2. ^a
Beatas (pátio das)	Santa Engrácia	2. ^a	2. ^a
Beatas (rua das)	Santa Engrácia	2. ^a	2. ^a
Beato António (alameda do)	Beato António	3. ^a	3. ^a
Beato (rua do)	Beato António	3. ^a	3. ^a
Beguinhos ou Biguinhos (beco dos)	S. Vicente	2. ^a	2. ^a
Bela da Rainha (rua) (rua da Prata)	Sé	1. ^a	1. ^a
Bela Vista (pátio da)	Anjos	2. ^a	3. ^a
Bela Vista (travessa da)	Santos-o-Velho	2. ^a	2. ^a
Bela Vista à Graça (rua da)	Santa Engrácia	2. ^a	2. ^a
Bela Vista ao Grilo (rua da)	Beato António	3. ^a	3. ^a
Bela Vista à Lapa (rua da)	Lapa	3. ^a	3. ^a
Bela Vista ao Monte (rua da)	Anjos	3. ^a	3. ^a
Belo (beco do)	Santo Estêvão	2. ^a	2. ^a
Belver (rua do)	Santa Catarina	2. ^a	3. ^a
Bemformoso (beco do)	Socorro	1. ^a	2. ^a
Bemformoso (rua do)	Socorro	1. ^a	2. ^a
Bemformoso (travessa do)	Socorro	1. ^a	2. ^a
Bempostinha (beco da)	Anjos	2. ^a	3. ^a
Bempostinha (pátio da)	Anjos	2. ^a	3. ^a
Bempostinha (rua da)	Anjos	2. ^a	3. ^a
Beneficência (rua da)	S. Sebastião da Pedreira	3. ^a	3. ^a
Bernardim Ribeiro (rua)	Coração de Jesus	2. ^a	3. ^a
Bernardo Lima (rua)	S. Sebastião da Pedreira	3. ^a	3. ^a
Berne (avenida de) (S. Sebastião da Pedreira)	S. Sebastião da Pedreira	3. ^a	3. ^a
Berne (avenida de) (Campo Grande)	S. Sebastião da Pedreira	3. ^a	3. ^a
Betesga ou Bitesga (rua da)	S. Sebastião da Pedreira	3. ^a	3. ^a
Biági (pátio do)	Santa Justa	1. ^a	2. ^a
Biblioteca Pública (largo da)	S. Mamede	2. ^a	2. ^a
Bica (rua da)	Mártires	2. ^a	2. ^a
Bica (rua da)	Ajuda	3. ^a	3. ^a
Bica (travessa da) (aos Anjos)	Anjos	2. ^a	3. ^a
Bica de Duarte Belo (rua da)	Santa Catarina	2. ^a	3. ^a
Bica Grande (calçada da)	S. Paulo	2. ^a	2. ^a
Bica Pequena (calçada da)	S. Paulo	2. ^a	2. ^a
Bica do Sapato (beco da)	Santa Engrácia	2. ^a	1. ^a
Bica do Sapato (rua da)	Santa Engrácia	2. ^a	1. ^a
Bicha (beco da)	S. Miguel	1. ^a	1. ^a

Nome e designação dos locais

Freguezias

Zonas

Lisboa T. P.

Lisboa J.

Nome e designação dos locais	Freguezias	Zonas	
		Lisboa T. P.	Lisboa J.
Bicos (travessa dos)	Sé	1. ^a	1. ^a
Biguinhos ou Beguinhos (beco dos).....	S. Vicente	2. ^a	2. ^a
Birbantes (beco dos).....	Pena	2. ^a	3. ^a
Bispo (pátio do).....	Mercês	2. ^a	3. ^a
Bitesga (rua da)	S. Nicolau	1. ^a	2. ^a
Boa Hora (calçada da).....	Alcântara	3. ^a	3. ^a
Boa Hora (largo da).....	S. Julião	1. ^a	1. ^a
Boa Hora (travessa da)	Ajuda	3. ^a	3. ^a
Boa Morte (rua da).....	Lapa	3. ^a	3. ^a
Boa Morte (largo da)	Lapa	3. ^a	3. ^a
Boa Vista (beco da)	S. Paulo	1. ^a	2. ^a
Boa Vista (rua da)	S. Paulo	1. ^a	2. ^a
Bocage (rua)	Alcântara	3. ^a	3. ^a
Bolacha (beco da)	Alcântara	3. ^a	3. ^a
Bombarda (rua da).....	Anjos	2. ^a	3. ^a
Bomfim (pátio do).....	Ajuda	3. ^a	3. ^a
Boqueirão do Duro	S. Paulo	1. ^a	2. ^a
Boqueirão dos Ferreiros	S. Paulo	1. ^a	2. ^a
Boqueirão da Moita (travessa do)	Sé	1. ^a	1. ^a
Boqueirão da Palha (travessa do)	Sé	1. ^a	1. ^a
Borba (vila) (na Rua do General Taborda)	S. Sebastião da Pedreira	3. ^a	3. ^a
Borba (vila) na Rua Saraiva de Carvalho).....	Santa Izabel	3. ^a	3. ^a
Borges Carneiro (rua)	Lapa	3. ^a	3. ^a
Borja (rua do).....	Santa Izabel	3. ^a	3. ^a
Borrvalho (travessa do)	Anjos	2. ^a	3. ^a
Bota abaixo (pátio do)	Santa Engrácia	2. ^a	2. ^a
Braamcamp (rua)	Coração de Jesus	2. ^a	3. ^a
Bragança (pátio de)	Mártires	1. ^a	2. ^a
Braz (pátio do)	S. José	1. ^a	2. ^a
Braz Fernandes (vila).....	Anjos	2. ^a	3. ^a
Brazil (praça do).....	S. Mamede	2. ^a	3. ^a
Brunos (travessa dos).....	Santos-o-Velho	2. ^a	3. ^a
Buenos Aires (rua de)	Lapa	3. ^a	3. ^a
Bugio (beco do).....	S. Tiago	2. ^a	2. ^a

Nome e designação dos locais	Freguezias	Zonas	
		Lisboa T. P.	Lisboa I.
Cabeço de bola (largo do)	Anjos	2. ^a	3. ^a
Cabeleira (pátio do)	Santa Izabel	2. ^a	3. ^a
Cabo (rua do)	Santa Izabel	3. ^a	3. ^a
Cabo (travessa do)	Santa Izabel	3. ^a	3. ^a
Cabra (calçada do)	Mercês	2. ^a	3. ^a
Cabra (pátio do)	S. José	2. ^a	2. ^a
Cabral (travessa do)	S. Paulo	1. ^a	2. ^a
Cabras (beco das) (Beato)	Beato António	3. ^a	3. ^a
Cabras (beco das) (Santo André)	Santo André	2. ^a	2. ^a
Cabrinha (pátio da)	Alcântara	3. ^a	3. ^a
Cais da Alfandega Velha (rua do)	Santa Maria de Belem	3. ^a	3. ^a
Cais da Alfandega Velha (travessa do)	Santa Maria de Belem	3. ^a	3. ^a
Cais do Assucar	Beato António	3. ^a	3. ^a
Cais de Belem (rua do)	Santa Maria de Belem	3. ^a	3. ^a
Cais das Colunas	Madalena	1. ^a	1. ^a
Cais de Santarem (rua do)	Sé	1. ^a	1. ^a
Cais do Sodré	Mártires	1. ^a	2. ^a
Cais do Tojo (rua do)	S. Paulo	1. ^a	2. ^a
Cais do Tojo (travessa do)	Santos-o Velho	2. ^a	2. ^a
Cais da Viscondessa	Sansos-o Velho	2. ^a	3. ^a
Caetano de Carvalho (pátio de)	Santa Izabel	2. ^a	3. ^a
Caetano Palha (rua de)	Santos-o-Velho	2. ^a	3. ^a
Caetanos (calçada dos)	Mercês	2. ^a	3. ^a
Caetanos (pátio dos)	Mercês	2. ^a	3. ^a
Caetanos (rua dos)	Mercês	2. ^a	3. ^a
Calado (travessa do)	S. Jorge	3. ^a	3. ^a
Caldas (calçada do)	Madalena	1. ^a	2. ^a
Caldas (largo do)	Madalena	1. ^a	2. ^a
Caldeira (beco do)	Santa Catarina	2. ^a	2. ^a
Caldeira (travessa do)	Santa Catarina	2. ^a	2. ^a
Calhariz (largo do)	Encarnação	2. ^a	2. ^a
Calhariz (rua-nova do)	Ajuda	3. ^a	3. ^a
Caliça (pátio do)	S. Jorge de Arroios	3. ^a	3. ^a
Calvario (largo do)	S. Pedro em Alcântara	3. ^a	3. ^a
Calvario (travessa do)	S. Pedro em Alcântara	3. ^a	3. ^a
Camara Pestana (rua)	Pena	2. ^a	3. ^a
Camilo Castelo Branco (rua)	S. Sebastião da Pedreira	3. ^a	3. ^a
Camilos (pátio dos)	Santa Justa	1. ^a	2. ^a
Caminhos de Ferro (largo dos)	Santa Engrácia	1. ^a	1. ^a
Caminhos de Ferro (rua dos)	Santa Engrácia	2. ^a	1. ^a
Camões (largo de)	Santa Justa	1. ^a	2. ^a
Campo das Cebolas	Sé	1. ^a	1. ^a
Campo Grande	Santos Reis	3. ^a	3. ^a
Campo dos Martires da Patria	Pena	2. ^a	3. ^a
Campo de Ourique (rua de)	Santa Izabel	3. ^a	3. ^a
Campo de Ourique (travessa de)	Santa Izabel	3. ^a	3. ^a
Campo Pequeno	S. Sebastião da Pedreira	3. ^a	3. ^a
Campo de Sant'Ana	Pena	2. ^a	3. ^a
Campo de Santa Clara	Santa Engrácia	2. ^a	2. ^a
Canastras (rua das)	Sé	1. ^a	1. ^a
Canelas (pátio do)	Alcântara	3. ^a	3. ^a
Cangalhas (pátio das)	Santa Izabel	3. ^a	3. ^a
Canas (beco das)	S. Miguel	1. ^a	1. ^a
Canas (pátio das)	S. Miguel	1. ^a	1. ^a
Canas (pátio do)	S. Sebastião da Pedreira	3. ^a	3. ^a
Canos (rua dos)	Socorro	1. ^a	2. ^a
Canos (travessa dos)	Socorro	1. ^a	2. ^a
Canos (largo dos)	Socorro	1. ^a	2. ^a
Capelão (rua do)	Socorro	1. ^a	2. ^a
Capelistas (rua dos) (actual rua do Comercio)	Madalena	1. ^a	1. ^a
Capelo (rua)	Mártires	1. ^a	2. ^a
Capitão (beco do)	Anjos	2. ^a	3. ^a
Captivos (beco dos)	S. Miguel	1. ^a	1. ^a
Cara (travessa da)	Encarnação	2. ^a	3. ^a
Caracol da Graça	Santo André	3. ^a	3. ^a

Nome e designação dos locais	Freguezias	Zonas	
		Lisboa T. P.	Lisboa I.
Caracol da Penha (denomina-se rua Marques da Silva)	S. Jorge de Arroios	3. ^a	3. ^a
Cardais de Jesus (rua dos)	Mercês	2. ^a	3. ^a
Cardal á Graça (rua do)	Santa Engrácia	3. ^a	2. ^a
Cardal de Santo Antonio (rua do)	Coração de Jesus	3. ^a	3. ^a
Cardal a S. José (rua do)	S. José	2. ^a	3. ^a
Cardeal (calçada do)	Santa Engrácia	2. ^a	1. ^a
Cardosa (beco da)	S. Miguel	1. ^a	1. ^a
Caridade (beco da)	Sé	1. ^a	1. ^a
Caridade (rua da)	S. José	2. ^a	3. ^a
Carlos Dias (rua de)	Beato António	3. ^a	3. ^a
Carlos Dias (pátio de)	S. Jorge de Arroios	3. ^a	3. ^a
Carlos Mascarenhas (rua D.)	S. Sebastião da Pedreira	3. ^a	3. ^a
Carlos Testa (rua)	S. Sebastião da Pedreira	3. ^a	3. ^a
Carmo (calçada do)	Santa Justa	1. ^a	2. ^a
Carmo (largo do)	Sacramento	2. ^a	2. ^a
Carmo (rua do)	Conceição Nova	1. ^a	2. ^a
Carmo (travessa do)	Sacramento	2. ^a	2. ^a
Carneiro (beco do)	Santo Estêvão	2. ^a	2. ^a
Carneiro (travessa do)	Ajuda	3. ^a	3. ^a
Carneiro (pátio do)	S. Tiago	2. ^a	2. ^a
Carrasco (beco do)	Santa Catarina	2. ^a	3. ^a
Carrasco (pátio do)	S. Tiago	2. ^a	2. ^a
Carreira dos Cavalos (antigo nome da rua Gomes Freire)	Pena	2. ^a	3. ^a
Carreirinha do Socorro (antigo nome da rua Fernandes da Fonseca)	Socorro	1. ^a	2. ^a
Carrião (rua do)	S. José	2. ^a	3. ^a
Carvalho (pátio do)	Mercês	2. ^a	3. ^a
Carvalho (travessa do)	S. Paulo	1. ^a	2. ^a
Carvalho (rua nova do)	Mártires	2. ^a	2. ^a
Carvoeiros (beco dos)	Santa Engrácia	2. ^a	1. ^a
Casal (beco do)	Santa Izabel	3. ^a	3. ^a
Casal da Ajuda (travessa do)	Ajuda	3. ^a	3. ^a
Casal da Cova da Onça	S. Sebastião da Pedreira	3. ^a	3. ^a
Casal das Oliveiras	Santa Izabel	3. ^a	3. ^a
Casal dos Ossos	Ajuda	3. ^a	3. ^a
Casal Ribeiro (avenida)	S. Sebastião da Pedreira	3. ^a	3. ^a
Casal Ventoso (na rua Maria Pia)	Santa Izabel	3. ^a	3. ^a
Casalinho (sitio do)	Ajuda	3. ^a	3. ^a
Casão (beco do)	Santa Izabel	3. ^a	3. ^a
Cascalheira (alto da)	Santa Izabel	3. ^a	3. ^a
Cascalheira (rua da)	Alcântara	3. ^a	3. ^a
Cascalho (beco do)	S. Cristóvão	1. ^a	2. ^a
Cascão (calçada do)	Santa Engrácia	2. ^a	1. ^a
Castelhana (pátio da)	S. Cristóvão	2. ^a	2. ^a
Castelinhos (rua dos)	Anjos	2. ^a	3. ^a
Castelo (beco do)	S. Cristóvão	2. ^a	3. ^a
Castelo (vila do)	S. Cristóvão	2. ^a	3. ^a
Castelo Branco Saraiva (rua)	Santa Engrácia	3. ^a	3. ^a
Castelo Picão (calçada do)	Santos-o-Velho	2. ^a	3. ^a
Castelo Picão (rua)	S. Miguel	2. ^a	1. ^a
Castelo de S. Jorge	Santa Cruz do Castelo	3. ^a	3. ^a
Castilho (rua)	S. Mamede	2. ^a	3. ^a
Castro (travessa do)	Santos o-Velho	2. ^a	3. ^a
Catarros (pátio dos)	Campo Grande	3. ^a	3. ^a
Cavaliças (rua das)	Santa Maria de Belem	3. ^a	3. ^a
Cavaliças do Infante (rua das)	S. Pedro em Alcântara	3. ^a	3. ^a
Cavaleiros (beco dos)	Socorro	1. ^a	2. ^a
Cavaleiros (rua dos)	Socorro	1. ^a	2. ^a
Cebolas (campo das)	Sé	1. ^a	1. ^a
Cégo (travessa do)	Santa Izabel	3. ^a	3. ^a
Cégos (rua dos)	S. Vicente	2. ^a	2. ^a
Ceitil (pátio do)	Socorro	2. ^a	3. ^a
Cesteiros (calçada dos)	Santa Engrácia	2. ^a	1. ^a
Chafariz da Bola (travessa do)	Santa Maria de Belem	3. ^a	3. ^a
Chafariz de Dentro (largo do)	S. Miguel	1. ^a	1. ^a
Chafariz d'El-Rei (travessa do)	Sé	1. ^a	1. ^a

Nome e designação dos locais	Freguezias	Zonas	
		Lisboa T. P.	Lisboa I.
Chafariz das Terras (travessa do).....	Lapa	3. ^a	3. ^a
Chagas (Alto das).....	S. Paulo	2. ^a	3. ^a
Chagas (rua das).....	S. Paulo	2. ^a	3. ^a
Chagas (travessa das).....	Mercês	2. ^a	3. ^a
Chanceler (beco do).....	Santo Estêvão	2. ^a	3. ^a
Chanceler (largo do).....	Santo Estêvão	2. ^a	3. ^a
Chão da Feira (rua do).....	S. Tiago	2. ^a	2. ^a
Chão da Feira (travessa do).....	S. Tiago	2. ^a	2. ^a
Chão do Loureiro (largo do).....	S. Cristóvão	2. ^a	2. ^a
Chão do Loureiro (travessa do).....	S. Cristóvão	2. ^a	2. ^a
Chiado (antigo nome da rua Garret).....	Sacramento	1. ^a	2. ^a
Cidade da Horta (rua).....	S. Jorge de Arroios	3. ^a	3. ^a
Cima dos Quarteis (travessa de).....	Santa Izabel	3. ^a	3. ^a
Cinco de Abril (rua).....	Alcântara	3. ^a	3. ^a
Cinco de Outubro (avenida).....	S. Sebastião da Pedreira	3. ^a	3. ^a
Clerigos (beco dos).....	S. Vicente	2. ^a	2. ^a
Coelho da Rocha (rua).....	Santa Izabel	3. ^a	3. ^a
Coimbra (vila).....	S. Jorge de Arroios	3. ^a	3. ^a
Coleginho (pátio do).....	Socorro	2. ^a	2. ^a
Colegio (calçada do).....	Socorro	2. ^a	2. ^a
Colegio (calçada Nova do).....	Socorro	2. ^a	2. ^a
Colegio dos Nobres (beco do).....	S. Mamede	3. ^a	3. ^a
Colunas (cais das).....	Madalena	1. ^a	1. ^a
Combro (calçada do).....	Santa Catarina	2. ^a	3. ^a
Combro (travessa do).....	Lapa	2. ^a	3. ^a
Comendadeiras de Santos (pátio das).....	Santa Engrácia	3. ^a	3. ^a
Comércio (praça do).....	Madalena	1. ^a	1. ^a
Comércio (rua do) (antiga El-Rei).....	Madalena	1. ^a	1. ^a
Conceição (arco da).....	Sé	1. ^a	1. ^a
Conceição (rua da).....	Madalena	1. ^a	1. ^a
Conceição (travessa da).....	Mercês	2. ^a	3. ^a
Conceição da Gloria (rua da).....	S. José	2. ^a	3. ^a
Conceição da Gloria (travessa da).....	S. José	2. ^a	3. ^a
Conceição á Lapa (travessa da).....	Lapa	3. ^a	3. ^a
Conde (rua do).....	Santos-o-Velho	3. ^a	3. ^a
Condé das Antas (rua).....	S. Sebastião da Pedreira	3. ^a	3. ^a
Conde de Avintes (travessa do).....	Santa Engrácia	2. ^a	2. ^a
Conde Barão (largo do).....	S. Paulo	1. ^a	2. ^a
Conde de Obidos (rócha do).....	Santos-o-Velho	2. ^a	3. ^a
Conde Penafiel (calçada do).....	S. Cristóvão	1. ^a	2. ^a
Conde Pombeiro (calçada do).....	Anjos	2. ^a	3. ^a
Conde Pombeiro (largo do).....	Anjos	2. ^a	3. ^a
Conde da Ponte (travessa do).....	Alcântara	3. ^a	3. ^a
Conde de Redondo (rua).....	Coração de Jesus	2. ^a	3. ^a
Conde da Ribeira (travessa do).....	Alcântara	3. ^a	3. ^a
Conde de Soure (pátio do).....	Mercês	2. ^a	3. ^a
Conde de Soure (travessa do).....	Mercês	2. ^a	3. ^a
Conde de Valbom (rua).....	S. Sebastião da Pedreira	3. ^a	3. ^a
Condes (rua dos).....	S. José	1. ^a	2. ^a
Condessa (rua da).....	Sacramento	2. ^a	2. ^a
Conselheiro Adriano Cavalheiro (rua do) (actual rua Guilherme Braga)	Santo Estêvão	3. ^a	2. ^a
Conselheiro Arantes Pedroso (rua do).....	Pena	2. ^a	3. ^a
Conselheiro Monteverde (rua do).....	S. Jorge de Arroios	3. ^a	3. ^a
Conselheiro Moraes Soares (rua do).....	S. Jorge de Arroios	3. ^a	3. ^a
Conselheiro Nazaret (rua do) (actualmente Leão de Oliveira).....	Alcântara	3. ^a	3. ^a
Conselheiro Pedro Franco (rua do) (actual rua dos Luziadas).....	Santa Maria de Belem	3. ^a	3. ^a
Conselheiro Pereira Carrilho (rua do).....	S. Jorge de Arroios	2. ^a	3. ^a
Contador Mór (largo do).....	S. Tiago	2. ^a	3. ^a
Contrabandistas (beco dos).....	Alcântara	3. ^a	3. ^a
Contrabandistas (rua dos).....	Alcântara	3. ^a	3. ^a
Convento das Bernardas (travessa do).....	Santos-o-Velho	2. ^a	3. ^a
Convento da Encarnação (largo do).....	Pena	2. ^a	3. ^a
Convento da Encarnação (rua do).....	Pena	2. ^a	3. ^a
Convento da Encarnação (travessa do).....	Pena	2. ^a	3. ^a
Convento de Jesus (largo do).....	Mercês	2. ^a	3. ^a

Nome e designação dos locais	Freguezias	Zonas	
		Lisboa T. P.	Lisboa J.
Convento de Jesus (travessa do).....	Santa Catarina	2. ^a	3. ^a
Convento de Sant'Ana (rua do).....	Pena	2. ^a	3. ^a
Convento de Sant'Ana (travessa do).....	Pena	2. ^a	3. ^a
Cordoeiros (rua dos).....	S. Paulo	2. ^a	3. ^a
Cordoeiros (travessa dos).....	Alcântara	3. ^a	3. ^a
Corpo Santo (largo do).....	Mártires	1. ^a	2. ^a
Corpo Santo (rua do).....	Mártires	1. ^a	2. ^a
Corpo Santo (rua do largo).....	Mártires	1. ^a	2. ^a
Corpo Santo (travessa do).....	Mártires	1. ^a	2. ^a
Correiros (rua dos).....	S. Nicolau	1. ^a	1. ^a
Correia Teles (rua).....	Santa Izabel	3. ^a	3. ^a
Correio Geral (pátio do antigo).....	Santa Catarina	2. ^a	3. ^a
Correio Mór (largo do).....	S. Cristóvão	1. ^a	2. ^a
Correio Velho (calçada do).....	Madalena	1. ^a	2. ^a
Côrtes (avenida das).....	Santos-o-Velho	2. ^a	3. ^a
Côrtes (largo das).....	Santos-o-Velho	2. ^a	3. ^a
Cortumes (beco dos).....	S. Miguel	1. ^a	2. ^a
Corvinha (beco da).....	S. Miguel	1. ^a	2. ^a
Córvos (pátio dos).....	Sé	1. ^a	2. ^a
Costa (pátio do).....	Santa Izabel	3. ^a	3. ^a
Costa (rua da).....	Alcântara	3. ^a	3. ^a
Costa (travessa da).....	Alcântara	3. ^a	3. ^a
Costa do Castelo.....	S. Cristóvão	2. ^a	3. ^a
Costa do Castelo (escadinhas da).....	S. Cristóvão	2. ^a	3. ^a
Cotovelo (travessa do).....	S. Julião	1. ^a	2. ^a
Crèche (rua da).....	Alcântara	3. ^a	3. ^a
Crucifixo (rua do).....	Conceição Nova	1. ^a	1. ^a
Cruz (beco da).....	Santa Catarina	2. ^a	2. ^a
Cruz (pátio da).....	Sé	1. ^a	2. ^a
Cruz a Alcântara (rua da).....	Alcântara	3. ^a	3. ^a
Cruz das Almas.....	S. Sebastião da Pedreira	3. ^a	3. ^a
Cruz aos Anjos (travessa da).....	Anjos	2. ^a	3. ^a
Cruz da Carreira (rua da).....	Pena	2. ^a	3. ^a
Cruz do Desterro (travessa da).....	Anjos	2. ^a	3. ^a
Cruz dos Poiaes (rua da).....	Mercês	3. ^a	3. ^a
Cruz de Santa Apolonia (rua da).....	Santa Engrácia	2. ^a	1. ^a
Cruz de Santa Helena.....	S. Vicente	2. ^a	2. ^a
Cruz de Soure (travessa da).....	Mercês	3. ^a	3. ^a
Cruz do Taboado (estrada da).....	Pena	3. ^a	3. ^a
Cruz do Taboado (largo da).....	S. Sebastião da Pedreira	3. ^a	3. ^a
Cruz do Thorel (travessa da).....	Pena	2. ^a	3. ^a
Cruz Vermelha (rua da).....	S. Sebastião da Pedreira	3. ^a	3. ^a
Cruzes (beco das).....	S. Vicente	2. ^a	2. ^a
Cruzes da Sé.....	Sé	1. ^a	2. ^a
Cunhal das Bolas.....	Mercês	3. ^a	3. ^a
Cura (rua do).....	Santos o-Velho	2. ^a	3. ^a

Nome e designação dos locais	Freguezias	Zonas	
		Lisboa T. P.	Lisboa J.
Damasceno Monteiro (rua).....	Anjos	2. ^a	3. ^a
Damião de Goes (rua).....	S. Sebastião da Pedreira	3. ^a	3. ^a
Desembargador (pátio do).....	Santos-o-Velho	3. ^a	3. ^a
Despacho (travessa do).....	Coração de Jesus	2. ^a	3. ^a
Desterro (calçado do).....	Pena	2. ^a	3. ^a
Desterro (rua do).....	Pena	2. ^a	3. ^a
Desterro (rua Nova do).....	Anjos	2. ^a	3. ^a
Desterro (travessa do).....	Anjos	2. ^a	3. ^a
Diario de Noticias (rua do).....	Encarnação	2. ^a	3. ^a
Diogo do Couto (rua do).....	Santa Engracia	2. ^a	2. ^a
D. Braz (travessa de).....	Santos-o-Velho	2. ^a	3. ^a
D. Carlos 1. ^o (rua de) (actual Avenida das Côrtes).....	Santos-o-Velho	2. ^a	3. ^a
D. Carlos Mascarenhas (rua).....	S. Sebastião da Pedreira	3. ^a	3. ^a
D. Estefânia (rua e largo de).....	S. Sebastião da Pedreira	3. ^a	3. ^a
D. Fradique (pátio de).....	S. Tiago	2. ^a	3. ^a
D. Francisco Manuel de Melo (rua).....	S. Sebastião da Pedreira	3. ^a	3. ^a
D. Gastão (calçada de).....	Beato António	3. ^a	3. ^a
D. Gastão (escadinhas de).....	Beato António	3. ^a	3. ^a
D. Gastão (largo de).....	Beato António	3. ^a	3. ^a
D. Luiz (praça de).....	S. Paulo	2. ^a	2. ^a
D. Pedro (praça de).....	Conceição Nova	1. ^a	1. ^a
D. Pedro V (rua de).....	Encarnação	2. ^a	3. ^a
D. Rosa (largo de).....	S. Cristóvão	2. ^a	2. ^a
D. Vasco (rua de).....	Ajuda	3. ^a	3. ^a
D. Vasco (travessa de).....	Ajuda	3. ^a	3. ^a
Domingos Sequeira (rua).....	Santa Izabel	3. ^a	3. ^a
Domingos Serzedelo (rua).....	S. Sebastião da Pedreira	3. ^a	3. ^a
Domingos Tendeiro (rua).....	Santa Maria de Belem	3. ^a	3. ^a
Dôres (travessa das).....	Ajuda	3. ^a	3. ^a
Douradores (rua dos).....	S. Nicolau	1. ^a	1. ^a
Dr. Afonso Pena (largo).....	S. Sebastião da Pedreira	3. ^a	3. ^a
Duas Igrejas (largo das).....	Mártires	2. ^a	2. ^a
Duque (calçada do).....	Sacramento	2. ^a	2. ^a
Duque (rua do).....	Sacramento	2. ^a	2. ^a
Duque d'Avila (avenida).....	S. Sebastião da Pedreira	3. ^a	3. ^a
Duque de Bragança (rua do) (passou a chamar-se rua da Lucta).	Mártires	2. ^a	3. ^a
Duque de Loulé (avenida).....	S. Sebastião da Pedreira	3. ^a	3. ^a
Duque de Palmela (rua).....	S. José	2. ^a	3. ^a
Duque de Saldanha (praça).....	S. Sebastião da Pedreira	3. ^a	3. ^a
Duque da Terceira (praça do).....	S. Paulo	1. ^a	2. ^a
Duro (boqueirão do).....	S. Paulo	1. ^a	2. ^a

Nome e designação dos locais	Freguezias	Zonas	
		Lisboa T. P.	Lisboa J.
Eduardo Coelho (rua).....	Mercês	2. ^a	3. ^a
El-Rei (rua de) (rua do Comercio)	Madalena	1. ^a	1. ^a
Emenda (rua da).....	Encarnação	2. ^a	3. ^a
Encarnação (beco da).....	Pena	2. ^a	3. ^a
Entremuros do Mirante (rua de)	Santa Engrácia	2. ^a	1. ^a
Enviado de Inglaterra (travessa do).....	Coração de Jesus	2. ^a	3. ^a
Era (rua da)	Santa Catarina	2. ^a	2. ^a
Era (travessa da)	Santa Catarina	2. ^a	2. ^a
Escadinhas do Monte	Anjos	2. ^a	3. ^a
Escadinhas da Mouraria	Socorro	2. ^a	2. ^a
Escadinhas da Praia.....	Santos-o-Velho	2. ^a	3. ^a
Escadinhas da Saúde	S. Lourenço	2. ^a	2. ^a
Escadinhas de S. Cristóvão.....	S. Cristóvão	2. ^a	2. ^a
Escola Araujo (travessa da).....	S. Jorge de Arroios	2. ^a	3. ^a
Escola Asilo (rua da)	Alcântara	3. ^a	3. ^a
Escola do Exercito (largo da)	Anjos	2. ^a	3. ^a
Escola do Exercito (rua da).....	Anjos	2. ^a	3. ^a
Escola de Medicina Veterinaria (rua da)	S. Sebastião da Pedreira	2. ^a	3. ^a
Escola Municipal (largo da).....	Pena	2. ^a	3. ^a
Escola Politécnica (rua da)	Mercês	2. ^a	3. ^a
Escolas Gerais (escadinhas das)	S. Vicente	3. ^a	3. ^a
Escolas Gerais (rua das)	S. Vicente	3. ^a	3. ^a
Escuro (Arco)	Sé	1. ^a	1. ^a
Espera (travessa da).....	Encarnação	2. ^a	2. ^a
Esperança (rua da).....	Santos-o-Velho	2. ^a	3. ^a
Esperança do Cardal (rua da).....	S. José	2. ^a	3. ^a
Espirito Santo (beco do).....	Santo Estêvão	2. ^a	2. ^a
Espirito Santo (rua do).....	Castelo	2. ^a	3. ^a
Espirito Santo (travessa do)	S. Sebastião da Pedreira	3. ^a	3. ^a
Estados Unidos da America (avenida dos).....	S. Sebastião da Pedreira	3. ^a	3. ^a
Estrela (calçada da)	Santa Izabel	3. ^a	3. ^a
Estrela (praça da).....	Santa Izabel	3. ^a	3. ^a
Estrela (rua da)	Santa Izabel	3. ^a	3. ^a
Estrela (travessa da)	Encarnação	3. ^a	3. ^a
Eugenio dos Santos (rua de)	Santa Justa	1. ^a	2. ^a
Europa (praça da).....	S. Sebastião da Pedreira	3. ^a	3. ^a
Evaristo (arco do).....	Encarnação	2. ^a	3. ^a
Explanada dos Heróis da Revolução.....	S. Sebastião da Pedreira	2. ^a	3. ^a

Nome e designação dos locais	Freguezias	Zonas	
		Lisboa T. P.	Lisboa J.
Fabrica da Louça (calçada da)	S. Mamede	3. ^a	3. ^a
Fabrica dos Pentes (travessa da)	S. Mamede	3. ^a	3. ^a
Fabrica da Polvora (rua da)	Alcântara	3. ^a	3. ^a
Fabrica das Sedas (travessa da)	S. Mamede	3. ^a	3. ^a
Fabrica das Sedas (rua das)	S. Mamede	3. ^a	3. ^a
Fala Só (travessa do)	S. José	3. ^a	3. ^a
Fanqueiros (rua dos)	Madalena	1. ^a	1. ^a
Farinhas (beco das)	S. Cristóvão	2. ^a	2. ^a
Farinhas (escadinhas da rua das)	S. Cristóvão	2. ^a	2. ^a
Farinhas (rua das)	S. Lourenço	2. ^a	2. ^a
Farinhas (terreirinho das) (Sé)	Sé	1. ^a	1. ^a
Fé (rua da)	S. José	2. ^a	3. ^a
Felix (beco do)	Anjos	2. ^a	3. ^a
Fernandes da Fonsêca (rua)	Socorro	1. ^a	2. ^a
Fernandes Thomaz (rua) (antiga rua do Caldeira)	Santa Catarina	2. ^a	3. ^a
Fernão Lopes (rua)	S. Sebastião da Pedreira	3. ^a	3. ^a
Ferregial (calçada do)	Mártires	2. ^a	2. ^a
Ferregial (travessa do)	Mártires	2. ^a	2. ^a
Ferregial de Baixo (rua do)	Mártires	2. ^a	2. ^a
Ferreira (pátio do) Mercês	Mercês	2. ^a	3. ^a
Ferreira (pátio do) (S. José)	S. José	2. ^a	3. ^a
Ferreira Borges (rua)	Santa Izabel	3. ^a	3. ^a
Ferreira Chaves (rua)	S. Sebastião da Pedreira	3. ^a	3. ^a
Ferreira Lapa (rua)	S. Sebastião da Pedreira	3. ^a	3. ^a
Ferreiro (travessa do)	Lapa	3. ^a	3. ^a
Ferreiros (boqueirão dos)	S. Paulo	1. ^a	2. ^a
Ferreiros a Santa Catarina (rua dos)	Santa Catarina	2. ^a	3. ^a
Ferreiros (travessa dos)	Lapa	3. ^a	3. ^a
Ferreiros á Estrela (rua dos)	Santa Izabel	3. ^a	3. ^a
Ferro (azinhaga do)	Campo Grande	3. ^a	3. ^a
Fialho (pátio do)	Alcântara	3. ^a	3. ^a
Fieis de Deus (travessa dos)	Encarnação	2. ^a	3. ^a
Figueira (calçadinha da)	S. Miguel	2. ^a	2. ^a
Figueira (praça da)	Santa Justa	1. ^a	2. ^a
Figueira (rua da) antigo nome da rua Anchieta)	Mártires	1. ^a	2. ^a
Filinto Elisio (rua)	Alcântara	3. ^a	3. ^a
Filipe Folque (rua)	S. Sebastião da Pedreira	3. ^a	3. ^a
Fiuza (travessa do)	Alcântara	3. ^a	3. ^a
Flores (beco das)	S. Cristóvão	2. ^a	3. ^a
Flores (praça das)	Santa Izabel	2. ^a	3. ^a
Flores (rua das)	S. Paulo	2. ^a	3. ^a
Flores (travessa das)	Santa Engrácia	2. ^a	2. ^a
Flores de Santa Cruz (rua das)	Santa Cruz do Castelo	2. ^a	3. ^a
Fogueteiro (beco do)	Santa Izabel	2. ^a	3. ^a
Fontainhas (beco das)	Alcântara	3. ^a	3. ^a
Fontainhas (largo das)	Alcântara	3. ^a	3. ^a
Fontainhas (rua das)	Alcântara	3. ^a	3. ^a
Fontainhas de S. Lourenço (travessa das)	S. Cristóvão	1. ^a	2. ^a
Fontainhas de S. Lourenço (rua das)	S. Cristóvão	1. ^a	2. ^a
Fonte Santa (rua da) (passou a denominar-se rua Possidonio da Silva)	Alcântara	3. ^a	3. ^a
Fontes Pereira de Melo (avenida)	S. Sebastião da Pedreira	3. ^a	3. ^a
Formosa (beco da)	S. Miguel	2. ^a	2. ^a
Formosa (rua) (actual do Seculo)	Mercês	2. ^a	3. ^a
Forno (beco do)	Socorro	1. ^a	2. ^a
Forno (pátio do)	Santa Justa	1. ^a	2. ^a
Forno (travessa do) (Santa Izabel)	Santa Izabel	2. ^a	3. ^a
Forno (travessa do) (Santa Justa)	Santa Justa	1. ^a	1. ^a
Forno aos Anjos (travessa do)	Anjos	2. ^a	3. ^a
Forno ao Castelo (beco do)	Castelo	2. ^a	3. ^a
Forno da Galé (beco do)	Sé	1. ^a	2. ^a
Forno do Maldonado (travessa do)	Anjos	2. ^a	3. ^a
Forno do Sol (beco do)	Santa Engrácia	2. ^a	2. ^a
Forno do Thorel (travessa do)	Anjos	2. ^a	3. ^a
Forno do Tijolo (calçada do)	Anjos	2. ^a	3. ^a

Nome e designação dos locais	Freguezias	Zonas	
		Lisboa T. P.	Lisboa J.
Machadinho (beco do).....	Santos-o-Velho	2. ^a	2. ^a
Machadinho (rua do).....	Santos-o-Velho	2. ^a	2. ^a
Machado de Castro (rua).....	Santa Engrácia	3. ^a	2. ^a
Machados (travessa dos).....	Sé	2. ^a	2. ^a
Madragôa — Nome vulgar das ruas do Machadinho, das Madres, de Vicente Borga, etc., e que constituem o bairro especialmente habitado pela colónia ovarina.....	Santos-o-Velho	2. ^a	2. ^a
Madre de Deus (rua da).....	Beato António	3. ^a	2. ^a
Madres (rua das).....	Santos-o-Velho	2. ^a	2. ^a
Mãe de Água (rua da).....	S. José	2. ^a	3. ^a
Mãe de Água (travessa da).....	Anjos	2. ^a	2. ^a
Madalena (largo da).....	Madalena	1. ^a	2. ^a
Madalena (rua da).....	Madalena	1. ^a	2. ^a
Maldonado (travessa do).....	Anjos	2. ^a	3. ^a
Manuel Bento de Sousa (rua).....	Pena	2. ^a	2. ^a
Manuel Bernardes (rua de).....	Santa Izabel	3. ^a	3. ^a
Manuel de Jesus Coelho (rua de).....	S. José	2. ^a	3. ^a
Manutenção do Estado (rua da).....	Beato António	3. ^a	3. ^a
Maquinez (beco do).....	Santo Estêvão	2. ^a	1. ^a
Marcelino (beco do).....	Conceição Nova	2. ^a	2. ^a
Marcos Barreiro (rua de).....	Santa Catarina	2. ^a	3. ^a
Marcos Portugal (rua de).....	Santa Izabel	3. ^a	3. ^a
Marechal Saldanha (rua do).....	Santa Catarina	2. ^a	3. ^a
Maria (rua).....	Anjos	2. ^a	3. ^a
Maria Andrade (rua).....	Anjos	2. ^a	3. ^a
Maria da Guerra (beco da).....	Santo Estêvão	1. ^a	2. ^a
Maria Luísa (beco da).....	Anjos	2. ^a	3. ^a
Maria Pia (rua) (antiga estrada da Circunvalação).....	Alcântara	3. ^a	3. ^a
Marques da Silva (rua).....	S. Jorge de Arroios	3. ^a	3. ^a
Marquês de Abrantes (calçada do).....	Santos-o-Velho	2. ^a	3. ^a
Marquês de Fronteira (rua).....	S. Sebastião da Pedreira	3. ^a	3. ^a
Marquês do Lavradio (escadinhas do pátio do).....	Sé	2. ^a	2. ^a
Marquês do Lavradio (largo do).....	Sé	2. ^a	2. ^a
Marquês de Pombal (praça do).....	Coração de Jesus	2. ^a	3. ^a
Marquês de Ponte de Lima (escadinhas do).....	S. Lourenço	2. ^a	2. ^a
Marquês de Ponte de Lima (rua do).....	S. Lourenço	2. ^a	2. ^a
Marquês de Sá da Bandeira (rua do).....	S. Sebastião da Pedreira	3. ^a	3. ^a
Marquês de Sampaio (travessa do).....	S. Paulo	2. ^a	2. ^a
Marquês de Suberra (rua).....	S. Sebastião da Pedreira	3. ^a	3. ^a
Marquês de Tancos (calçada do).....	S. Cristóvão	2. ^a	2. ^a
Marquês de Tomar (avenida).....	S. Sebastião da Pedreira	3. ^a	3. ^a
Martens Ferrão (rua).....	S. Sebastião da Pedreira	3. ^a	3. ^a
Martin Vaz (rua de).....	Pena	2. ^a	3. ^a
Mártires da Pátria (Campo dos).....	Pena	2. ^a	3. ^a
Mastros (rua dos).....	S. Paulo	1. ^a	2. ^a
Mastros (travessa dos).....	S. Paulo	1. ^a	2. ^a
Matadouro (largo do).....	S. Sebastião da Pedreira	3. ^a	3. ^a
Mato Grosso (travessa do).....	Santa Engrácia	3. ^a	2. ^a
Meio (rua do) (Ajuda).....	Ajuda	3. ^a	3. ^a
Meio (rua do) (Cascalheira).....	Santa Izabel	3. ^a	3. ^a
Meio (rua do) (Lapa).....	Lapa	3. ^a	3. ^a
Meio (travessa do) (Arco do Carvalhão).....	Santa Izabel	3. ^a	3. ^a
Meio (travessa do) (Santa Engrácia).....	Santa Engrácia	3. ^a	2. ^a
Meio do Forte (travessa do).....	Pena	2. ^a	3. ^a
Melo Gouveia (rua).....	Beato António	3. ^a	3. ^a
Mendes Leal (rua).....	Anjos	2. ^a	3. ^a
Menino de Deus (calçada do).....	S. Vicente	2. ^a	2. ^a
Menino de Deus (largo do).....	Santo André	2. ^a	2. ^a
Mercatudo (rua do).....	Santos-o-Velho	2. ^a	2. ^a
Merceeiras (travessa das).....	Sé	2. ^a	2. ^a
Mercês (travessa das).....	Encarnação	2. ^a	3. ^a
Mestres (calçada dos).....	S. Sebastião da Pedreira	3. ^a	3. ^a
Metade (rua da).....	S. José	2. ^a	3. ^a
Miguel Bombarda (avenida).....	S. Sebastião da Pedreira	3. ^a	3. ^a
Miguel Lupi (rua).....	Lapa	3. ^a	3. ^a

Nome e designação dos locais	Freguezias	Zonas	
		Lisboa T. P.	Lisboa J.
Paço da Rainha (passou a denominar-se largo da Escola do Exercito)	Anjos	2. ^a	3. ^a
Padaria (rua da)	Sé	1. ^a	1. ^a
Padre António Vieira (rua)	S. Sebastião da Pedreira	3. ^a	3. ^a
Paiva de Andrada (rua)	Mártires	2. ^a	2. ^a
Palha (travessa da)	Madalena	1. ^a	1. ^a
Palma (rua da)	Socorro	1. ^a	2. ^a
Palma (travessa da)	Socorro	1. ^a	2. ^a
Palmeira (rua da)	Mercês	2. ^a	3. ^a
Palmeira (travessa da)	Mercês	2. ^a	3. ^a
Palmira (rua)	Anjos	2. ^a	3. ^a
Pampulha (calçada da)	Santos-o-Velho	2. ^a	3. ^a
Paraizo (rua do)	Santa Engrácia	1. ^a	1. ^a
Paraizo (travessa do)	Santa Engrácia	1. ^a	1. ^a
Parreiras (beco das)	Anjos	2. ^a	3. ^a
Parreiras (rua das)	Santa Catarina	2. ^a	3. ^a
Parreiras (travessa das)	Coração de Jesus	2. ^a	3. ^a
Parreirinha (travessa Nova da)	S. Cristóvão	2. ^a	2. ^a
Pascoa (largo da)	Santa Izabel	3. ^a	3. ^a
Pascoa (rua da)	Santa Izabel	3. ^a	3. ^a
Pascoal de Melo (rua)	S. Jorge de Arroios	3. ^a	3. ^a
Passadiço (rua do)	S. José	2. ^a	3. ^a
Passos Manoel (rua de)	Anjos	2. ^a	3. ^a
Pasteleiro (travessa do)	Santos-o-Velho	2. ^a	3. ^a
Pátio do Marquez do Lavradio (escadinhas do)	Sé	1. ^a	1. ^a
Patriarcal (calçada da)	S. José	2. ^a	3. ^a
Patrocínio (rua do)	Santa Izabel	3. ^a	3. ^a
Patrocínio (travessa do)	Santa Izabel	3. ^a	3. ^a
Pau de Bandeira (rua do)	Lapa	3. ^a	3. ^a
Paulistas (calçada dos)	Mártires	2. ^a	3. ^a
Paz (rua da)	Santa Catarina	2. ^a	3. ^a
Paz (travessa da)	Santos-o-Velho	2. ^a	3. ^a
Pé de Ferro (travessa do)	Santos-o-Velho	2. ^a	3. ^a
Pedras Negras (rua das)	Sé	1. ^a	2. ^a
Pedras Negras (travessa das)	Madalena	1. ^a	2. ^a
Pedro Alexandrino (rua)	Santa Engrácia	2. ^a	2. ^a
Pedro Dias (rua de)	Santa Catarina	2. ^a	3. ^a
Pedro Nunes (rua)	S. Sebastião da Pedreira	3. ^a	3. ^a
Peixeira (travessa da)	Santa Catarina	2. ^a	3. ^a
Peixinhos (beco dos)	Santa Engrácia	2. ^a	2. ^a
Pelourinho (largo do)	S. Julião	1. ^a	1. ^a
Pena (travessa da)	Pena	2. ^a	2. ^a
Penabuquel (beco do)	Santo Estêvão	2. ^a	1. ^a
Penha (caracol da)	S. Jorge de Arroios	3. ^a	3. ^a
Penha (travessa do Caracol da)	S. Jorge de Arroios	3. ^a	3. ^a
Penha de França (estrada da)	S. Jorge de Arroios	3. ^a	3. ^a
Penha de França (largo da)	S. Jorge de Arroios	3. ^a	3. ^a
Penha de França (rua da)	S. Mamede	3. ^a	3. ^a
Pereira (travessa da)	Santa Engrácia	3. ^a	2. ^a
Pereira e Souza (rua)	Santa Izabel	3. ^a	3. ^a
Pescadores (travessa dos)	Santos-o-Velho	2. ^a	3. ^a
Phebo Moniz (rua)	Anjos	2. ^a	3. ^a
Picadeiro (largo do)	Mártires	2. ^a	3. ^a
Picôas (rua e travessa das)	S. Sebastião da Pedreira	3. ^a	3. ^a
Piedade (rua da)	Santa Izabel	2. ^a	3. ^a
Piedade (rua Nova da)	Santa Izabel	2. ^a	3. ^a
Piedade (travessa da)	Mercês	2. ^a	3. ^a
Pilar Cid (vila)	Alcântara	3. ^a	3. ^a
Pimenta (pátio do)	S. Paulo	2. ^a	2. ^a
Pimenta (travessa do)	Alcântara	3. ^a	3. ^a
Pinheiro (travessa do)	Lapa	2. ^a	3. ^a
Pinheiro Chagas (rua)	S. Sebastião da Pedreira	3. ^a	3. ^a
Pinto Coelho (avenida)	S. Sebastião da Pedreira	2. ^a	3. ^a
Pinzaleiro (pátio do)	Santos-o-Velho	2. ^a	3. ^a
Pirralhas (beco das)	Alcântara	3. ^a	3. ^a
Pocinho (beco do)	S. Miguel	2. ^a	3. ^a

Nome e designação dos locais	Freguezias	Zonas	
		Lisboa T. P.	Lisboa I.
Poço do Borratem.....	Santa Justa	1. ^a	2. ^a
Poço da Cidade (travessa do)	Encarnação	2. ^a	2. ^a
Poço dos Mouros.....	S. Jorge de Arroios	3. ^a	3. ^a
Poço dos Mouros (estrada do)	S. Jorge de Arroios	3. ^a	3. ^a
Poço dos Negros (travessa do)	Santa Catarina	2. ^a	3. ^a
Poço Novo (vulgo largo do Poço Novo)	Santa Catarina	2. ^a	3. ^a
Pombal (travessa do)	Santa Izabel	2. ^a	3. ^a
Ponta Delgada (rua da)	S. Jorge de Arroios	3. ^a	3. ^a
Ponte Nova (largo da)	Alcântara	3. ^a	3. ^a
Porta do Carro (escadinhas da)	Socorro	2. ^a	2. ^a
Portas do Mar (escadinhas das).....	Sé	1. ^a	1. ^a
Portas do Mar (travessa das)	Sé	1. ^a	1. ^a
Portas do Sol (largo das).....	S. Vicente	2. ^a	2. ^a
Portugal (avenida de).....	Campo Grande	3. ^a	3. ^a
Portugal (praça de).....	Campo Grande	3. ^a	3. ^a
Portuguesa (travessa da)	Santa Catarina	2. ^a	3. ^a
Possidónio da Silva (rua).....	Alcântara	3. ^a	3. ^a
Possolo (rua do)	Santa Izabel	3. ^a	3. ^a
Possolo (travessa do)	Lapa	3. ^a	3. ^a
Póvoa (beco da).....	Santa Justa	1. ^a	1. ^a
Poiais (travessa dos).....	Santa Catarina	2. ^a	3. ^a
Poiais de S. Bento (rua dos).....	Santa Catarina	2. ^a	3. ^a
Praça de Armas (praça da Armada, nome vulgar)	Alcântara	3. ^a	3. ^a
Praça (travessa da).....	Alcântara	3. ^a	3. ^a
Praça da Figueira.....	Santa Justa	1. ^a	2. ^a
Praça Nova	Castelo	2. ^a	3. ^a
Praças (rua das)	Lapa	3. ^a	3. ^a
Praia (escadinhas da).....	Santos o-Velho	2. ^a	3. ^a
Praia da Galé (boqueirão da)	Santo Estêvão	1. ^a	1. ^a
Praia da Vitória (avenida).....	S. Sebastião da Pedreira	3. ^a	3. ^a
Prata (rua da).....	S. Julião	1. ^a	1. ^a
Prazeres (estrada dos)	Santa Izabel	2. ^a	3. ^a
Prazeres (largo dos)	Santa Izabel	2. ^a	3. ^a
Prazeres (rua dos)	Santa Izabel	2. ^a	3. ^a
Pretas (pátio das) (Santa Cruz do Castelo)	Castelo	2. ^a	3. ^a
Pretas (pátio das) (Santa Izabel).....	Santa Izabel	2. ^a	3. ^a
Pretas (rua das)	S. José	2. ^a	3. ^a
Primeiro de Dezembro (rua)	Sacramento	1. ^a	2. ^a
Primeiro de Maio (rua) (Alto da Cascalheira)	Santa Izabel	3. ^a	3. ^a
Primeiro de Maio (rua de) (S. Pedro em Alcântara).....	Alcântara	3. ^a	3. ^a
Princeza (rua da)	Santa Justa	1. ^a	1. ^a
Príncipe (largo da rua e rua do)	Sacramento	1. ^a	2. ^a
Príncipe a Alcântara (rua do)	Alcântara	3. ^a	3. ^a
Príncipe Rial (praça do).....	Encarnação	2. ^a	3. ^a
Prior (beco do)	Sé	1. ^a	1. ^a
Prior (pátio do).....	S. Miguel	2. ^a	2. ^a
Prior (rua do)	Santos o-Velho	2. ^a	3. ^a
Prior Coutinho (rua do)	Coração de Jesus	2. ^a	3. ^a
Procissão (rua da).....	Mercês	3. ^a	3. ^a
Procissão (travessa da).....	Mercês	3. ^a	3. ^a

Nome e designação dos locais	Freguezias	Zonas	
		Lisboa T. P.	Lisboa J.
Ramos (beco dos)	Santo Estêvão	1. ^a	2. ^a
Ramos (pátio dos)	S. Cristóvão	2. ^a	2. ^a
Rafael de Andrade (rua)	Anjos	2. ^a	3. ^a
Rão (pátio do)	Lapa	2. ^a	3. ^a
Raposo (travessa do)	Santa Engrácia	2. ^a	3. ^a
Rato (largo do)	S. Mamede	2. ^a	3. ^a
Rato (pátio do) (Lapa)	Lapa	3. ^a	3. ^a
Rato (pátio do) (na rua das Trinas do Mocambo)	Lapa	3. ^a	3. ^a
Rato (rua do)	S. Mamede	2. ^a	3. ^a
Rebello da Silva (rua)	S. Jorge de Arroios	3. ^a	3. ^a
Recolhidas (pátio das)	S. Cristóvão	3. ^a	3. ^a
Recolhidas (travessa das)	Pena	2. ^a	3. ^a
Recolhimento (beco do)	Castelo	2. ^a	3. ^a
Recolhimento (rua do)	Castelo	2. ^a	3. ^a
Recolhimento de Lázaro Leitão (travessa do)	Santa Engrácia	2. ^a	2. ^a
Regedor (largo do)	Santa Justa	1. ^a	2. ^a
Regedor (rua do)	S. Cristóvão	1. ^a	2. ^a
Regueira (rua da)	Santo Estêvão	1. ^a	1. ^a
Regueirão dos Anjos	Anjos	2. ^a	3. ^a
Reis (pátio do)	Santa Izabel	3. ^a	3. ^a
Reis (vila)	Santa Izabel	3. ^a	3. ^a
Remédios (escadinhas dos)	Santo Estêvão	1. ^a	1. ^a
Remédios (rua dos)	Santo Estêvão	1. ^a	1. ^a
Remédios (travessa dos)	Santo Estêvão	1. ^a	1. ^a
Remédios à Lapa (rua dos)	Lapa	3. ^a	3. ^a
Remolares (praça dos)	S. Paulo	1. ^a	2. ^a
Remolares (rua dos)	S. Paulo	1. ^a	2. ^a
Remolares (travessa dos)	S. Paulo	1. ^a	2. ^a
Renato Baptista (rua)	Anjos	2. ^a	3. ^a
República do Brazil (praça da)	S. Mamede	2. ^a	3. ^a
Resgate (rua de Nossa Senhora do)	Anjos	2. ^a	3. ^a
Ressano Garcia (avenida) (na avenida da República)	S. Sebastião da Pedreira	3. ^a	3. ^a
Restauradores (praça dos)	Santa Justa	1. ^a	2. ^a
Retrozeiros (rua dos)	Madalena	1. ^a	1. ^a
Ribeira Nova (praça da)	S. Paulo	1. ^a	2. ^a
Ribeira Nova (travessa da)	S. Paulo	1. ^a	2. ^a
Ricarda (beco da)	Sacramento	2. ^a	2. ^a
Rilhafoles (rua de)	Pena	2. ^a	3. ^a
Rilvas (largo do) (antigo largo das Côrtes)	Alcântara	2. ^a	3. ^a
Rio de Janeiro (praça do)	Encarnação	2. ^a	3. ^a
Rocha (vila) (nas Escolas Gerais)	Santo Estêvão	2. ^a	2. ^a
Rocha do Conde de Óbidos	Santos-o-Velho	2. ^a	3. ^a
Rodrigo da Fonseca (rua)	S. Mamede	2. ^a	3. ^a
Rodrigues (pátio) (Santa Izabel)	Santa Izabel	3. ^a	3. ^a
Rodrigues (vila) (na rua da Senhora da Glória)	Santa Engrácia	3. ^a	2. ^a
Rodrigues Sampaio (rua)	Coração de Jesus	2. ^a	3. ^a
Romão da Silva (vila)	S. Mamede	2. ^a	3. ^a
Rosa (beco da) (S. Bento)	Santos-o-Velho	2. ^a	3. ^a
Rosa (calçada da) (S. Cristóvão)	S. Cristóvão	2. ^a	2. ^a
Rosa (largo da) (S. Cristóvão)	S. Cristóvão	2. ^a	2. ^a
Rosa (pátio da) (S. Bento)	S. Mamede	2. ^a	3. ^a
Rosa (rua da) (Mercês)	Mercês	2. ^a	3. ^a
Rosa (largo de D.) (Santo Estêvão)	Santo Estêvão	1. ^a	2. ^a
Rosa Araujo (rua)	Coração de Jesus	2. ^a	3. ^a
Rosário (arco do)	Sé	1. ^a	1. ^a
Rosário (travessa do)	S. José	2. ^a	2. ^a
Rosário a Santa Clara (travessa do)	Santa Engrácia	2. ^a	2. ^a
Rozendo (beco do)	Santa Justa	1. ^a	2. ^a
Rotunda da Avenida (nome vulgar da praça Marquês de Pombal)	S. Sebastião da Pedreira	2. ^a	3. ^a
Rua da Conceição (pátio da)	S. José	2. ^a	2. ^a
Rússia (rua da)	Campo Grande	3. ^a	3. ^a

Nome e designação dos locais	Freguezias	Zonas	
		Lisboa T. P.	Lisboa I.
Sá de Miranda (rua)	Alcântara	3. ^a	3. ^a
Sabino de Sousa (rua)	Beato António	3. ^a	3. ^a
Sabugueiro (beco do)	Alcântara	3. ^a	3. ^a
Sacavem (estrada de)	S. Jorge de Arroios	3. ^a	3. ^a
Sacavem (pátio de)	S. Mamede	2. ^a	3. ^a
Saco (rua do)	Pena	2. ^a	3. ^a
Sacramento (calçada do)	Sacramento	2. ^a	2. ^a
Sacramento ao Matadouro (rua do)	S. Sebastião da Pedreira	3. ^a	3. ^a
Sacramento a Alcântara (rua do)	Santos-o Velho	2. ^a	3. ^a
Sacramento a Alcântara (travessa do)	Alcântara	3. ^a	3. ^a
Sacramento ao Carmo (travessa do)	Sacramento	2. ^a	2. ^a
Sacramento à Lapa (rua do)	Lapa	2. ^a	3. ^a
Saldanha (pátio do)	Ajuda	3. ^a	3. ^a
Salema (pátio do)	Santa Justa	2. ^a	2. ^a
Salgadeiras (rua das)	Encarnação	2. ^a	2. ^a
Salgadeiras (travessa das)	Pena	2. ^a	2. ^a
Salitre (rua do)	Coração de Jesus	1. ^a	2. ^a
Salitre (travessa do)	S. José	1. ^a	2. ^a
Sales (pátio do)	S. Jorge de Arroios	3. ^a	3. ^a
Salvador (beco do)	S. Vicente	2. ^a	2. ^a
Salvador (largo do)	S. Vicente	2. ^a	2. ^a
Salvador (rua do)	S. Vicente	2. ^a	2. ^a
Sant'Ana (beco de) (à Lapa)	Lapa	3. ^a	3. ^a
Sant'Ana (calçada de)	Pena	2. ^a	2. ^a
Sant'Ana (calçada Nova de)	Pena	2. ^a	2. ^a
Sant'Ana à Lapa (rua de)	Lapa	3. ^a	3. ^a
Sant'Ana (travessa de) (Ajuda)	Ajuda	3. ^a	3. ^a
Sant'Ana (travessa de) (Pena)	Pena	2. ^a	3. ^a
Sant'Ana da Cruz (travessa de)	Pena	2. ^a	3. ^a
Santa Apolónia (calçada de)	Santa Engrácia	1. ^a	1. ^a
Santa Apolónia (rua de)	Santa Engrácia	1. ^a	1. ^a
Santa Bárbara (largo de)	Anjos	2. ^a	3. ^a
Santa Bárbara (rua de)	Anjos	2. ^a	3. ^a
Santa Catarina (rua de)	Santa Catarina	2. ^a	3. ^a
Santa Catarina (travessa de)	Santa Catarina	2. ^a	3. ^a
Santa Clara (campo de)	Santa Engrácia	2. ^a	2. ^a
Santa Clara (pátio de)	Mercês	2. ^a	3. ^a
Santa Cruz do Castelo (largo de)	Castelo	2. ^a	3. ^a
Santa Cruz do Castelo (rua de)	Castelo	2. ^a	3. ^a
Santa Gertrudes (travessa de)	Santa Izabel	3. ^a	3. ^a
Santa Helena (beco de)	S. Miguel	2. ^a	2. ^a
Santa Justa (rua de)	Santa Justa	1. ^a	1. ^a
Santa Luzia (largo de)	S. Tiago	2. ^a	2. ^a
Santa Luzia (travessa de)	S. Tiago	2. ^a	2. ^a
Santa Marinha (largo de)	Santo André	2. ^a	3. ^a
Santa Marinha (rua de)	Santo André	2. ^a	3. ^a
Santa Marinha (travessa de)	Santo André	2. ^a	3. ^a
Santa Marta (beco de)	Coração de Jesus	2. ^a	3. ^a
Santa Marta (rua de)	Coração de Jesus	2. ^a	3. ^a
Santa Marta (travessa de)	Coração de Jesus	2. ^a	3. ^a
Santa Marta (vila)	Coração de Jesus	2. ^a	3. ^a
Santa Quitéria (pátio de)	Santa Izabel	3. ^a	3. ^a
Santa Quitéria (travessa de)	Santa Izabel	3. ^a	3. ^a
Santa Tereza (travessa de)	Mercês	2. ^a	3. ^a
Santissima Trindade (rua da)	Lapa	2. ^a	3. ^a
Santissimo (pátio do)	Castelo	2. ^a	2. ^a
Santo Aleixo (travessa de)	Santa Izabel	3. ^a	3. ^a
Santo Amaro (alto de)	Alcântara	3. ^a	3. ^a
Santo Amaro (calçada de)	Alcântara	3. ^a	3. ^a
Santo Amaro (escadinhas de)	Alcântara	3. ^a	3. ^a
Santo Amaro (rua de)	Santa Izabel	2. ^a	3. ^a
Santo André (arco de)	Santo André	2. ^a	3. ^a
Santo André (calçada de)	Santo André	2. ^a	3. ^a
Santo André (largo de)	Santo André	2. ^a	3. ^a
Santo Antão (rua de)	Santa Justa	1. ^a	2. ^a

Nome e designação dos locais	Freguezias	Zonas	
		Lisboa T. P.	Lisboa J.
Santo Antão (travessa de)	Santa Justa	1. ^a	2. ^a
Santo Antoninho (largo de)	S. Paulo	2. ^a	2. ^a
Santo António (beco de) (ao Calvario)	Alcântara	3. ^a	3. ^a
Santo António (calçadinha de) (à Pena)	Pena	2. ^a	3. ^a
Santo António (pátio de) (a Santa Izabel)	Santa Izabel	3. ^a	3. ^a
Santo António (rua Nova de) (Santa Izabel)	Santa Izabel	3. ^a	3. ^a
Santo António (travessa de) (Santos o Velho)	Santos-o-Velho	2. ^a	3. ^a
Santo António ao Calvário (rua de)	Alcântara	3. ^a	3. ^a
Santo António dos Capuchos (alameda de)	Pena	2. ^a	3. ^a
Santo António dos Capuchos (rua de)	S. José	2. ^a	3. ^a
Santo António à Estrela (rua de)	Lapa	3. ^a	3. ^a
Santo António da Glória (rua de)	S. José	2. ^a	2. ^a
Santo António à Graça (travessa de)	Santa Engrácia	2. ^a	2. ^a
Santo António da Sé (largo de)	Sé	1. ^a	2. ^a
Santo António da Sé (rua de)	Madalena	1. ^a	2. ^a
Santo António da Sé (travessa de)	Sé	1. ^a	2. ^a
Santo Estêvão (calçadinha de)	Santo Estêvão	2. ^a	2. ^a
Santo Estêvão (escadinhas de)	Santo Estêvão	2. ^a	2. ^a
Santo Estêvão (largo de)	Santo Estêvão	2. ^a	2. ^a
Santo Estêvão (rua de)	Santo Estêvão	2. ^a	2. ^a
Santo Ildefonso (travessa do)	Santa Izabel	2. ^a	3. ^a
Santos (calçada de)	Santos o-Velho	2. ^a	3. ^a
Santos (pátio do) (Pena)	Pena	2. ^a	3. ^a
Santos (pátio do) (Martim Vaz)	Pena	2. ^a	3. ^a
Santos (pátio do) (S. José)	S. José	2. ^a	2. ^a
Santos (travessa de)	Santos-o-Velho	2. ^a	3. ^a
Santos (travessa Nova de)	Santos-o-Velho	2. ^a	3. ^a
Santos Novos (largo de)	Santa Engrácia	2. ^a	2. ^a
Santos-o-Velho (rua de)	Santos-o-Velho	2. ^a	3. ^a
S. Bartolomeu (rua de)	S. Tiago	2. ^a	2. ^a
S. Bartolomeu (travessa de)	S. Tiago	2. ^a	2. ^a
S. Bentó (largo de)	Santa Izabel	2. ^a	2. ^a
S. Bento (praça de)	Santa Izabel	2. ^a	2. ^a
S. Bento (rua de)	Santos o-Velho	2. ^a	3. ^a
S. Bernardino (travessa de)	Pena	2. ^a	3. ^a
S. Bernardo (rua de)	Santa Izabel	3. ^a	3. ^a
S. Boaventura (rua de)	Mercês	2. ^a	3. ^a
S. Caetano (rua de)	Lapa	3. ^a	3. ^a
S. Caetano (travessa de)	Santa Izabel	3. ^a	3. ^a
S. Carlos (largo de)	Mártires	2. ^a	2. ^a
S. Crispim (escadinhas de)	S. Cristóvão	2. ^a	2. ^a
S. Cristóvão (escadinhas de)	S. Cristóvão	1. ^a	2. ^a
S. Cristóvão (largo de)	S. Cristóvão	1. ^a	2. ^a
S. Cristóvão (rua de)	S. Cristóvão	1. ^a	2. ^a
S. Ciro (pátio de)	Lapa	3. ^a	3. ^a
S. Ciro (rua de)	Lapa	3. ^a	3. ^a
S. Domingos (largo de)	Santa Justa	1. ^a	2. ^a
S. Domingos (rua Nova de)	Santa Justa	1. ^a	2. ^a
S. Domingos (travessa de)	Socorro	1. ^a	2. ^a
S. Domingos (travessa Nova de)	Santa Justa	1. ^a	2. ^a
S. Domingos à Lapa (rua de)	Lapa	3. ^a	3. ^a
S. Felix (rua de)	Lapa	3. ^a	3. ^a
S. Filipe Nery (rua de)	S. Mamede	2. ^a	3. ^a
S. Francisco (alto de)	S. Mamede	2. ^a	3. ^a
S. Francisco (beco de)	S. Cristóvão	2. ^a	3. ^a
S. Francisco (calçada de)	S. Julião	2. ^a	2. ^a
S. Francisco (rua de)	Mártires	2. ^a	2. ^a
S. Francisco (calçada Nova de)	Mártires	2. ^a	2. ^a
S. Francisco de Borja (rua de)	Santos-o-Velho	2. ^a	3. ^a
S. Francisco de Borja (travessa de)	Lapa	2. ^a	3. ^a
S. Francisco de Paula (rua de)	Santos-o-Velho	2. ^a	3. ^a
S. Francisco de Paula (rua Nova de)	Santos o-Velho	2. ^a	3. ^a
S. Francisco de Sales (rua de)	S. Mamede	2. ^a	3. ^a
S. Francisco Xavier (travessa de)	S. Sebastião da Pedreira	3. ^a	3. ^a
S. Gens (rua de)	Anjos	2. ^a	3. ^a

Nome e designação dos locais	Freguezias	Zonas	
		Lisboa T. P.	Lisboa J.
S. Jeronimo (travessa de)	Alcântara	3. ^a	3. ^a
S. Jeronimo (rua de)	Alcântara	3. ^a	3. ^a
S. João dos Bemcasados (rua de)	Santa Izabel	3. ^a	3. ^a
S. João de Deus (travessa de)	Santos o-Velho	2. ^a	3. ^a
S. João da Mata (rua de)	Santos-o Velho	2. ^a	3. ^a
S. João Nepomuceno (calçada de)	S. Paulo	2. ^a	2. ^a
S. João Nepomuceno (escadinhas de)	S. Paulo	2. ^a	2. ^a
S. João Nepomuceno (largo de)	S. Paulo	2. ^a	2. ^a
S. João Nepomuceno (rua de)	Santa Izabel	3. ^a	3. ^a
S. João da Praça (calçada de)	Sé	1. ^a	1. ^a
S. João da Praça (rua de)	Sé	1. ^a	2. ^a
S. João da Praça (travessa de)	Sé	1. ^a	2. ^a
S. Joaquim (pátio de)	Santa Izabel	3. ^a	3. ^a
S. Joaquim (rua de)	Santa Izabel	3. ^a	3. ^a
S. Joaquim ao Calvario (rua de)	Alcântara	3. ^a	3. ^a
S. José (pátio de) (Mercês)	Mercês	2. ^a	3. ^a
S. José (pátio de) (Santa Izabel)	Santa Izabel	3. ^a	3. ^a
S. José (rua de)	S. José	2. ^a	3. ^a
S. José (travessa de)	Mercês	2. ^a	3. ^a
S. Julião (largo de)	S. Julião	1. ^a	2. ^a
S. Julião (rua de)	Madalena	1. ^a	2. ^a
S. Lazaro (beco de)	Pena	2. ^a	3. ^a
S. Lazaro (rua de)	Socorro	2. ^a	2. ^a
S. Lourenço (calçada de)	S. Cristóvão	2. ^a	2. ^a
S. Lourenço (rua de)	S. Cristóvão	2. ^a	2. ^a
S. Luís (rua de)	Santa Izabel	3. ^a	3. ^a
S. Luís da Pena (beco de)	Pena	2. ^a	3. ^a
S. Mamede (largo de)	S. Mamede	2. ^a	3. ^a
S. Mamede (rua de)	Sé	2. ^a	2. ^a
S. Mamende (travessa de)	S. Mamede	2. ^a	2. ^a
S. Marçal (beco de)	Anjos	2. ^a	2. ^a
S. Marçal (rua de)	Mercês	2. ^a	3. ^a
S. Marçal (travessa de)	Mercês	2. ^a	3. ^a
S. Martinho (largo de)	S. Tiago	2. ^a	2. ^a
S. Miguel (beco de)	S. Miguel	1. ^a	1. ^a
S. Miguel (calçadinha de)	S. Miguel	1. ^a	1. ^a
S. Miguel (largo de)	S. Miguel	1. ^a	1. ^a
S. Miguel (rua de)	S. Miguel	1. ^a	1. ^a
S. Miguel (travessa de)	S. Miguel	1. ^a	1. ^a
S. Nicolau (rua de)	S. Nicolau	1. ^a	1. ^a
S. Paulo (praça de)	S. Paulo	1. ^a	2. ^a
S. Paulo (rua de)	S. Paulo	1. ^a	2. ^a
S. Paulo (travessa de)	S. Paulo	1. ^a	2. ^a
S. Pedro (rua de)	S. Miguel	1. ^a	1. ^a
S. Pedro (travessa de)	Encarnação	2. ^a	3. ^a
S. Pedro de Alcantara (rua de)	Encarnação	2. ^a	3. ^a
S. Pedro Martir (rua de)	S. Cristóvão	1. ^a	2. ^a
S. Plácido (travessa de)	Santa Izabel	3. ^a	3. ^a
S. Rafael (largo de)	Sé	1. ^a	1. ^a
S. Roque (largo de)	Sacramento	2. ^a	2. ^a
S. Roque (rua de)	Sacramento	2. ^a	2. ^a
S. Sebastião (rua de) (vulgo rua das Taipas)	S. José	2. ^a	3. ^a
S. Sebastião (travessa de)	Mercês	2. ^a	3. ^a
S. Sebastião da Pedreira (largo de)	S. Sebastião da Pedreira	3. ^a	3. ^a
S. Sebastião da Pedreira (rua de)	S. Sebastião da Pedreira	3. ^a	3. ^a
S. Sebastião das Taipas (rua de)	Mercês	2. ^a	3. ^a
S. Tiago (rua de)	S. Tiago	2. ^a	2. ^a
S. Tomé (escadinhas de)	S. Vicente	2. ^a	2. ^a
S. Tomé (travessa de)	S. Vicente	2. ^a	2. ^a
S. Vicente (beco de)	S. Vicente	2. ^a	2. ^a
S. Vicente (calçada de)	S. Vicente	2. ^a	2. ^a
S. Vicente (largo de)	S. Vicente	2. ^a	2. ^a
S. Vicente (pátio de)	S. Vicente	2. ^a	2. ^a
S. Vicente (rua de)	S. Vicente	2. ^a	2. ^a
S. Vicente (telheiro de)	S. Vicente	2. ^a	2. ^a

Nome e designação dos locais	Freguezias	Zonas	
		Lisboa T. P.	Lisboa J.
S. Vicente (travessa de).....	S. Vicente	1. ^a	2. ^a
S. Vicente à Guia (rua de).....	Socorro	1. ^a	2. ^a
Sapadores (rua dos).....	Santa Engrácia	3. ^a	2. ^a
Sapateiros (rua dos).....	S. Julião	1. ^a	1. ^a
Saraiva de Carvalho (rua).....	Santa Izabel	3. ^a	3. ^a
Sardinha (pátio da).....	Anjos	2. ^a	3. ^a
Sarmento (pátio do).....	Santa Izabel	3. ^a	3. ^a
Saudade (quinta da).....	Santa Izabel	3. ^a	3. ^a
Saudade (rua da).....	Sé	1. ^a	2. ^a
Saúde (largo da).....	Socorro	1. ^a	2. ^a
Sé (largo da).....	Sé	1. ^a	1. ^a
Sebeiro (travessa do).....	Alcântara	3. ^a	3. ^a
Século (rua do).....	Mercês	2. ^a	3. ^a
Secretário (pátio do).....	Alcântara	3. ^a	3. ^a
Seminario (beco do).....	S. Tiago	2. ^a	2. ^a
Seminario Velho (pátio do).....	Ajuda	3. ^a	3. ^a
Senhora da Glória (rua da).....	Santa Engrácia	3. ^a	2. ^a
Senhora da Glória (travessa da).....	Santa Engrácia	3. ^a	2. ^a
Senhora do Monte (rua da).....	Santo André	3. ^a	3. ^a
Senhora do Monte (terras da).....	Santo André	3. ^a	3. ^a
Sequeira (largo do) (S. Vicente).....	S. Vicente	2. ^a	2. ^a
Sequeiro (pátio do).....	Pena	2. ^a	2. ^a
Sequeiro (travessa do).....	Santa Catarina	2. ^a	3. ^a
Sequeiro das Chagas (travessa do).....	Encarnação	2. ^a	2. ^a
Sérgio (pátio do).....	Santa Izabel	3. ^a	3. ^a
Serpa Pinto (rua).....	Mártires	1. ^a	2. ^a
Serra Fernandes (vila).....	Pena	2. ^a	3. ^a
Sete Moinhos (alto dos).....	Santa Izabel	3. ^a	3. ^a
Silva (pátio do).....	S. Miguel	2. ^a	2. ^a
Silva (rua da).....	Santos-o-Velho	2. ^a	3. ^a
Silva e Albuquerque (largo de).....	Santa Justa	1. ^a	2. ^a
Silva e Albuquerque (rua de).....	Santa Justa	1. ^a	2. ^a
Silva e Albuquerque (travessa de).....	Santa Justa	1. ^a	2. ^a
Simão Veríssimo Dias (rua).....	Santa Izabel	3. ^a	3. ^a
Soares de Passos (rua).....	Alcântara	3. ^a	3. ^a
Soares dos Reis (rua).....	S. Sebastião da Pedreira	3. ^a	3. ^a
Sobral (pátio do).....	Alcântara	3. ^a	3. ^a
Socorro (largo do).....	Socorro	1. ^a	2. ^a
Socorro (rua do).....	Socorro	1. ^a	2. ^a
Socorro (travessa do).....	Socorro	1. ^a	2. ^a
Social (pátio).....	Santa Izabel	3. ^a	3. ^a
Sociedade Farmacêutica (rua da).....	Coração de Jesus	2. ^a	3. ^a
Sol à Graça (rua do).....	Santa Engrácia	3. ^a	2. ^a
Sol de Sant'Ana (rua do).....	Pena	2. ^a	2. ^a
Sol a Santa Catarina (rua do).....	Santa Catarina	2. ^a	3. ^a
Sol ao Rato (rua do).....	Santa Izabel	2. ^a	3. ^a
Sofia (vila).....	Santos-o-Velho	2. ^a	3. ^a
Sousa (pátio do).....	Santa Engrácia	2. ^a	2. ^a
Sousa (vila).....	Santa Izabel	3. ^a	3. ^a
Sousa Martins (rua).....	S. Sebastião da Pedreira	3. ^a	3. ^a
Stéfens (largo do).....	S. Paulo	1. ^a	2. ^a
Suécia (rua da).....	Campo Grande	3. ^a	3. ^a
Suissa (rua da).....	Campo Grande	3. ^a	3. ^a
Sul (travessa do).....	Santa Izabel	3. ^a	3. ^a
Surdo (pátio do).....	Pena	2. ^a	3. ^a
Surra (beco do).....	Santo Estêvão	2. ^a	1. ^a
Surradores (beco dos).....	S. Cristóvão	2. ^a	2. ^a
Surradores (travessa dos).....	Alcântara	3. ^a	3. ^a

Nome e designação dos locais	Freguezias	Zonas	
		Lisboa T. P.	Lisboa I.
Tabelião (largo do)	Pena	2. ^a	2. ^a
Tanoeiros (pátio dos)	Santa Catarina	2. ^a	3. ^a
Tapada (calçada da)	Alcântara	3. ^a	3. ^a
Tapada (travessa da)	Alcantara	3. ^a	3. ^a
Taipas (beco das)	Beato António	3. ^a	3. ^a
Taipas (largo das)	S. José	2. ^a	3. ^a
Taipas (rua das)	S. José	2. ^a	3. ^a
Teixeira (rua do)	Encarnação	2. ^a	2. ^a
Teixeira Lopes (rua)	Santa Engrácia	1. ^a	1. ^a
Telhal (rua do) (Beato)	Beato António	3. ^a	3. ^a
Telhal (rua do) (S. José)	S. José	2. ^a	3. ^a
Tenente Valadim (rua do)	Santos-o-Velho	2. ^a	3. ^a
Terramotos (escadinhas dos)	Santa Izabel	3. ^a	3. ^a
Terramotos (sítio dos)	Santa Izabel	3. ^a	3. ^a
Terras do Monte (travessa das)	Santo André	3. ^a	3. ^a
Terras de Sant'Ana (travessa das)	Santa Izabel	3. ^a	3. ^a
Terreirinho (largo do)	Anjos	2. ^a	2. ^a
Terreirinho (rua do)	Anjos	2. ^a	2. ^a
Terreirinho (travessa do)	Anjos	2. ^a	2. ^a
Terreirinho da Amendoeira (largo do)	Santo Estêvão	2. ^a	2. ^a
Terreirinho das Farinhas	Sé	2. ^a	2. ^a
Terreiro do Paço	Madalena	1. ^a	1. ^a
Terreiro de Santa Catarina (travessa do)	Santa Catarina	2. ^a	3. ^a
Terreiro do Trigo (largo do)	Sé	1. ^a	1. ^a
Terreiro do Trigo (rua do)	S. Miguel	1. ^a	1. ^a
Terreiro do Trigo (travessa do)	S. Miguel	1. ^a	1. ^a
Teatros (travessa dos)	Mártires	2. ^a	2. ^a
Tesouro (travessa do)	Alcântara	3. ^a	3. ^a
Tesouro Velho (rua do)	Mártires	2. ^a	2. ^a
Tomás da Anunciação (rua de)	Santa Izabel	3. ^a	3. ^a
Tomás da Costa (vila)	S. Vicente	2. ^a	2. ^a
Tomás Ribeiro (rua)	S. Sebastião da Pedreira	2. ^a	3. ^a
Torel (pátio do)	Pena	2. ^a	3. ^a
Torel (travessa do)	Pena	2. ^a	3. ^a
Tijolo (calçada do)	Mercês	2. ^a	3. ^a
Tijolo (calçadinha do)	S. Vicente	2. ^a	2. ^a
Tijolo (pátio do)	Mercês	3. ^a	3. ^a
Torneiros (pátio dos)	S. Mamede	2. ^a	3. ^a
Torneiros (largo dos)	S. Nicolau	1. ^a	1. ^a
Torre (rua da) (Ajuda)	Ajuda	3. ^a	3. ^a
Torre (rua da) (S. Tiago)	S. Tiago	2. ^a	2. ^a
Torre (travessa da)	Ajuda	3. ^a	3. ^a
Torre da Pólvora (largo da)	Santos-o-Velho	2. ^a	3. ^a
Torre da Pólvora (rua da)	Santos-o-Velho	2. ^a	3. ^a
Torrinha	S. Sebastião da Pedreira	3. ^a	3. ^a
Torrinha (corredor da)	Santos-o-Velho	2. ^a	3. ^a
Torrinha (travessa da)	Santos-o-Velho	2. ^a	3. ^a
Toucineiros (beco dos)	Beato António	3. ^a	3. ^a
Trabuqueta (travessa da)	Alcântara	3. ^a	3. ^a
Três Engenhos (beco dos)	Socorro	2. ^a	2. ^a
Trigueirós (largo dos)	S. Cristóvão	1. ^a	2. ^a
Trinas do Mocambo (rua das)	Santos-o-Velho	2. ^a	3. ^a
Trindade (largo da)	Sacramento	2. ^a	2. ^a
Trindade (rua da)	Sacramento	2. ^a	2. ^a
Trindade (rua Nova da)	Sacramento	2. ^a	2. ^a
Trindade (travessa da)	Sacramento	2. ^a	2. ^a
Triste Feia (travessa da)	Alcântara	3. ^a	3. ^a
Trombeta (rua da)	Encarnação	2. ^a	3. ^a
Turquia (rua da)	Campo Grande	3. ^a	3. ^a

Nome e designação dos locais	Freguezias	Zonas	
		Lisboa T. P.	Lisboa I.
Vacas (pátio das)	Lapa	3. ^a	3. ^a
Vale (rua do).....	Santa Catarina	2. ^a	3. ^a
Vale Escuro (na estrada da Penha de França).....	Beato António	3. ^a	3. ^a
Vale Escuro (travessa do) (passou a denominar-se rua Castelo Branco Saraiva)	Beato António	3. ^a	3. ^a
Vale de Pereiro (rua do)	S. Mamede	2. ^a	3. ^a
Vale de Santo António (rua do)	Santa Engrácia	3. ^a	2. ^a
Varejão (alto do).....	Santa Engrácia	3. ^a	3. ^a
Vasco (rua de D.).....	Ajuda	3. ^a	3. ^a
Vasco (travessa de D.).....	Ajuda	3. ^a	3. ^a
Vasco da Gama (rua de)	S. Paulo	2. ^a	2. ^a
Velha (rua) (antigo nome da rua Correia Guedes)	Alcântara	3. ^a	3. ^a
Veríssimo Dias (rua)	Santa Izabel	3. ^a	3. ^a
Verónica (beco da)	Santa Engrácia	2. ^a	2. ^a
Verónica (rua da)	S. Vicente	2. ^a	2. ^a
Vicente Borga (rua de)	Santos-o-Velho	2. ^a	3. ^a
Viçoso (beco do).....	Ajuda	3. ^a	3. ^a
Vitor Bastos (rua de)	S. Sebastião da Pedreira	3. ^a	3. ^a
Vitor Córdon (rua)	Mártires	2. ^a	3. ^a
Vitor Hugo (rua).....	Santa Izabel	3. ^a	3. ^a
Vitória (rua da).....	S. Nicolau	1. ^a	1. ^a
Vitorino (pátio do)	S. José	2. ^a	3. ^a
Vitorino Damasio (rua).....	Santos-o-Velho	2. ^a	3. ^a
Vidros (beco dos)	Santa Engrácia	2. ^a	2. ^a
Vidros (pátio dos).....	Alcântara	3. ^a	3. ^a
Vieira Lusitano (rua)	S. Sebastião da Pedreira	3. ^a	3. ^a
Vieira da Silva (rua)	Alcântara	3. ^a	3. ^a
Vigário (beco do)	Santo Estêvão	2. ^a	2. ^a
Vigário (rua do)	Santo Estêvão	2. ^a	2. ^a
Vilas (pátio do).....	S. José	2. ^a	2. ^a
Vinagres (rua dos)	Santa Justa	1. ^a	2. ^a
Vinha (rua da)	Mercês	2. ^a	3. ^a
Vinte e Quatro de Agosto (rua)	Beato António	3. ^a	3. ^a
Vinte e Quatro de Julho (rua).....	S. Paulo	2. ^a	3. ^a
Viriato (rua do).....	S. Sebastião da Pedreira	3. ^a	3. ^a
Visconde de Santarem (rua)	S. Jorge de Arroios	3. ^a	3. ^a
Visconde de Santo Ambrósio (rua do)	Santa Izabel	2. ^a	3. ^a
Visconde de Santo Ambrósio (vila).....	Santa Izabel	2. ^a	3. ^a
Visconde de Valmôr (rua)	S. Sebastião da Pedreira	3. ^a	3. ^a
Visconde de Seabra (rua do).....	Campo Grande	3. ^a	3. ^a



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

Serviço directo combinado com a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses,
Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta e Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

TARIFA ESPECIAL P. N.º 14—GRANDE VELOCIDADE

Aprovada por despacho ministerial de 16 de Fevereiro de 1916

EM VIGOR DESDE 1 DE JULHO DE 1916

Bilhetes da estação do Porto ás de Tondela e Vizeu e volta ou vice-versa:

Percurso	Dias de validade	Tondela			Vizeu		
		1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe	1. ^a classe	2. ^a classe	3. ^a classe
Porto a Campanhã e volta ou vice-versa	Três dias	318	314	311	318	314	311
Campanhã a Pampilhosa e volta ou vice-versa		3352	2373	1396	3352	2373	1396
Pampilhosa a Santa Comba-Dão e volta ou vice-versa		1321	394	367	1321	394	367
Santa Comba-Dão a Tondela e volta ou vice-versa		368	358	341	—	—	—
Santa Comba-Dão a Vizeu e volta ou vice-versa		—	—	—	1360	1335	393
<i>Total—Escudos</i>		5359	4339	3315	6351	5316	3367

CONDIÇÕES

1.^a — **Bilhetes.** — Os bilhetes de ida e volta são constituídos por dois talões que só são válidos sob condição de serem ambos utilizados pelo mesmo individuo. É portanto expressamente proibida a cedência, compra ou venda dos talões de regresso, podendo as linhas interessadas entregar ás autoridades os negociadores destes talões.

À ida o passageiro deve conservar sempre consigo os dois talões do respectivo bilhete e apresental-os, aderentes, sempre que lhe sejam pedidos pelos Agentes das Administrações. O passageiro que à ida não apresenta mais que o talão da ida será considerado como passageiro sem bilhete.

2.^a — **Comboios.** — Estes bilhetes são válidos para qualquer comboio de serviço público que tenha paragem na estação de destino nêles indicada e normalmente transporte passageiros da classe correspondente.

3.^a — **Prasos de validade.** — Estes bilhetes são válidos:

A' ida. — No dia e comboio para que tenham sido vendidos;

A' volta. — Dentro do praso de validade indicado na respectiva colúna da tabela de preços desta tarifa, em qualquer comboio de serviço público que, fazendo serviço de passageiros da classe correspondente, parta da estação de origem da viagem de regresso até ás 24 horas (meia noite) do último dia de validade.

Os dias de validade contam-se da meia noite à meia noite, a partir das 24 horas (meia noite) do dia em que os bilhetes forem vendidos, com exclusão, porém, dos domingos e dias de feriado nacional que nêles venham a ficar compreendidos. Para êste efeito, serão também considerados como dias feriados os tres dias anteriores ao domingo de páscoa (quinta e sexta feira santa e sábado de alélúia) e a segunda e terça feira de carnaval.

O praso de validade destes bilhetes pôde ser prorogado, uma ou duas vezes, em metade dos dias úteis nele compreendidos, mediante pagamento por cada vez, isto é, por cada periodo de ampliação, de uma sobre-taxa igual a 10 % do custo do respectivo bilhete.

Para êste efeito, as fracções do dia serão contadas como dias inteiros, tendo-se mais em vista que, tambem para êstes prazos suplementares de validade, não se contam os domingos e dias de feriado acima designados e que, se no prazo de validade primitiva ficar intercalado algum domingo ou dia feriado, êste facto não impêde o passageiro de obtêr uma ou duas prorogações de prazo.

As duas prorogações pôdem ser pedidas separadamente ou de uma só vez.

Os pedidos de prorogação e pagamento da respectiva sobretaxa devem ser feitos antes de terminar o prazo suplementar para o qual é requisitada a prorogação, na estação em que o passageiro tenha de iniciar a viagem de regresso.

Se, depois de terminado o prazo da validade primitivo, o passageiro tomar logar no comboio sem prévia-mente ter pago a sobretaxa de prorogação, será considerado, para todos os efeitos, como passageiro sem bilhete.

4.^a — **Paragens em trânsito.** — Não é permitida a paragem em estações intermédias. Devem, portanto, os portadores dêstes bilhetes, ao chegarem às estações de transmissão de uma a outra das linhas interessadas, continuar a sua viagem, quer à ida quer à volta, pelo primeiro comboio de serviço público, para condução de passageiros da classe correspondente, que dali parta em direcção ao ponto de destino designado no seu bilhete.

5.^a — **Mudança de destino.** — Estes bilhetes não pôdem ser utilizados por via diferente da que expressamente vai indicada na presente tarifa.

a) — É, entretanto permitido aos seus portadores ficarem à ida em qualquer estação anterior à do destino designado no seu bilhete e nela iniciarem a viagem de regresso, ou deixarem o comboio, à volta, em estação anterior àquela onde começaram a viagem de ida. Em qualquer dos casos, entender-se há que voluntariamente abandonam a parte do percurso que deixaram de efectuar, sem que, por tal facto, lhes assista o direito a qualquer indemnização.

b) — Todo o passageiro que seguir além do ponto de destino indicado no seu bilhete pagará a passagem, no percurso excedente, ao preço e condições para tal caso estabelecidos pela tarifa geral em vigôr na linha em que tenha logar o excesso de percurso.

6.^a — **Mudança de classe.** — O passageiro que viajar em classe superior à indicada no seu bilhete, pagará a diferença de classe ao preço e nas condições da tarifa geral das respectivas linhas. Esta cobrança será feita separadamente no percurso de cada uma das linhas interessadas, desde o ponto em que haja sido tomado o logar de classe superior até à estação de transmissão à linha imediata, ou até à estação de destino indicada no bilhete se a mudança de classe tiver logar na linha extrema do percurso.

7.^a — **Crianças.** — Não se vendem bilhetes a meio preço desta tarifa.

8.^a — **Bagagens.** — Os bilhetes desta tarifa não dão direito a transporte gratuito de bagagem registada.

Disposições gerais. — Em tudo o que não seja contrario ao que na presente tarifa se estabelece ficam em vigôr as condições da tarifa geral das Administrações interessadas.

OBSERVAÇÃO IMPORTANTE

Emquanto predominarem as circunstâncias que levaram os Caminhos de Ferro a agravar temporariamente as suas tarifas, os preços da presente serão aumentados das sobretaxas que as Administrações interessadas estiverem autorizadas a perceber nas suas linhas.

Porto, 19 de Janeiro de 1916.

O Engenheiro-Director

Alvaro de Castelões.

TRAFEGO

Exp. T n.º 1:055



Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

TARIFA ESPECIAL N.º 25 — GRANDE VELOCIDADE

Em applicação desde 10 de Junho de 1916

Bilhetes especiais de ida e volta, a preços reduzidos, para viagens de recreio

AOS DOMINGOS E DIAS DE FERIADO OFICIAL

Aprovada por despacho ministerial de 29 de Maio de 1916

§ 1.º — Excursões a localidades servidas pelas estações de Rio Tinto a Braga, a Viana e a Amarante

Durante os meses de Maio a Outubro (inclusivè)

DO PORTO OU CAMPANHÃ, ÀS ESTAÇÕES E APEADEIROS ABAIXO INDICADOS, E VOLTA

PREÇOS DOS BILHETES

DESTINOS	1.ª cl.	2.ª cl.	3.ª cl.	DESTINOS	1.ª cl.	2.ª cl.	3.ª cl.
Rio Tinto.....	§16	§12	§06	Durrães (ap.)	1§35	§95	§60
Ermezinde	§24	§18	§12	Barrozelas	1§41	§99	§64
S. Romão	§38	§27	§17	Alvarães (ap.).....	1§47	1§04	§66
Trofa.....	§52	§37	§24	Darque	1§59	1§12	§72
Louzado (ap.)	§56	§40	§25	Viana	1§69	1§19	§76
Famalicão	§70	§50	§32	Valongo	§38	§27	§17
Gavião (ap.)	§76	§54	§34	Recarei.....	§58	§41	§26
Nine	§84	§59	§38	Cete	§66	§46	§30
Arentim	§94	§66	§42	Paredes	§76	§54	§34
Tadim.....	1§02	§72	§46	Penafiel	§84	§59	§38
Avelêda (ap.)	1§04	§73	§47	Meinedo (ap.)	§92	§65	§41
Braga	1§14	§80	§51	Caíde	§98	§69	§44
S. Bento	§98	§69	§44	Vila Meã	1§08	§76	§48
Barcelos	1§06	§74	§48	Livração.....	1§18	§83	§53
Silva (ap.)	1§14	§80	§51	Vila Caís	1§31	§92	§59
Carapeços (ap.).....	1§20	§84	§54	Fregim (ap.)	1§37	§97	§62
Tamel	1§26	§89	§56	Amarantè....	1§43	1§01	§64

(Nestes preços não estão incluídos os impostos do selo e assistência).

Condições especiais do § 1.º

1.ª — **Prazo de validade.** — Os bilhetes dêste parágrafo são apenas válidos no dia da venda, tanto para a ida como para o regresso. Êstes bilhetes estarão à venda unicamente aos domingos e dias de feriado oficial.

2.ª — **Abandono de percurso.** — Êstes bilhetes são válidos para o desembarque, à ida, ou para o embarque à volta, em qualquer das estações ou apeadeiros intermédios do percurso neles designado, entendendo-se, porém,

que, em tal caso, o passageiro desiste de efectuar o percurso, que assim abandona de sua livre vontade, sem que, por êsse motivo, lhe assista o direito a indemnização alguma.

3.^a — **Mudança de classe e excesso de percurso.** — O passageiro que viajar em classe superior à indicada no seu bilhete, ou que fôr além do percurso no mesmo indicado, pagará por cada viagem (ida ou volta) o custo de um bilhete da tarifa geral, ou local, da classe que ocupar, conforme o comboio em que seguir, desde a estação em que começou a viagem até áquela em que a terminar, levando-se-lhe, porém, em conta metade do preço do bilhete especial de que fôr munido.

§ 2.^o — Excursões a praias, termas e outras localidades servidas pelas linhas desta Administração

Durante os meses de Julho a Outubro (inclusivè)

DO PORTO OU CAMPANHÃ, ÀS ESTAÇÕES ABAIXO DESIGNADAS, E VOLTA

PREÇOS DOS BILHETES

DESTINOS	1. ^a cl.	2. ^a cl.	3. ^a cl.	DESTINOS	1. ^a cl.	2. ^a cl.	3. ^a cl.
Ancora	2\$39	1\$71	1\$11	Arêgos	1\$96	1\$40	\$91
Moledo (Minho)	2\$58	1\$84	1\$20	Moledo (Douro)	2\$42	1\$72	1\$12
Caminha	2\$58	1\$84	1\$20	Vila Rial	3\$15	2\$25	1\$46
Valença	3\$17	2\$27	1\$47	Pedras Salgadas ..	4\$01	2\$86	1\$86
Monsão	3\$58	2\$56	1\$66	Vidago	4\$37	3\$12	2\$02

(Nestes bilhetes não estão incluídos os impostos do sêlo e assistência).

Condições especiais do § 2.^o

1.^a — **Prazo de validade.** — Para a viagem de ida, podem os bilhetes ser utilizados desde as doze horas da véspera do domingo ou dia feriado para que os bilhetes forem tomados, até à partida do último comboio que permita chegar à estação de destino da viagem de ida nesse mesmo domingo ou dia feriado.

À volta podem ser utilizados para o embarque na estação de origem da viagem de regresso no próprio domingo ou dia feriado para que forem vendidos e ainda no dia imediato até às doze horas, o mais tardar.

Êstes bilhetes só estarão à venda nos prazos acima indicados.

2.^a — **Invalidade para estações intermédias.** — Os bilhetes dêste parágrafo são válidos, unicamente, para embarque e desembarque nas estações términus do percurso neles designado. O passageiro que embarcar ou desembarcar em qualquer ponto intermédio do percurso, terá de pagar pela tarifa geral o custo da sua passagem, levando-se-lhe em conta, em cada viagem de ida ou de volta, metade do preço do bilhete especial de que fôr portador.

3.^a — **Mudança de classe e excesso de percurso.** — O passageiro que viajar em classe superior à indicada no seu bilhete, ou que fôr além do percurso no mesmo indicado, pagará por cada viagem (ida ou volta) o custo de um bilhete da tarifa geral da classe que ocupar, desde a estação em que começou a viagem até áquela em que a terminar, levando-se-lhe, porém, em conta metade do preço do bilhete especial de que fôr munido.

Condições gerais

1.^a — Êstes bilhetes não são susceptíveis de ampliação de prazo de validade.

2.^a — Não se vendem bilhetes a meio preço. Permite-se, entretanto, que com um só bilhete desta tarifa

possam viajar duas crianças de idade não superior a sete anos, sempre que viajem em companhia de pessoas adultas de sua família, estas últimas munidas, é claro, dos competentes bilhetes individuais.

Cada duas crianças, assim transportadas, não terão direito a ocupar no compartimento mais que o lugar correspondente a um passageiro adulto, nem poderão embarcar ou desembarcar em outras estações que não sejam as de procedência ou destino das pessoas adultas que as acompanhem.

3.^a — Não se concede o transporte gratuito de bagagem.

4.^a — Êstes bilhetes são válidos para todos os comboios ordinários que transportem passageiros das três classes. Os bilhetes de 1.^a e 2.^a classes, compreendendo percursos servidos pelos comboios rápidos, podem também ser utilizados nestes comboios.

5.^a — Em tudo que não seja contrário ao que na presente se dispõe, ficam em vigor as disposições da tarifa geral.

Observação importante

Emquanto predominarem as circunstâncias que levaram os Caminhos de Ferro a agravar temporariamente as suas tarifas, os preços da presente serão aumentados das sobretaxas que esta Administração estiver autorizada a perceber nas suas linhas.

Porto, 15 de Maio de 1916.

O Engenheiro-Director

Alvaro de Castelões.

TRAFEGO

Exp. T n.º 1:056

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

Serviço directo combinado entre a Administração dos Caminhos de Ferro do Estado (linhas do Sul e Sueste e do Minho e Douro),
Companhias dos Caminhos de Ferro Portugueses, da Beira Alta,
Nacional de Caminhos de Ferro (linhas de Santa Comba a Vizeu e Foz-Tua a Bragança) e Vale do Vouga

AVISO AO PÚBLICO

Aditamento à Tarifa Especial P. n.º 3 — Grande velocidade

Volumes de peso não superior a 10 quilos

A partir de 20 de Junho de 1916, considera-se incluída nesta Tarifa a Companhia dos Caminhos de Ferro do Vale do Vouga, sendo, portanto, applicaveis as suas disposições ao tráfego combinado com a referida Companhia.

Porto, 10 de Maio de 1916.

D-n.º 992
Exp. T. n.º 636

O Engenheiro Director
Alvaro de Castellões

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECCÃO DO MINHO E DOURO

AVISO AO PÚBLICO

Tarifa especial P. H. N.º 6 — GRANDE VELOCIDADE

A partir de 23 de Julho de 1916, os preços da tarifa especial P. H. n.º 6, de grande velocidade, em vigor desde 10 de Março de 1908, serão satisfeitos em moeda do país onde se realise o seu pagamento, devendo ser cobrados os partícipes das Companhias estrangeiras ao câmbio corrente, que será indicado quinzenalmente, por meio de avisos afixados nas estações.

Para êste efeito, os partícipes daquellas Companhias em pesêtas são os seguintes:

PASSAGEIROS

Da estação da frente às abaixo indicadas ou vice-versa	BARCA DE ALVA		
	1.ª classe Pesêtas	2.ª classe Pesêtas	3.ª classe Pesêtas
MADRID.	51.49	38.61	23.16
Avila	37.37	28.01	16.80
Valladolid	31.87	23.89	14.32
Burgos	46.99	35.24	21.14
Victoria	62.24	46.67	28.00
S. Sebastian	78.37	58.76	35.25
Irun.	80.49	60.36	36.21
Hendaia	80.74	60.55	36.32
Segóvia	38.12	28.57	17.14
Palencia	37.74	28.30	16.97
Santander	68.59	50.13	29.28
Bilbao	71.12	53.32	31.99
Zaragoza.	88.12	66.07	39.64
Lerida	111.00	83.22	52.21
BARCELONA	133.87	100.39	64.80
Tarragona	123.87	92.87	59.29

De Barca de Alva às estações abaixo designadas e vice-versa	Excessos de bagagens											Cães por cabeça
	Até 10 quilos	11 a 20	21 a 30	31 a 40	41 a 50	51 a 60	61 a 70	71 a 80	81 a 90	91 a 100	Além dos 100 quilos cada 10	
Madrid	5.14	10.29	15.44	20.60	25.74	28.39	32.54	37.20	41.84	46.49	4.64	10.29
Avila	3.72	7.46	11.20	14.95	18.67	21.32	24.63	28.16	31.67	35.19	3.51	7.46
Valladolid	3.17	6.36	9.55	12.75	15.92	18.57	21.55	24.64	27.71	30.79	3.07	6.36
Burgos	4.69	9.39	14.09	18.80	23.49	26.14	30.02	34.32	38.60	42.89	4.28	9.39
Victoria	6.21	12.44	18.66	24.90	31.11	33.76	38.56	44.08	49.58	55.09	5.50	12.44
S. Sebastian	7.82	15.66	23.50	31.35	39.17	41.82	47.59	54.40	61.19	67.99	6.79	15.66
Irun	8.04	16.09	24.14	32.20	40.24	42.89	48.78	55.76	62.72	69.69	6.96	16.09
Hendaia	8.06	16.14	24.21	32.30	40.36	43.01	48.92	55.92	62.90	69.89	6.98	16.14
Segóvia	3.80	7.61	11.42	15.25	19.05	21.70	25.05	28.64	32.21	35.79	3.57	7.61
Palencia	3.76	7.54	11.31	15.10	18.86	21.51	24.84	28.40	31.94	35.49	3.54	7.54
Santander	6.49	13.01	19.52	26.05	32.54	35.19	39.12	43.48	48.52	53.91	5.38	13.54
Bilbao	6.84	13.69	20.54	27.41	34.25	37.94	43.53	49.76	55.97	62.19	6.21	14.21
Zaragoza	8.43	16.88	25.32	33.79	42.22	46.33	52.34	58.99	66.09	73.44	7.33	17.26
Lérida	9.80	19.62	29.44	39.28	49.08	53.19	61.01	69.74	78.44	87.16	8.70	21.37
Barcelona	11.18	22.37	33.56	44.77	55.95	61.16	70.62	80.72	90.80	100.89	10.08	25.49
Tarragona	11.08	22.19	33.30	44.43	55.51	60.91	70.02	80.04	90.02	100.03	9.98	23.94

A importância do selo para o Governo espanhol, a que se refere a condição 3.^a, da tarifa especial P. H. n.º 6, de grande velocidade, é de pesêtas, 0,10.

Porto, 23 de Junho de 1916.

O Engenheiro-Director,

Alvaro de Castellões.

D. 995
Exp. T. 495

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

Serviço combinado com as Companhias dos Caminhos de Ferro do Porto à Póvoa e Famalicão,
Salamanca à Fronteira de Portugal e Medina del Campo a Salamanca

AVISO AO PÚBLICO

Tarifa especial P. H. n.º 7 — Grande velocidade

A partir de 15 de Setembro de 1916, os preços da tarifa especial P. H. n.º 7, de grande velocidade, em vigor desde 20 de Setembro de 1904, são os seguintes:

Por tonelada e quilometro { no percurso português, escudos \$045
no percurso espanhol, pesetas.. 0,25

ADVERTENCIA IMPORTANTE

Embora os preços se achem indicados separadamente para os percursos português e espanhol, o preço total é indivisível e será satisfeito em moeda do país onde se realizar a cobrança dos portes.

Os partícipes das linhas interessadas serão cobrados de harmonia com o cambio corrente, o qual será anunciado quinzenalmente, por meio de avisos afixados nas estações.

Ficam em tudo o mais em vigor as condições da referida tarifa.

Porto, 15 de Agosto de 1916.

O Engenheiro-Director

Alvaro de Castelões.

CAMINHOS DE FERRO DO ESTADO
DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

AVISO AO PÚBLICO

2.º Aditamento à Tarifa especial n.º 9 PEQUENA VELOCIDADE

Aprovado por Despacho Ministerial de 31 de Outubro de 1916

A partir de 10 de Novembro de 1916 serão observadas no transporte de **polvoras e explosivos** as condições seguintes, constantes do regulamento a que se refere o Decreto n.º 2:241, de 29 de Fevereiro último:

1.ª — Compete ao expedidor fazer acompanhar a remessa dos documentos exigidos pelas leis em vigor e munir-se das licenças necessárias para o transporte, declinando a Administração qualquer responsabilidade por qualquer falta nêsse sentido.

2.ª — As notas de expedição relativas ao transporte de substâncias explosivas deverão ser entregues nas estações vinte e quatro horas antes da remessa.

3.ª — A recepção de entrega das substâncias explosivas nas estações efectuar-se há unicamente entre o nascer e o pôr do sol.

4.ª — Quando a remessa tenha de ser expedida por um comboio da noite, será entregue na estação duas horas, pelo menos, antes do pôr do sol e carregada nos vagões antes da noite.

5.ª — A carga, descarga e trasbôrdo dos explosivos só se realizarão durante o dia.

6.ª — Não é permitido o transporte, em cada comboio mixto, de mais de um vagão carregado de substâncias explosivas, salvo se o transporte pertencer ao Estado

7.ª — Todos os volumes contendo as mercadorias do grupo 4 da classificação da tarifa especial n.º 9, deverão ter nas faces exteriores um rótulo com a marca da fábrica, pêso, naturêsa do producto que contiverem, data do fabrico e, além disso, uma tarja com a a palavra **Perigo** bem distincta.

8.ª — Todos os cunhêtes e barris deverão ser selados com sêlo de chumbo colocado a frio, afim de se garantir a sua inviolabilidade.

9.ª — Cada vagão não deverá ser carregado, incluindo as taras, com mais de 2:000 quilogramas de polvora ou de 500 quilogramas de dinamite ou outro qualquer producto do grupo 4.

10.ª — O pêso bruto de uma expedição não deverá exceder a carga de 10 vagões. Qualquer expedição de mais de 10 vagões será dividida em dois ou mais comboios.

11.ª — Toda a expedição de matérias explosivas, ou de munições de guerra, excedendo o pêso bruto de 500 quilogramas, deverá ser acompanhada, desde que entre na estação, por uma escolta de sargento e de duas praças por cada vagão. Compete ao expedidor a requisição da escolta.

12.ª — As expedições de polvora de menos de 200 quilogramas e as de menos de 50 quilogramas de explosivos, propriamente ditos, serão dispensadas da aplicação rigorosa das presentes prescrições, excepto no que respeita ao seu acondicionamento, observando-se, porém, o seguinte:

a) Serem carregadas só em vagões fechados, não contendo nenhuma outra matéria explosiva nem facilmente inflamavel;

b) Não serem transportadas pelos comboios de passageiros.

13.ª — Todas as expedições de polvoras com o pêso superior a 200 quilogramas e dos restantes productos do grupo 4 da classificação da tarifa especial n.º 9 de pêso superior a 50 quilogramas, serão taxadas pelo pêso minimo de 2:000 quilogramas.

14.ª — A Administração declina toda e qualquer responsabilidade por accidentes, dânos ou inconvenientes que resultem da falta de cumprimento das disposições legais não especificadas no presente «**AVISO**».

Em tudo o que não fôr contrário ao disposto no presente, ficam em vigor as disposições da tarifa, bem como da sua modificação e aditamento.

Porto, 11 de Setembro de 1916.

O Engenheiro-Director

Alvaro de Castelões.

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

AVISO AO PÚBLICO**Transporte de castanha verde e azeitona
Em portes a cobrar à chegada**

A partir de 20 de Novembro de 1916, são extensivas aos transportes de **castanha verde e azeitona** as disposições dos Avisos ao Público D n.º 904 e D n.º 905, de 10 de Outubro do ano findo, podendo assim as remessas constituídas por aquelas mercadorias ser aceites a despacho em porte pago à partida cu à chegada, como mais convenha ao expedidor.

Na aplicação destas disposições às mercadorias acima designadas, deverão os interessados ter bem em vista que, ao abrigo do disposto no art. 113.º das condições da tarifa geral, esta Administração têm o direito de proceder à venda das remessas que não forem retiradas nas vinte e quatro horas seguintes à da sua chegada à estação de destino.

Porto, 7 de Fevereiro de 1916.

CHEMINS DE FER DU MIDI



CHEMIN DE FER
ÉLECTRIQUE:
DE
LUCHON
SUPERBAGNÈRES
ALTITUDE 1800^M

Stations Thermales et Balnéaires

Stations d'altitude et de cure d'air

ÉTÉ 1916

BILLETS D'ALLER & RETOUR COLLECTIFS DE Stations Balnéaires, Thermales, etc.

1^{re}, 2^e et 3^e Classes.

Délivrés toute l'année aux Familles d'au moins *deux personnes* voyageant ensemble, dans toutes les Gares des Réseaux Midi, Est, Etat (ancien réseau), Orléans et dans les principales Gares du Réseau P.-L.-M.

Réduction de 20 o/o à 40 o/o suivant le nombre de personnes.

Validité: 33 jours. — Faculté de prolongation.

Minimum de parcours aller et retour: 300 kilomètres.

Arrêts facultatifs aux Gares de l'itinéraire.

Demandes de billets: 4 jours à l'avance à la Gare de départ.

NOTA. — Le minimum de parcours est réduit à 250 kilomètres si le voyage n'emprunte que le réseau du Midi.

Billets d'Aller et Retour de Vacances à Prix Réduits POUR FAMILLES

1^{re}, 2^e et 3^e Classes.

Délivrés du 15 Juin au 30 Septembre. — Validité: jusqu'au 5 Novembre.

Prix: Les deux premières personnes paient le tarif général; la 3^e personne bénéficie d'une réduction de 50 o/o; la quatrième et chacune des personnes suivantes, d'une réduction de 75 o/o.

Minimum de parcours aller et retour: 250 kilomètres.

Arrêts facultatifs aux Gares de l'itinéraire.

Demandes de billets: 4 jours à l'avance à la Gare de départ.

Voyages Circulaires à itinéraire facultatif A PRIX RÉDUITS

1^{re}, 2^e et 3^e Classes.

Il est délivré toute l'année, pour des voyages circulaires sur un ou plusieurs des grands réseaux français, des carnets de parcours individuels ou collectifs comportant une réduction variant suivant la distance et le nombre des titulaires.

Validité: de 30 à 60 jours, selon la distance. — Faculté de prolongation.

Minimum de parcours: 300 kilomètres.

Arrêts facultatifs aux Gares de l'itinéraire.

Demandes de billets: 5 jours à l'avance à la Gare de départ.

Chemin de Fer électrique de Luchon-Superbagnères

Ascension du Plateau de Superbagnères, à 1.800 mètres d'altitude.

Vue splendide sur le magnifique panorama de la chaîne des Pyrénées.

Hôtels de la Compagnie des Chemins de Fer du Midi BÉZIERS - BORDEAUX - TOULOUSE

En communication directe avec la Gare.

Gérés par la Société des Chemins de Fer et Hôtels de Montagne aux Pyrénées.

Pour tous renseignements et pour la délivrance des billets, s'adresser à l'Agence des chemins de fer du Midi, 16, Boulevard des Capucines - Paris.