

Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFFICIAL, POR DESPACHOS DE 5 DE MARÇO DE 1888 E 13 DE MAIO DE 1900 DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

Premiada nas exposições de: Antuerpia, 1894, medalha de bronze. — Bruxellas, 1897 e Porto 1897, medalhas de prata. — Lisboa, 1898, grande diploma de honra.

ENGENHEIRO CONSULTOR

C. XAVIER CORDEIRO

Proprietario-director-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDACTOR

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

SECRETARIO, Alfredo Mesquita. — CORRESPONDENTES: MADRID, D. Juan de Bona. — PARIS, L. Cretey. — LIVERPOOL, W. N. Cornett. — BRUXELLAS, R. da Trindade

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

T. do Sacramento ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48

LISBOA

TELEPHONE N.º 27

End. telegraphico Camiferro

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Tarifa especial P. H. n.º 2 g. v. para transporte de aves e generos frescos, do Minho e Douro.

Tarifa especial interna n.º 10 p. v. para transporte de mercadorias diversas, da Companhia Real.

SUMMARIO

	Paginas
TRACÇÃO ELECTRICÁ SOBRE ESTRADAS ORDINARIAS, por Simão de Martel.....	327
O EMPRESTIMO DOS CAMINHOS DE FERRO.....	329
PARTE OFFICIAL — Portarias de 14, 17 e 19 de setembro do Ministerio das Obras Publicas.....	329
TARIFAS DE TRANSPORTE.....	329
NOTAS DE VIAGEM — VII — O Transiberiano — Trés dias de viagem — Um desastre fatal — Florestas e lagos — As fronteiras da Asia..	333
PARTE FINANCEIRA — Carteira dos Accionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e agios — Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes.....	334 e 335
NOVA INSTALLAÇÃO NAS OFFICINAS DO BARREIRO.....	336
LINHAS PORTUGUEZAS — Telpheragem — Porto a S. Mamede de Infesta — Companhia Real — Guimarães a Fafe — Vendas Novas a Sant'Anna — Tracção por automoveis — Cintra á Praia das Maças — Ramal de Braga — Apeçejamentos — Vias ferreas de interesse local — Caminhos de ferro do Estado — Estação de Coimbra — Lourenço Marques — Linha do Lobito.....	337
LINHAS ESTRANGEIRAS — Hespanha — França — Belgica — Inglaterra — Austria — Canada — Brazil — China — Argelia — Rhodésia.....	337
AVISOS DE SERVIÇO.....	337
ARREMATACOES.....	338
ANNUNCIOS.....	339 e 340
HORARIO DOS COMBOIOS.....	341
VAPORES A SAHAR DO PORTO DE LISBOA.....	342

Tracção electrica

SOBRE ESTRADAS ORDINARIAS

TENDO-SE nos ultimos tempos desenvolvido extraordinariamente a viação accelerada sobre estradas ordinarias, aperfeiçoados cada vez mais os automoveis, nada admira que osconstructores se preocupem da sua applicação ao transporte de passageiros em commum; contudo, as despesas de conservação e exploração dos automoveis de grande capacidade, a fallibilidade dos motores de explosões etc., não teem permittido baratear muito o preço do transporte de passageiros, alcançando para este systema a latitude que seria para desejar.

Notando-se por outro lado o progresso constante da tracção electrica ou suas vantagens technicas e economicas, quando o trafego muito intenso justifica o empate d'um grande capital de primeira installação, a muitos se deve ter apresentado como um desideratum o reunir á facilidade de transmittir a energia pela electricidade a faculdade d'um carro se poder mover em todo

o pavimento d'uma estrada sem causar o minimo embaraço á circulação, dispensando a via ferrea e diminuindo por uma maneira tão consideravel o capital de 1.ª installação que pudesse remunerar uma empresa, ainda quando o trafego fosse bastante deminuto.

Varios ensaios se fizeram, pois, para estudar a fórmula de permittir a um vehiculo electrico alimentar-se de fios estendidos sobre uma estrada, partindo de ser necessario o poder afastar-se mais ou menos do eixo da estrada e ser a canalização electrica situada bastante alta para que a circulação das carruagens ordinarias não fosse nunca embaraçada.

Experimentou-se o trolley com haste rigida como o dos tramways de Lisboa, mas os choques do vehiculo faziam quasi continuamente descarrilar o rolador, sobretudo na occasião de se desviar para tornear um obstaculo, achando se assim a carruagem privada de corrente exactamente quando d'ella mais necessitava.

O emprego d'um cabo flexivel conservado tenso pelo movimento do vehiculo e arrastando sobre os fios conductores um pequeno carro que faria o papel de rolador toma de corrente, pareceu uma solução satisfactoria, mas a experiencia veio mostrar que era impraticavel, pois que, se o vehiculo puxa obliquamente o rolador, este tende a cair ou a derrubar os fios, e se por uma causa qualquer o vehiculo tem de parar, o rolador continua pela velocidade adquirida a caminhar sobre os fios e o cabo flexivel fórma seio e vae embaraçar-se nos outros vehiculos que circulam na estrada.

No systema Lombart-Gerin, que vamos summariamente descrever e cuja applicação nos parece de grande alcance no nosso paiz, partia-se d'um principio differente. O rolador move-se por si proprio sob a acção d'um pequeno motor electrico, havendo um machinismo automatico entre a sua velocidade e a do vehiculo que percorre a estrada por fórmula tal que, sem intervenção especial do wattman, o rolador vae precedendo o vehiculo e conservando tenso o cabo flexivel, e como este é ligado ao vehiculo no extremo d'uma haste vertical fixa no tejadilho, não ha perigo de se embaraçar com outras carruagens que percorram a estrada.

Foi na exposição de Paris de 1900 que appareceu funcionando a primeira linha d'este systema, havendo já hoje bastantes por toda a Europa, e funcionando com satisfação e commodidade do publico.

*

A linha electrica compõe-se de dois fios de cobre de 8^{mm} de diametro dispostos parallelamente á distancia de 0,3^m um do outro. A linha é disposta na berma da estrada sobre postes com consolas especiaes.

A linha estende-se a 7^m acima do solo e póde munir-se dosapparelhos de protecção analogos aos dos fios aereos dos tramways. A corrente continua vinda da central chega por um dos fios á carruagem formando-se o retorno pelo outro fio.

O rolator é constituído por dois rodízios que rodam sobre os fios conductores ligados por um eixo onde estão enchavetados dois pequenos tambores de cautchuc endurecido e um quadro, a cuja parte inferior se ligam por uma suspensão a cada um os diferentes conductores reunidos no cabo flexível que vae no vehiculo. O motor que acciona o rolator é triphasico e é constituído por um inductor central fixo, sendo o induzido exterior girante, fazendo mover por fricção os dois tambores de cautchuc que arrastam portanto os rodízios. O motor é suspenso por molas ao rolator, de forma que está assegurada sempre uma fricção sufficiente com os tambores.

A corrente vinda da linha entra pelo rodízio metallico correspondente, segue por um ramo do quadro a um conductor isolado do cabo flexível, entra na haste ôca fixa no tejadilho da carruagem, vae ao regulador (*controleur*) e aos motores, fazendo o retorno pelo outro rodízio.

Um dos motores do vehiculo é munido de tres aneis especiaes, o que o tornam simultaneamente motor e gerador triphasico; a corrente triphasica assim gerada é recolhida e conduzida ao motor do rolator por fios isolados e tambem reunidos no cabo flexível, de maneira que o motor triphasico do rolator se acha assim animado pela corrente gerada pelo proprio motor do vehiculo, e como a velocidade de rotação d'um motor triphasico é synchronica com a corrente que a alimenta, segue-se que este girará com uma velocidade proporcional á velocidade do vehiculo, sendo a relação dos órgãos da transmissão do movimento tal, que o rolator avança sempre por forma a conservar tenso o cabo flexível.

Um sexto e ultimo conductor engravado no cabo flexível permite accionar um pequeno freio electromagnetico destinado a bloquear o rolator sobre a linha quando a carruagem tiver de estacionar em rampa.

Este rolator é bastante forte e pesa 20^k, o que lhe assegura adherencia sobre os fios conductores e a necessaria tensão do cabo flexível.

No vehiculo as rodas da frente são directoras, girando cada uma d'ellas parallelamente em torno d'um eixo quando o conductor actúa sobre a manivela da direcção.

As rodas da rectaguarda são motoras e commandada cada uma d'ellas por um motor electrico distincto o que dispensa *differencial*.

Os motores d'uma potencia normal de 8 cavallos cada um, mas podendo desenvolver momentaneamente mais do dobro, satisfazem ao arranque que exige perto de 25 cavallos. Os motores são dispostos entre os eixos na propria zona da caixa do carro (*carrosserie*) o que atenua muito os choques e transmittem por meio de cadeias de Gall o movimento ás rodas.

Na plataforma da frente ha um regulador (*controleur*) analogo ao dos tramways, permitindo tambem bloquear o rolator.

O cabo flexível termina, como dissémos, no extremo de uma haste ôca fixa no tejadilho do vehiculo, ligando-se aos cabos do interior da haste por meio d'um canhão especial que póde pionar em torno d'essa haste.

Afim de dar mais liberdade ao cabo flexível, este forma ainda um seio em volta, de 4 metros, mantido por uma mola que sobe ou desce na haste ôca.

Os omnibus são para 21 logares, 16 sentados e 6 em pé, pesam vazios 3 ¹/₂ toneladas e carregados cerca de 5.

As despesas de primeiro estabelecimento da linha de Fontainebleau-Lamois, onde está installado este systema de tracção, importaram proximamente em 20 contos de réis, comprehendendo 5 kilometros de linha,

duas carruagens e a sua cocheira (remise) e não contando a estação geradora de electricidade por ser esta linha ali montada com a corrente fornecida pela central dos tramways de Fontainebleau..

O estabelecimento de via ferrea não poderia custar menos de 5 a 6 contos de réis por kilometro ou sejam 25 a 30 contos para o total da linha, o que augmentaria por tal forma os encargos de juro e amortização que não poderiam ser cobertos pela pequena receita bruta que não excede annualmente 5 contos de réis.

Os dados da exploração Fontainebleau-Lamois são, para 3 mezes, os seguintes:

Comprimento da linha.....	5 kilometros
Duração do trajecto.....	20 minutos
Kilometros carruagens percorridos	8.398
Energia consumida.....	5.421 kil wat-horas
Consumo por carruagem kilometro	0,6 " " "
Taxa para viagem simples.....	0,40 fr.
" " " ida e volta.....	0,60 fr.
<i>Receitas:</i>	
Total.....	4 975,70 fr.
Por carruagem kilometro.....	0,59 fr.

Despesas	Total	carruagem-kilometro
Energia electrica a		
0,25 fr. o k. w. h.	1.355,25	0,161 fr.
Conservação	775,95	0,092 fr.
Pessoal	456,00	0,054 fr.
Gastos geraes	307,55	0,036 fr.
	2 894,75	0,343 fr.
Liquido	2.080,98	0,25 fr.

Coefficiente de exploração } Despesas = $\frac{58}{100}$
 } Receitas

Estes dados mostram bem o partido que se póde tirar d'estes systema, já para fazer o serviço urbano nas nossas pequenas cidades de provincia, já o serviço para as estações de caminhos de ferro, etc., quando haja na localidade uma central de electricidade que forneça em condições razoaveis a energia.

Terras de pequena importancia, pequenas praias e thermas condemnadas, por enquanto, a servirem se da incommoda diligencia ou trem, por não poder o seu movimento justificar a construcção de vias ferreas de interesse local, poderão neste systema achar um meio de comunicação facil, economico e commodo e que póde, attendendo ao modico custo de installação, dar um bello beneficio ao capital.

Tambem é para pensar que uma via ferrea não se póde, depois de construida e o resultado da exploração não corresponder á expectativa, mudar para outro sitio que se afigure melhor, enquanto que o systema Lombard-Gerin é essencialmente transportavel e assim nada mais facil do que, encontrando-se um resultado desfavoravel ou pouco remunerador na exploração d'uma linha entre A e B, transportar tudo e ir tentar fortuna entre C e D, por exemplo.

E' pequena, portanto, a depreciação no valor intrinseco do material, podendo tambem com toda a facilidade, quando o trafego creado pela facilidade de comunicações attinja um valor que justifique o estabelecimento de via ferrea, construir-se esta, continuando o serviço a fazer-se pelo mesmo systema durante a construcção, o que é não pequena vantagem e transformando-se com uma despesa aproximada de 25 % do seu custo os omnibus para poderem andar sobre rails.

Lisboa, 14 de setembro.

SIMÃO DE MARTEL
(engenheiro)

O empréstimo dos caminhos de ferro

Na *Gazeta* de 1 de setembro foi fielmente historiada a negociação do empréstimo dos caminhos de ferro que paixões e interesses inconfessáveis têm pretendido e pretendem desfigurar.

Posteriormente áquella data ocorreram factos que importa relatar com igual respeito da verdade.

Tanto a Companhia dos Tabacos como a Casa Fonseca, Santos & Vianna aclararam as suas propostas tomando o compromisso da emissão da segunda série em 1904-1905 e desistindo a segunda da hypotheca e modificando as condições da opção para as tres séries seguintes.

Resolveu o Governo aceitar a proposta que mais accorde estava com as condições do concurso, pois dizia respeito a obrigações de 4 1/2 e a operação era em réis.

A Companhia dos Tabacos declarou que aceitava a adjudicação e promptificou-se a entrar logo com a primeira prestação ainda antes da assignatura do contracto, offerta que o Governo não utilizou.

Rompeu logo uma campanha de insidias e falsidades, tanto mais vergonhosa que não lograram pôr-lhe termo os mais categoricos desmentidos.

Afirmou-se que o Governo ia além dos termos do concurso contrahindo um empréstimo de 3.000:000:000 réis, quando pedira propostas para 1.500:000:000 réis.

Ora nas circulares dos dois concursos lia-se:

«Deve-se ainda declarar se, além da emissão da 1.ª série, os proponentes se obrigariam a tornar firme e emitir segunda série representativa de igual quantia nos mesmos termos e com igual destino para ser entregue ao Governo durante o anno economico de 1904 a 1905.»

O Governo contava pois com as duas séries, prevendo-se porém contra a eventualidade de não haver tomador para um empréstimo de 3.000:000:000 réis e só para 1.500:000:000 réis.

Espalhou-se depois com insistencia, e nessa absurda affirmativa se tem insistido, que a Companhia dos Tabacos se negava a reformar letras do thesouro para com ellas pagar o producto do empréstimo.

Nem tal recusa havia, nem as prestações do empréstimo podiam deixar de entrar em dinheiro na Caixa Geral de Depositos.

Foi enviada á Companhia a minuta do contracto.

Logo que ella declare aceitar a redacção proposta, que não pôde soffrer alterações essenciaes, ultimar-se-ha este negocio que honra sobremaneira o sr. ministro das obras publicas pelos resultados obtidos e demonstra mais uma vez quantos dissabores e difficuldades esperam quem neste paiz trabalha honesta e zelosamente em prol do interesse publico.

PARTE OFFICIAL

Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria

Caminhos de Ferro do Estado

Conselho de Administração

Sua Majestade El-Rei, considerando as vantagens de facilitar as communicações entre as margens do Raia e o accesso da estação de Mora:

Ha por bem determinar, conformando-se com a proposta d'esta data do Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado, que a ponte sobre o referido rio em frente de Mora, na

linha de Ponte de Sor, seja projectada com taboleiros distinctos para o caminho de ferro e para a viação ordinaria, devendo o augmento de despesa exigido pelo segundo taboleiro ser custeado pelas forças da dotação auctorizada pelo n.º 3.º do artigo 1.º da carta de lei de 1 de julho do corrente anno.

Paço, em 17 de setembro de 1903.—Conde de Paçô-Vieira.

Propondo o conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado que, para a execução dos trabalhos de alargamento da estação do Barreiro, dos caminhos de ferro do Sul e Sueste, seja declarada a urgencia da expropriação de uma parcella de terreno, medindo 1.292^m2,60, sito na freguesia e conselho do Barreiro, pertencentes aos herdeiros de D. Vicencia Codillon Coimbra, que é necessario para a construção de um caminho entre as ruas Miguel Paes e Carlos Albers;

Considerando que esta expropriação se acha comprehendida nas disposições do artigo 2.º da carta de lei de 17 de setembro de 1857:

Hei por bem, conformando me com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, datado de 17 do corrente mez, declarar de utilidade publica e urgente, nos termos das leis de 23 de julho de 1850 e de 8 de junho de 1859, a expropriação do mencionado terreno, marcado na planta parcelar que baixa com o presente decreto assignada pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios das Obras Publicas, Commercio e Industria.

O mesmo Ministro e Secretario de Estado assim o tenha entendido e faça executar. Paço, em 19 de setembro de 1903.—REI.—Conde de Paçô-Vieira.

Sua Majestade El Rei, a quem foi presente o projecto datado de 1 de agosto ultimo e respectivo orçamento, na importancia de 3:500:000 réis, para o estabelecimento de uma passagem superior junto da estação de Vendas Novas na linha do sul: ha por bem, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas, de 10 do corrente, approvar o referido projecto e orçamento e determinar que se proceda á construção d'aquella obra, em harmonia com as conclusões do referido parecer.

Paço, em 19 de setembro de 1903.—Conde de Paçô-Vieira.

Direcção Geral de Obras Publicas e Minas Repertição de Obras Publicas

Sua Majestade El-Rei, conformando-se com o parecer do Conselho Superior de Obras Publicas e Minas n.º 27.728, de 12 de janeiro proximo passado: ha por bem determinar que os directores das obras publicas dos differentes districtos sejam os competentes para directamente se entenderem com os concessionarios das linhas de tracção electrica, para os effeitos da reparação dos prejuizos causados nas estradas pela primeira installação, nos termos do regulamento de 19 de setembro de 1900 sobre conservação, arborização, policia e cadastro das estradas, e bem assim para os da conservação regular da faixa occupada pela via.

Paço, em 14 de setembro de 1903.—Conde de Paçô-Vieira

TARIFAS DE TRANSPORTE

As novas tarifas da Companhia Real

Facilitar a comprehensão das tarifas, fixar quanto possivel, a sua interpretação, evitar calculos para o estabelecimento do preço de qualquer transporte a promover, a boa utilização do material circulante devem ter sido os fins que principalmente teve em mira a Companhia Real ao reformar o jogo das suas tarifas internas.

Na pequena velocidade houve remodelação total. Na grande velocidade a mudança não foi tão completa, tendo ficado de pé todas as actuaes tarifas especiaes de passageiros, as de bagagens e de recovagens das linhas proximas de Lisboa, a de telegrammas e a de metallico e valores que, seja dito, em grande numero de casos, fica nulla em presença do grande abatimento que tiveram os preços do capitulo correspondente da tarifa geral.

As fórmulas e processo adoptados são, em grande

parte, os que em França vigoram. Nisto foram seguidos exemplos de antiga data, pois que nos usos francezes se tem, até agora, baseado todo o no-so regimen ferroviario; e o proprio contracto da concessão primitiva da Companhia Real estipula que as tarifas francezas serão reguladoras das que se estabelecerem nas linhas de Leste e Norte.

Na *tarifa geral*, tarifa-base ou maxima, não se revelam tantas tendencias reformadoras como nas tarifas especiaes; e natural é que assim seja porque estas tem por fim, justamente, aperfeiçoal-a, corrigil-a segundo as exigencias ou circumstancias do movimento, muito variaveis, e ás quaes não deve estar sujeita aquella como que lei organica cuja duração não póde nem deve ser ephemera.

Ainda assim, as mudanças que teve não foram poucas; e de todas ellas reverte beneficio para o publico.

Nos bilhetes de passageiros, o preço minimo, que hoje é igual para os bilhetes inteiros e para os meios bilhetes, foi reduzido em cincoenta por cento para estes ultimos. Cessa, portanto, nos curtos trajectos a egualdade de custo entre os bilhetes inteiros e os meios bilhetes. apparente anomalia que a muitos causava estranheza.

Outro ponto que levantava reparos, para não dizer repetidos clamores, era o não ser permitido ao passageiro deixar o comboio antes da estação para a qual houvesse tomado o seu bilhete. D'ora avante será isso consentido, perdendo o passageiro, é claro, o direito ao resto da viagem.

Outras alterações dignas de nota não ha no serviço de passageiros.

As taxas correspondentes ás bagagens, recovagens, ao dinheiro e aos valores, hoje diversissimas e de muito difficil applicação, foram reduzidas á extrema simplicidade e não deve, na pratica, d'ellas advir aggravamento de encargos para o publico. Assim, as bagagens e as recovagens que hoje são transportadas a 110 réis por tonelada e kilometro até 40 kilos e a 70 réis para os excedentes d'esse peso, passam ao regimen uniforme de 100 réis por tonelada e kilometro, que dá vantagem quasi cons tante ás bagagens, porque raro é o passageiro que depache peso superior áquelle que attinge a redução, e não prejudica a recovagem, posto que, para esta, a tarifa geral é meramente theorica, havendo, como ha, para a substituir, tarifas especiaes muito reduzidas e de applicação quasi incondicional. A estes transportes foram equiparados os de cobre ou bronze amoedado, que hoje estão sujeitos a taxas differenciaes que pouca ou quasi nenhuma utilização teem. O dinheiro e os valores terão, d'ora avante, a taxa unica de 1 real por fracção de 100.000 réis e kilometro, em vez de tres, de 105, 52,50 e 26,25 réis que teem pago segundo a distancia a percorrer e o valor declarado, no que, além da maior facilidade no calculo do preço, se calculo é necessario, se obtem consideravel barateamento.

O transporte de vehiculos, que tem estado mal e deficientemente regulado, fica bem definido, attendendo a tarifa a todas as exigencias da epoca e estabelecendo preços razoaveis.

A taxa especial que gravava as expedições de pequena velocidade de peso não superior a 40 kilos, foi abolida, entrando estas no regimen geral e ficando, assim, livres de qualquer encargo supplementar.

Como as actuaes bases de 30,24, 26,46 e 18,90 réis por tonelada e kilometro, correspondentes ás tres classes em que estão divididas as mercadorias de pequena velocidade, não guardassem proporção harmonica entre si, dando-se entre a segunda e a terceira uma differença de cerca do dobro da que ha entre a primeira e a

segunda, foi creada uma classe intermédia a 22 réis por tonelada e kilometro, que é a terceira da nova tarifa, passando a ser a quarta a que hoje occupa o terceiro logar. D'isto provém, em muitos casos, apreciavel abatimento de preços, sendo para notar os que veem favorecer os transportes de vinhos e os dos productos agricolas de primeira necessidade.

A classificação das mercadorias foi muito augmentada; a nomenclatura tornou-se vastissima evitando ao remittente as costumadas duvidas na fórmula de designar o genero nas declarações que tem que fazer ao expedil o pelo caminho de ferro. Estas declarações terão que cingir-se, entretanto, á nomenclatura da classificação regulamentar. aliás não terão applicação quaesquer preços inferiores aos da 1.^a classe.

A seguir a *tarifa geral* soffreu refórma o seu natural e indispensavel complemento: a *tarifa de despesas accessorias*. Pondo de parte varias questões de fórmula e de interesse secundario, que não vale a pena explicar neste artigo, notámos na refórma d'esta tarifa algumas innovações importantes com respeito ás vantagens que a Companhia concede aos carregamentos de vagon completo e que consistem, além do abaixamento dos preços a transportes propriamente ditos, na isenção dos direitos de carga e descarga quando estas operações não são feitas pelo pessoal do caminho de ferro. Esta isenção, que hoje não existe em determinados casos, tornou se geral e constante quando o serviço brachal é executado por gente dos carregadores e dos consignatarios. No proposito de evitar demoras e de ter o material promptamente desembaraçado, condição essencial para conseguir celeridade nos transportes, contrapoz a Companhia áquelle liberalidade, um certo encurtamento nos prazos durante os quaes os vagon podem estacionar gratuitamente e augmentou os direitos correspondentes á paralysação do material quando esta excede os limites ordinarios. Hoje, passado o prazo da gratuidade, o estacionamento dos vagon custa 1.000 réis por dia e vehiculo; de futuro a taxa será a mesma durante o primeiro dia, nos seguintes, porém, é elevada ao dobro.

A introduccão d'estas medidas, que são uma atenuação das que de ha muito estão em pratica no estrangeiro, justifica-se pela crescente intensidade do trafego nas linhas da Companhia Real. E' de esperar que o resultado corresponda ao fim que se teve em vista; sendo assim, haverá aperfeiçoamento no serviço com que todos, incontestavelmente, terão a lucrar.

As tarifas especiaes de pequena velocidade tiveram, como dissémos, refórma radical. Das vinte e cinco que hoje existem para o trafego interno, passou a collecção a compor-se de treze, tão sómente.

Todas ellas estão sujeitas a umas *condições geraes* que formam folheto separado; o que é especial e privativo de qualquer tarifa isoladamente, consta das *condições particulares* de cada uma d'ellas. Esta ordenação methodica de uma materia tida em geral por complexa, facilitará, por certo, a sua comprehensão e boa intelligencia.

Consideradas conjunctamente, estas condições de dois generos alteram a situação presente em varios pontos dignos de attenção, que vamos enumerar.

Torna-se indispensavel para o goso dos preços especiaes attribuidos a *vagon completos*, o serem feitos pelos expedidores e consignatarios as operações de carga e descarga. Se o pessoal da Companhia as faz, deixa o custo do transporte de corresponder, portanto, aos preços que favorecem os vagon completos.

E' permittido o agrupamento de mercadorias diversas constituindo uma só remessa, segundo determinadas re-

gras, pagando o todo o preço referente á mercadoria da classe mais elevada, seja a mais cara.

A vantagem que d'aquí provém para o publico consiste em obter, pela somma dos pesos, um total que lhe dá direito ao gozo de um preço reduzido de que ficaria privado se a applicação das taxas fosse feita separadamente aos pesos parciaes. E, como o agrupamento não é obrigatorio, posto que fica livre ao remetente a faculdade de fraccionar a remessa em quantas expedições lhe convenha, nunca o publico será prejudicado; pelo contrario, terá sempre a lucrar. A Companhia barateando por esta fórma, lucra tambem, não só promovendo o augmento do seu trafego, mas, principalmente, simplificando o serviço aos seus empregados no sentido de tornar menos complicado, moroso e sujeito a erros o processo de taxar.

As taxas kilometricas de transporte passam, por *condição particular* de todas as tarifas agora publicadas, contraria, seja dito, á *condição geral* que determina as obrigações da Companhia, a ter applicação á somma das distancias que o transporte percorrer em linhas de concessão differente. Este modo de operar traz, na pratica, frequentes abaixamentos de tarifa.

E' sabido que a companhia tem varios contractos de concessão, de epoca e de natureza diversa por cada um dos quaes responde independentemente para com o Estado, tal como se este os tivesse outorgado com entidades differentes. As contas de cada concessão são separadas, as receitas e despesas pertencentes a qualquer d'ellas não são juntas ou englobadas ás d'outra, a administração financeira de cada uma é autonoma e não ha partilha de lucros nem de perdas entre ellas no que respeita os resultados da exploração, tanto mais que, para umas, estes teem minimo garantido pelo paiz e, para outras, só dependem do producto directamente obtido.

D'isto resulta solução de continuidade havendo trajecto em linhas de concessão differente, o transporte cessa e recomeça virtualmente nos pontos de junção; e as tarifas, portanto, entram em jogo por separado em cada linha, sendo os preços estabelecidos para a primeira sem que o trajecto na segunda sobre elles influa, e assim reciprocamente até final destino. Se a taxa kilometrica é constante, uma unica, o preço, separados os calculos, só se eleva quando qualquer trajecto não attinge o minimo de percurso marcado na tarifa applicada. Mas, sendo a taxa differencial segundo a distancia, aquella elevação far-se-ha sentir com frequencia e por vezes violentamente, porque o todo é, por força, superior ás partes que o constituem e dependendo a barateza do preço da extensão do percurso, se cada parte pagar o que lhe corresponder, sairá o transporte muito mais caro do que pagando pelo trajecto total.

Eis, pois, uma simplificação de processos que, além da commodidade, importa abaixamento de preços de largo alcance, cujos beneficios se hão de notar particularmente nas proximidades de Lisboa, onde convergem as rêdes de Leste e Norte e Oeste e nasce o ramal de Cascaes, que não attinge a linha de Leste, de que faz parte, senão por passagem em uns kilometros da linha de Cintra-Torres, que é de concessão differente.

A applicação das taxas kilometricas foi facilitada por meio de tabellas appensas ao caderno das *condições geraes* e reproduzidas parcialmente nas diversas tarifas a que dizem respeito. Para se conhecer um preço basta, portanto, tirar dos *quadros de distancias* a extensão do trajecto a percorrer, e procurar nas tabellas o preço correspondente ao numero de kilometros encontrado.

A escala d'estas tabellas é feita por fracções indivisiveis de cinco kilometros, segundo exemplos do estrangeiro já seguidos entre nós. O processo adoptado

para as tarifas de base decrescente segundo a distancia, é o que resulta do systema belga (*barèmes belges*) hoje em pratica não só no paiz onde teve origem, mas, tambem, em todas as grandes rêdes francezas, inclusive a do Estado, e em muitos caminhos de ferro de outras nações.

Até agora tem estado em uso entre nós o systema à *paliers* que consiste, em resumo, em manter firme o preço maximo da base mais elevada até encontro com o resultante da applicação da base immediatamente inferior, do que resulta conservar se o preço igual, estacionario, em determinados intervallos de distancia, tornando assim intermitente o character differencial das tarifas. Este inconveniente, que em muitos casos representa verdadeiras injustiças, não se dá na fórma belga agora preferida, segundo a qual, em vez de haver multiplicação do numero de kilometros representativo da distancia total por uma só base de preço, menos elevada quanto maior é o percurso, é mantido firme o producto de cada base da escala, obtendo se o preço total pela junção ou addição d'esses productos parciaes. D'esta maneira a subida do preço acompanha, sem paragem, a progressão da distancia; mas essa subida accentua-se tanto menos quanto maior é o afastamento do ponto de partida. Póde, é claro, a attenuação dar-se a esta ou áquella distancia e ser mais ou menos importante; mas a tarifa nunca perde o seu character differencial e a elevação gradual do preço segundo a distancia nunca deixa de dar-se. Cessam, portanto, as excepções do antigo systema e cria-se um regimen perfeitamente equalitario.

Entre as medidas de character geral falta-nos, ainda, referir a abolição do transporte gratuito da tara vazia, até agora sujeito a embaraços e formalidades incommodas, que era indispensavel pôr de parte, dando ao publico quaesquer compensações de execução pratica e que devidamente attendem aos seus interesses.

Levou a Companhia a cabo este proposito baixando simplesmente, em algumas tarifas, o preço do transporte da mercadoria, como, por exemplo, na n.º 2, applicavel a vinhos, aguardentes, azeites, etc. Noutros casos, em que a redução de preços não lhe pareceu sufficiente, como para os transportes de recovagens, de mercadoria meuda de pequena velocidade nas immediações de Lisboa e para o retorno dos encerados empregados nas remessas de cal e sal a granel, completou aquella redução facultando o retorno da tara a 20 réis por volume a qualquer distancia, mediante o emprego de rotulos especiaes que dispensam formalidades de expedição e sobre os quaes, seja dito, o imposto do sello não pesa directamente, incidindo apenas sobre as respectivas requisições que são equiparadas ás cartas de porte das remessas ordinarias.

Descer neste artigo ao campo da minucia em relação ao exame a que sujeitámos, cada uma de per si, as novas tarifas especiaes da Companhia Real, levar-nos-hia longe. Fatigariamos o leitor sem proveito. Succintamente diremos, pois, sobre esta especialidade, o que nos parece mais interessante.

Na tarifa n.º 1 — *Taras vazias* — que era de base constante e passou a ser de base decrescente segundo a distancia, o lado economico não soffreu, no fundo, alteração digna de nota. Cessou nella, porém — e com isso o commercio folgará — a exigencia das marcas nos volumes, ou das reservas dos expedidores pela falta d'essas marcas, resalvando a Companhia a sua responsabilidade pelas trocas que só a marca póde evitar e que principalmente se dão com as canastras, caixas vazias, atados de saccos e outras taras de infimo valor.

A tarifa n.º 2 — *Vinhos, azeite, aguardente, alcool,*

vinagre e bebidas diversas — facilita consideravelmente o transporte do vinho, dos seus derivados, do azeite e do alcool, protegendo em especial as expedições por vagon completo. Para os transportes entre Lisboa e a zona vizinha da capital, foram creados preços muito economicos, baseados nos de varios contractos particulares que vão ser annullados, nos da navegação fluvial e nos da viação ordinaria.

Em resumo, a tarifa 2, que attendeu principalmente, até agora, á exportação, já de ha muito finda, dos nossos vinhos para França, attenderá de futuro ás nossas conveniências internas e á saída do producto para o Brazil e para as nossas possessões africanas. A proposito vem dizer que a *tarifa geral* acompanhou a *especial* na redução de preços, baixando da 2.^a para a 4.^a classe os vinhos e vinagres em vasilhame ordinario, da 1.^a para a 3.^a classe o azeite, a aguardente e o alcool e da 1.^a para a 2.^a classe os vinhos em garrafas ou outras taras especiaes.

A tarifa n.º 3 — *Madeiras* — que hoje só contém preços firmes entre determinadas estações, passou a ser kilometrica e de applicação geral; repartindo as suas vantagens por igual entre os diversos pontos productores e consumidores do paiz. A exportação de tóros de pinho para Inglaterra soffreu algum aggravamento nos preços; mas estes tornaram-se de applicação immediata, cessando, portanto, o empate de capital exigido pelo actual systema de reembolsos dependentes da tonelagem transportada em determinados periodos.

A tarifa n.º 4 — *Explosivos e materias inflammaveis* — remedeia as deficiencias da actual no que respeita a nomenclatura das mercadorias que deve comprehender, e ajusta-se aos regulamentos officiaes. Favorece largamente o transporte dos acidos corrosivos communs de applicação industrial, cujo movimento muito tende a augmentar.

Na tarifa n.º 5 — *Gado* — as vantagens até agora privativas de Lisboa e das fronteiras, tornaram-se extensivas a toda a rede, isto é: o preço especial de 63 réis por vagon e kilometro hoje concedido ao gado vacuum transportado para aquelles destinos, será, de futuro, applicado em quaesquer trajectos. Além d'isto, apparecem, na tarifa, novos preços para a permuta do trafego das restantes especies de gado com a Hespanha, que devem animar as transacções entre os dois paizes.

Pela tarifa n.º 6 — *Animaes ferozes, etc.* — reduz-se de 117 réis (preço geral) a 63 réis por vagon e kilometro o preço do transporte dos touros destinados a espectaculos em localidades servidas pelas linhas da Companhia. Cessa o aluguer de jaulas por estarem inutilizadas as que até agora teem servido e por haver muitas de propriedade particular, que torna desnecessario a Companhia possuil-as.

A tarifa n.º 7 — *Mercadorias diversas* — que hoje protege o trafego de um limitado numero de mercadorias na zona comprehendida entre Lisboa e Torres Novas, aproveitará, d'ora avante, á maior parte dos generos relacionados na *classificação geral* e que outras tarifas não beneficiam; sendo a sua acção ampliada aos demais trajectos proximos da capital, isto é: até Cintra, Vallado e Cascaes.

Na tarifa n.º 8 — *mercadoria grossa* — nota-se baixa de preço nas grandes distancias e um consideravel augmento nas mercadorias a que é applicavel. Os transportes de pedra, barro, cal, por vagon completo são muito beneficiados nas immediações de Lisboa e do Porto, bem como os de carvão de pedra e coke, de Lisboa, Porto ou Gaya para varios destinos. Protecção semelhante é dada ao sal que do Ribatejo se destina a

Lisboa e ao que é expedido da Figueira da Foz para Coimbra e povoações proximas.

A tarifa n.º 9 — *Mercadoria meuda* — hoje de base fixa ou constante, passa a ser differencial, dando em média uma apreciavel redução de preços. O minimo de peso por expedição subiu de 50 a 100 kilos. A *classificação* foi muito augmentada.

A tarifa n.º 10 — *Mercadorias diversas* — refunde cinco das actuaes tarifas, todas destinadas a desenvolver as transacções entre Lisboa ou Porto e os principaes centros de povoação servidos pelas linhas da Companhia.

Nas *classificações* de mercadorias d'aquellas cinco tarifas dão-se differenças e desigualdades que já não teem razão de ser e que deixarão de existir.

A *classificação* fica sendo uma e unica, abrange maior numero de mercadorias e os preços que consigna são tirados dos mais baixos das tarifas substituidas.

Em paragrapho especial é reduzido o custo do transporte das lãs procedentes de Leste e destinadas aos centros fabris da Beira Baixa, a Pombal, Coimbra, Gaya, Porto e ás estações do Carregado até Lisboa.

D'estas ultimas para o Porto e vice-versa foram os preços igualmente reduzidos, tanto para as materias primas como para os productos fabricados.

E, finalmente, foram dadas vantagens importantes aos transportes de sarro de vinho das estações do Carregado a Oliveiras para as de Gaya ou Porto, bem como aos de peixe secco, prensado ou salgado, entre Lisboa ou Braço de Prata e Estarreja a Valladares.

Pela tarifa n.º 11. — *Cereaes, farinhas, legumes secos, batatas.* — são substituidas as actuaes n.ºs 14 e 17 de pequena velocidade. Os seus preços de applicação geral, para vagon completos, são de 12 réis por tonelada e kilometro para os primeiros 100 kilometros, de 10 réis para as distancias superiores a 100 kilometros até 200 kilometros, e de 8 réis para os excedentes d'este limite, sendo o minimo de percurso a taxar de 60 kilometros. Hoje o preço é uniforme, de 10 réis por tonelada e kilometro, mas sujeito ao minimo de 140 kilometros.

A expedição pequena (1.000 kilos) além da baixa importante que obtem na *tarifa geral*, onde, por exemplo, o milho, o trigo e o centeo passam da segunda para a quarta classe, é protegida com preços especiaes muito baratos nas zonas proximas de Lisboa e do Porto, que são as unicas, póde dizer-se, onde semelhante trafego póde ter desenvolvimento.

Além d'estes preços especiaes ha outros, para vagon completos, tanto nestes percursos como nas cercanias de Coimbra que, por certo, chamarão ao caminho de ferro bastantes transportes que d'elle andam desviados.

A excepção dos trajectos comprehendidos entre Bemposta e as fronteiras e Abrantes e Santarem, com que, desde os primeiros tempos da sua existencia, a Companhia se defende da concorrência do Tejo, deixa de existir nesta tarifa e nas demais agora publicadas, salvo as n.ºs 12 e 13 na parte referente aos transportes da palha e da cortiça.

Na serie de meditas que deixamos apontadas e na regra a que já nos referimos, de se contarem as taxas kilometricas pela somma das distancias, que nesta tarifa, particularmente, tem vasto alcance economico pela frequencia e multiplicidade da relações entre Leste e Beira Baixa, o Ribatejo e o Norte e o Oeste, serão encontradas grandes vantagens sobre a tarifa actual, dignas do applauso dos agricultores, industriaes e consumidores.

A tarifa n.º 12 — *Palha, feno, forragens* — tem pre-

ços regulados pelo peso, ao passo que a actual do mesmo numero e aos mesmos transportes affecta, os regula pela capacidade do material, baseando-se sobre a unidade vagon e o volume do carregamento.

Deu causa a esta mudança a variedade dos vagon que a Companhia ultimamente tem introduzido no serviço; mas d'essa mudança não proveiu alteração sensível no nivel geral dos preços hoje em vigor. Colheram vantagens, comtudo, as grandes distancias e, sobretudo a tarifa torna-se homogenea e de applicação facil e justa, o que nem sempre succede na situação presente, aggravada, além d'isso, pela exigencia de um percurso minimo de 180 kilometros, tres vezes superior ao de 60 kilometros de que fica dependente a applicação da nova tarifa.

Na zona proxima de Lisboa manteem-se preços firmes reduzidos, equivalentes, pouco mais ou menos, aos que agora estão em pratica.

A tarifa n.º 13 — *Carvão vegetal, casca, cortiça* — favorecendo os transportes á maior distancia e estabelecendo preços inferiores aos actuaes para a cortiça destinada a Lisboa e para as aparas de cortiça em geral, em nada mais se afasta sensivelmente da n.º 18, sua equivalente hoje em vigor.

Terminada a resenha das novas tarifas de pequena velocidade, falta-nos ainda fazer uma ligeira referencia ás duas tarifas de grande velocidade que entraram na reforma. São ellas a n.º 1, para recovagens, e a n.º 8 para transporte de pequenos volumes de peso não superior a 10 kilogrammas.

Na primeira, em que não houve alteração de preços digna de nota, salvo no que respeita o retorno das taras que era gratuito e passa a ser taxado a 20 réis por volume como já explicámos, tratou-se especialmente de abolir restricções e exigencias, quanto ao acondicionamento e ás marcas dos volumes, contra as quaes o publico recalcitava e que teem retrahido bastante a utilização da tarifa, obedecendo a refórma, portanto, ás lições da pratica em manifesto beneficio do publico.

A segunda n.º 8, hoje differencial segundo o peso e a distancia, tornou-se *postal*, fórma que teve primitivamente, de preço unico e firme para qualquer volume que não pese mais de 10 kilos, seja qual fôr a distancia a percorrer.

Os preços actuaes que variam entre 110 e 190 réis por volume até 5 kilos, e 130 e 240 réis por volume de mais de 5 kilos até 10, são substituidos por um só, de 150 réis por volume que incluye as despesas de manutenção e o sello de 20 réis.

Para o serviço a domicilio em Lisboa a taxa será de 200 réis por volume. Hoje paga se 250 réis até 5 kilos e 300 réis além de 5 kilos até 10.

A par d'esta redução de preços, simplifica a nova tarifa notavelmente as formalidades á expedição, creando uma especie de estampilha em duplicado, uma das partes da qual deve ser collocada pelo remetente no volume a expedir, e a outra por elle guardada para servir como *senha* ao ser retirado, pelo destinatario, o volume na estação de chegada.

NOTAS DE VIAGEM

VII

O Transsiberiano — Tres dias de viagem — Um desastre fatal — Florestas e lagos — As fronteiras da Asia

D'esta grandiosa linha ferrea, que mede 7.954 verstes ou 8.487 kilometros desde Moscow até Wladiwostock,

não ha outra descripção que sirva de guia ao viajante senão o Guia publicado em 1900 pelo ministerio das Vias e Comunicações da Russia, editado em tres linguas (russo, allemão e francez) e que, comquanto seja muito completo, é mais um livro de propaganda para a emigração para aquellas enormes possessões do que propriamente guia de viagem para *touriste*. Pesado, cheio de dados commerciaes e industriaes, repetindo a cada passo que a cidade tal ou tal teve a subida honra, em data de tal, de ser visitada pelo principe herdeiro etc., falto de um indice remissivo do nome de todas as estações e cidades, de um mappa completo do traçado da linha, tendo-o, na edição franceza, em tres cartas differentes, só muito á falta de melhor póde servir para o effeito.

Assim, vou dar ao viajante que me siga as pisadas, a impressão pessoal de cada dia de viagem, desde a hora em que regularmente o viajante madrugador se levanta, 6 da manhã, até que a noite chega e com ella o toque de recolher.

O comboio parte ás 10 h. e 40 m. da noite e o passageiro entra para o seu compartimento onde não será facil evitar esta pergunta a si proprio: Vae estar ali, viver ali, durante 14 dias, nesse carcere estofado a que voluntariamente se condemnou?

Qual será a sua impressão ao sair d'ali, no fim de tão extraordinaria reclusão? Sairá satisfeito, tendo-se como que habituado a esse movimento continuo dia e noite, áquelle ruido, áquelle fumo, áquelle viver ambulante, ou fugirá do comboio, quando elle chegar á ultima estação, sem olhar para traz com receio de ouvir, em russo ou em chinez, as sacramentaes palavras: «passageiros, o comboio parte»? E' o que veremos quando o momento chegar.

A manhã seguinte — 1.º dia — despertamos em Paveletz, e d'ahi até Piuza, onde a noite começa, não vemos senão campinas cultivadas e algumas pobres aldeias, todas de construcção de madeira.

No 2.º dia os mesmos horizontes, começando por se ver a bonita cidade de Samara que é já uma povoação importante de 92.000 habitantes, com uns 1.500 edificios em pedra e 4.500 em madeira, fabricas, jornaes, clubs, tres hoteis, um theatro e outras commodidades de cidade. Ao lado corre o largo Volga, e pena foi que a passagem da ponte que em Batraki atravessa este rio se fizesse de noite, o que nos impediu de ver esta grandiosa obra d'arte que mede 1.438 metros em 13 vãos de mais de 100 metros cada, apoiados sobre pilares de pedra de Finlandia.

E' preciso já dizer que o que se vê agora, no percurso d'esta linha enorme, não será o mesmo que se verá no futuro horario, porque pouco a pouco a velocidade irá augmentando, especialmente no serviço de verão que não tem a vencer as difficuldades das neves, mas para não estar continuamente a citar nomes de cidades de difficil pronuncia em portuguez, e mesmo porque isto não é um guia de viagem, mas simples notas da viagem que fiz, citarei o que, durante o dia, se vae tornando mais notavel ao viajante.

Pelas tres horas começamos a atravessar bosques espessos de pinheiros de tronco branco, como todas as arvores d'esta região. Estamos em plena montanha do Ural que vamos atravessando, no paiz Baikiriano cujos habitantes nos apparecem nas estações com os seus trajos pittorescos, os seus barretes de pelles e os seus rostos tostados e, diga-se a verdade, pouco sympathicos.

Tendo começado o dia sobre uma ponte, é tambem uma d'estas obras a ultima que vemos, a do Biclaia, elegante e pittoresca, de 6 tramos de 107 metros. Pou-

co depois vem a cidade de Ufa, de 50.000 habitantes, que já não vemos porque paramos nella de noite.

Acordamos no 3.º dia em pleno paiz do ferro. Os altos fornos crepitam por todos os lados e demonstram uma riqueza mineralógica de primeira grandeza. Algumas officinas são dotadas de todos os melhoramentos modernos.

Zlatust tem uma grande estação proxima do rio Aï em situação pittoresca.

Proximo do meio dia a linha, que vae, até então, subindo sempre, attinge o ponto mais elevado de toda a cadeia do Ural e não deve o viajante deixar de ver á direita, depois da estação de Urjumka, a pyramide de pedra que separa as duas partes do mundo, e indica, do lado occidental «Europa» e do oriental «Asia».

Como se a natureza não quizesse deixar ao homem o cuidado de definir por meio de pilares de pedra a separação das duas partes do globo, o proprio terreno se encarrega de lembrar ao viajante que passou a outra região.

Os horizontes arborizados deixam o logar aos terrenos planos, estereis, ás longas esteppes apenas interrompidas pelos numerosos lagos que se contam por mais de um milhar, tendo a singularidade de ser diferente a composição das suas aguas, umas doces, outras salgadas, outras amargas, e por fôrma tão notavel que, por vezes, dois lagos que se ligam por um canal mantem a differença das suas aguas, uma doce, outra salgada ou amarga.

Algumas d'estas aguas teem propriedades para serem applicadas na therapeutica.

O que não ha, nem aqui, nem antes, nem depois, em toda a Russia do Norte, Siberia e China é a boa agua potavel que o viajante possa beber, tendo este que se limitar ás aguas mineraes gazosas, engarrafadas, que não matam a sede, apenas a enganam.

Os naturaes, já se vê, bebem de tudo, e os europeus que veem para estas terras viver, servem-se da agua fervida, para o que ha, em todas as estações e nas ruas das cidades, grandes fogareiros, a gaz ou a lenha, com enormes panellões de agua em continua ebulição, que se dá a quem a quer. E' o meio de se evitarem doenças fataes, ou pelo menos microbios no sangue que se reproduzem em tumores faciaes ou intestinaes.

Pelas 10 horas da manhã, e saindo da estação de Miass, ver á direita o grande lago, que nos lembra os da Suissa. Não o rodeiam *chalets*, mas cercam-o as flores rosadas, *salicornia herbaria*, que dão aos campos uma apparencia de immenso jardim.

A' 1 da tarde pára-se na estação de Tcheliabinsk, onde o comboio expresso tem 50 minutos de paragem e o meu teve, por desgraça alheia, 23 horas. Foi o caso que a um comboio de experiencia de transporte de fructos que vinha em sentido contrario, rebocado por duas locomotivas, rebentou uma das caldeiras, matando dois fogueiros, o engenheiro e mais tres empregados. A linha esteve por isso interrompida, e á passagem pudemos ainda ver aquelle horroroso espectáculo de destruição e morte.

A cidade é como todas as da Siberia, formada por largas ruas, sem calcetamento, com edificios em geral de madeira, e alguns de pedra e cal. As fachadas, muito enfeitadas de rendilhados de madeira, produzem bom effeito.

Tem um theatrinho em construcção, que será illuminado a luz electrica.

Muito commercio; muitos depositos de machinas agricolas dão bem a ideia do desenvolvimento que vae to-

mando a região, pela sua producção agricola, ao que se juntará a vantagem da proximidade do lago Smolin, cujas aguas curativas o fazem constituir uma estação sanitaria que attingirá grande importancia.

Aqui termina a linha ferrea da Russia europeia, e começa a linha asiatica, ou propriamente o Transsiberiano, do qual seguirá a descripção conforme os dados, quasi todos mentaes, tomados durante o percurso.

PARTE FINANCEIRA

CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Nacional de Caminhos de Ferro

No sorteio publico, que se verificou no dia 23 do corrente, das obrigações da Companhia, saíram sorteadas para amortização os n.ºs 2.881 a 2.885 — 3.811 a 3.815 — 8.116 a 8.120 — 12.341 a 12.345 — e 13.291 a 13.295.

O pagamento do nominal das obrigações sorteadas, e bem assim o pagamento integral do juro das obrigações, relativo ao 1.º semestre de 1903, na importancia de 27025 réis por coupon ou obrigação, verificar-se-ha no escriptorio da Companhia — Rua de S. Nicolau 88, 1.º e na sua agencia no Porto, Picaria, 49, desde o dia 1.º de outubro, das 11 ás 2 horas da tarde, em todos os dias uteis até o dia 17 e depois em todas as sextas-feiras para as relações conferidas em cada semana.

Lisboa, 23 de setembro de 1903. — O Director de serviço *Maria d'Oliveira Bello*.

BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa, 30 de setembro de 1903.

Andam ainda pela imprensa os echos dos commentarios feitos á inesperada demissão de Chamberlain, o notavel ministro das colonias inglezas. Não é que a queda do poder d'um homem, posto que illustre, provoque só por si tamanho arruido. Ha aqui um facto capital a ponderar, porque este homem d'estado que saiu do ministerio para ter mais livre a sua acção, propõe-se imprimir um movimento muito differente d'aquelle que tem seguido a grande nação commercial e industrial. A Inglaterra livre cambista, que deve por certo a sua riqueza a este principio que tem sustentado tenazmente durante muitos annos, está agora inclinada a entrar no caminho do proteccionismo, pelo menos no proteccionismo colonial.

Se isto vier a fazer-se, se a eloquencia e o vigor de Chamberlain, o propheta da nova doutrina, fizer vingar a ideia da união aduaneira com as colonias e tarifas differenciaes para as nações estrangeiras para defender a industria ingleza contra a concorrência de outras nações, ha de dar-se uma transformação que influe não só em Inglaterra mas em todas as nações do mundo.

Chamem a esta theoria a theoria do pão cáro, e ha muitos autagonistas ainda, mas afigura-se-nos que mais cedo ou mais tarde estas ideias triumpham.

Ainda se não desfez todo o rumor que despertou a pequena questão do emprestimo dos caminhos de ferro do estado.

Agora espalhava-se que a Companhia dos Tabacos não pagaria em dinheiro mas devolvia os bilhetes do thesouro.

Não é assim. Tudo prosegue regularmente. O conselho de administração da Companhia approvou a minuta, a junta ou *comité* approvou igualmente.

O contracto manda que se pague em moeda corrente no reino. é assim que vão pagar.

A companhia até já poz á disposição do governo a primeira prestação de 150 contos.

O movimento da Bolsa foi sensivelmente igual ao da quinzena anterior, pelo que nos abstemos de o apreciar.

Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v ..	43 ¹ / ₈	43 ¹ / ₁₆	Desconto no Banco de Portugal....	5 ¹ / ₂ %
» cheque. .	42 ¹³ / ₁₆	42 ¹¹ / ₁₆	No mercado.....	5 %
Paris 90 d/v.....	660	668	Agio Buenos Ayres.....	—
» cheque.	669	671	Cambio do Brazil.	12 ¹ / ₁₆
Berlim 90 d/v.....	270	272	Premio da libra...	1\$080
» cheque....	275	276		e
Francfort 90 d/v ..	270 ¹ / ₂	272 ¹ / ₂		1\$100
» cheque..	275 ¹ / ₂	276 ¹ / ₂		
Madrid cheque ...	815	820		

Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	SETEMBRO													
	16	17	18	19	21	22	23	24	25	26	28	29	30	-
Lisboa: Inscriptões de assent.	39,50	39,45	39,50	-	39,50	-	39,55	39,60	39,50	39,50	39,55	39,50	-	-
» coupon	39,35	39,35	39,30	39,20	39,35	39,20	39,20	39,35	39,35	39,20	39,35	39,20	-	-
Obrig. 4 0/0 1888.....	21.050	21.000	21.000	-	20.950	20.900	-	-	20.850	20.850	20.800	-	-	-
» 4 0/0 1890 assent.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 0/0 1890 coupon...	-	-	-	49.500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 1/2 0/0 assent.....	-	59.500	-	59.500	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 4 1/2 0/0 coup. int....	-	-	58.100	-	58.400	58.400	-	58.500	58.500	58.500	-	-	-	-
» 4 1/2 0/0 externo.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» Tabacos coupon.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal.....	-	-	-	-	-	162.000	-	-	-	-	-	-	-	-
» Commercial.....	-	-	-	-	-	-	-	-	136.000	-	-	-	-	-
» N. Ultramarino...	-	117.000	117.000	117.000	117.000	-	117.000	117.000	117.000	117.000	-	-	-	-
» Lisboa & Açores...	-	-	124.000	-	-	-	-	-	-	-	-	124.500	-	-
» Tabacos coupon....	146.000	145.600	-	143.800	-	-	-	-	144.000	-	-	-	-	-
» Comp.ª Phosphoros.	88.900	88.700	-	-	88.600	88.600	88.700	88.600	88.600	88.700	88.800	-	-	-
» Real.....	-	-	-	-	-	-	37.800	-	37.900	-	-	37.800	-	-
Obrig. prediaes 6 0/0.....	-	-	-	93.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» 5 0/0.....	90.800	90.800	90.800	90.300	-	90.500	-	-	-	90.500	90.600	90.700	-	-
» Comp.ª Phosphoros.	-	-	-	-	-	-	-	92.800	-	-	-	-	-	-
» C.ª Real 3 0/0 1.º grau	-	82.300	82.300	-	-	-	-	82.300	82.000	-	-	-	-	-
» 3 0/0 2.º grau	42.550	42.600	42.500	42.550	-	42.550	42.550	-	-	42.050	42.000	41.850	-	-
» C.ª Nacional.....	-	74.100	-	-	-	-	-	74.300	-	-	-	-	-	-
» Atravez Africa....	-	-	-	-	-	-	95.800	-	95.800	-	-	-	-	-
Paris: 3 0/0 portuguez.....	31,30	31,25	31,20	31,17	31,15	30,92	31	31,02	31,15	31,05	31	-	-	-
Acções Companhia Real....	169	-	-	170	-	-	-	169	-	-	-	-	-	-
» Madrid Cáceres.....	45	44,75	43	43	43,75	43	43	43	-	-	42,50	-	-	-
» Norte de Hespanha...	214	212	210	210	209,40	209	213	214	212,50	-	-	-	-	-
» Madrid Zaragoza....	344	341	342	339	340	338,50	343	345	341	-	-	-	-	-
» Andaluzes.....	174	176	171	172	174	-	-	171,50	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp.ª Real 1.º grau	365	365	-	365	365	364	365	365	-	365	365	-	-	-
» 2.º grau	192	188	190	-	189	-	189	189	189	188	-	-	-	-
» C.ª Beira Alta.....	115,50	115	115,75	116	115,50	115	112	113	110	-	-	-	-	-
» Madrid Cáceres....	147	149	151	148	146	148,50	147	148	146	149	146	-	-	-
» N. Hesp. (1.ª hyp.)...	366	365	362,50	364,75	364,75	363	363	364	363	-	-	-	-	-
Londres: 3 0/0 portuguez.....	61,87	62	62	-	62	62	62	62	61,75	61,75	61,87	-	-	-
Obrig. Atravez Africa.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Amsterdã: Atravez Africa...	-	-	-	-	-	-	84,93	-	-	-	-	-	-	-
Bruxellas: Atravez Africa....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

Linhas	Periodo de exploração	1903			1902			Totaes desde 1 de janeiro		Diferença a favor de		
		Kil.	Totaes	Kilom.	Kil.	Totaes	Kilom.	1903	1902	1903	1902	
		de a	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	
COMPANHIA REAL	Antiga rede e nova não garantida...	27 2 Set.	693	103.800.000	149 783	693	108.966.260	157.238	2 965 171.000	2.862.158.045	103.012.955	-
		3 9	"	107.278.000	154 802	"	111.707.500	161.193	3.072.449.000	2 943.865.545	128.583.455	-
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Nova rede garantida.....	27 2 Set.	380	21.443.000	56.428	380	15.843.740	41.694	420.308.000	394.023.955	26.284.045	-
		3 9	"	20.913.000	55 034	"	16 208.500	42.653	441.221.000	410 232.455	31.188.545	-
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		11 20 Ag.	518	44.656.175	86.208	494	37.275.960	75.457	845.064.250	721.129.829	123.934.421	-
	Sul e Sueste.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
		1 10 Ag.	358	36.886.708	103.035	358	38.570.498	107.738	778.489.716	774.814.461	3.675.255	-
Minho e Douro.....	11 20	"	44.680 675	124.806	"	45.830 073	128.016	823.170.398	820.644.534	2.525.864	-	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	20 26 Ag.	253	9.037.640	35.721	253	8.631.961	34.118	249.694.147	237.983.544	11.710.603	-	
Beira Alta.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	6 12 Ag.	105	1.763.270	16.793	105	1.981.120	18.868	52.944.988	51.103.793	1.841.195	-	
Nacional—Mirandella e Vizeu.....	13 19	"	2 351.544	22.395	"	2.584.628	24 615	55.296 532	53 688.421	1.608.111	-	
	20 26	"	2.336.868	22.255	"	2.385.026	22.714	56.633.400	56.073.447	1.559.953	-	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	-	34	-	-	34	-	-	-	-	-	-	
Guimarães	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Porto á P. e Famalicão	16 31 Jul.	64	5.442.789	86.600	64	6.184.806	97.637	67.891 036	67.873.618	17.418	-	
	26 1 Set.	3656 Ps.	2.324.152 Ps.	635 3656 Ps.	2.320.761 Ps.	634 Ps.	70.928.290	69.551.396 Ps.	1.376.894	-		
Norte de Hespanha ..	2 8	"	2.458.593	672	"	2.433 564	665	73 386.884	71.984.960	1.401.924	-	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	27 2 Set.	3650	2.066.586	566 3650	2.041.463	559	66.551 514	67.745.154	806.360	-		
Madrid — Zaragoza — Alicante.....	3 9	"	1.949.425	534	"	1.943.889	532	68.500.939	67.689.043	811.896	-	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	20 26 Ag.	1067	443.905	416 1067	439.582	411	13.616.969	14.010.494	-	393 525		
Andaluzes.....	27 2 Set.	"	518.179	485	"	549.063	514	14.135.149	14.559.557	424.408	-	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	3 9 Set.	429	94.386	220 429	99.120	231	3.271.854	3.091.183	180.671	-		
Madrid— Cáceres....	10 16	"	97.746	227	"	95.825	223	3.369.600	3.187.008	182.592	-	
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	27 2 Set.	180	50.183	278 180	48.133	267	1.520.127	1.358.362	161.765	-		
Zafra a Huelva.....	3 9	"	45.580	253	"	47.920	266	1.575.707	1.416.282	109.425	-	
	10 16	"	45.110	250	"	46.856	260	1.620.817	1.463.137	157.680	-	

Nova instalação nas oficinas do Barreiro

As oficinas da Direcção do Sul e Sueste teem progredido notavelmente nestes ultimos annos sob a habil e zelosa direcção do sr. Luiz de Albuquerque d'Orey, que é no nosso paiz um dos mais distinctos engenheiros da especialidade. Fabricam-se ali caldeiras de locomotivas e de vapores, injectores,apparelhos de mudança de via, todas as peças não privilegiadas dos apparelhos do freio de vacuo, molas, etc. Reconstruem-se locomotivas e vapores, fazem-se vagons e carruagens. Tem-se adquirido valiosas machinas-ferramentas e neste momento está se montando uma instalação electrica e uma officina de carpintaria e marcenaria com as machinas movidas pela electricidade, de que daremos noticia mais desenvolvida. Vamos agora referir-nos mais d'espaco a uma instalação recente, unica no seu genero em Portugal, summamente interessante e de grande utilidade.

E' sabido quão commodamente se transmite a energia pelo ar comprimido e quanto convem effectuar mechanicamente certos trabalhos manuaes extremamente morosos e fatigantes. E' sobretudo na grande reparação de locomotivas, cujas caldeiras não podem ser desmontadas e levadas ás machinas ferramentas fixas para furar, recortar, encalcar, atarrachar, mandrilar, que se torna indispensavel o trabalho manual. Imagine-se quanto será penosa a abertura de furos a roquete por um operario mettido dentro de uma caixa de fogo, em posição incommoda e num acanhado ambiente sem ventilação! E como este, quantos trabalhos que exigem esforços violentos e consomem muito tempo! Lembraremos por exemplo a cravação de rebites. O emprego de pequenas machinas ferramentas manuaes movidas pelo ar comprimido veio transformar radicalmente as condições d'esses trabalhos, barateando-os e tornando-os mais commodos para os operarios e mais rapidos, o que é importantissimo.

No Arsenal da Marinha empregam-se algumas d'essas machinas movidas pela electricidade. O ar comprimido é porém um agente mais simples e commodo de transmissão d'energia, prestando-se maravilhosamente áquelle fim especial, o que lhe faz dar a preferencia, mesmo em officinas que teem instalações electricas.

E' esse o caso no Barreiro. Numa pequena casa, fóra do edificio em que se encontram as principaes officinas, montou-se uma pequena machina de vapor, cujo embolo de 9 polegadas de diametro e 10 de percurso põe em movimento outro de eguaes dimensões de uma bomba compressora de ar, a qual comprime por minuto 2,500 metros cubicos de ar á pressão de cerca de 7 atmosferas num reservatorio.

Parte d'este a canalização que se ramifica pelas officinas de grande reparação, de construcção de vagons e outras, havendo em differentes pontos tubuladuras a que podem ser adaptadas as machinas ferramentas.

A tubagem de borracha envolvida em helice de fio de ferro foi fabricada no paiz pela companhia da borracha.

Possuem já as officinas as seguintes machinas ferramentas: 1 martello para cravar rebites até 1 pollegada, 3 martellos buris, 4 apparelhos de furar.

A machina compressora e as machinas ferramentas custaram 9.360 francos e foram fornecidas pela casa Schuchardt & Schotte, de Colonia, representante da companhia americana *Pneumatic Tool*. O reservatorio foi feito nas officinas.

E' maravilhoso pela perfeição e rapidez o trabalho

d'estas minuscultas machinetas que, parecendo brinquedos de crianças, prestam relevantes serviços sob o ponto de vista economico e humanitario, tanto mais que empregados dentro das caixas de fogo, produzem energica ventilação pela corrente de ar que d'ellas se escapa.

São taes os resultados, que se vão adquirir mais as seguintes machinas-ferramentas: 2 martellos cravadores para menores diametros (1" e 5/8"), 1 apparelho de cortar e encalcar, 2 motores para furar, 2 apparelhos para trabalhos de carpintaria e 1 apparelho de pintar. Este ultimo merece menção especial. A tinta é por elle pulverizada e energicamente projectada sobre a superficie a pintar, á qual se adhere distribuindo com egualdade e poupando-se materia prima e mão da obra. Essas machinas ferramentas custam 4.500 francos.

O custo total da instalação completa, incluindo o material adquirido no paiz e feito nas officinas, pôde-se computar em 3:600.000. A economia de tempo e dinheiro a que dá logar é enorme, permittindo accelerar certos trabalhos de construcção e reparação e alliviar os operarios de serviços penosos e violentos.

Ao mesmo proposito obedeceu a aquisição de um martello de fricção movido a vapor, destinado a evitar uma boa parte do trabalho de malhador. Custou 2.800 marcos.

A seguinte lista das machinas-ferramentas recentemente adquiridas para as officinas do Barreiro attesta os progressos que nellas se teem realizado:

Uma machina de virar fitas de ganzepe.

- » « de afiar brocas.
- » » dupla para esmerilar.
- » » de sembrar molas.
- » » de fazer olhaes de molas.
- » » de alargar tubos.
- » » de apertar boquilhas de tubos.
- » prensa hydraulica.

Um torno revolver para fazer parafusos.

Dois tornos para torneiar eixos.

Um torno duplo para torneiar rodas.

O custo d'estas machinas foi de cerca de 8:000.000. Antes d'estas, ha cerca de quatro annos, foi adquirida uma magnifica machina de aplainar até 8^m de comprimento.

Logo que estejam completas a nova officina de carpintaria e a instalação electrica para illuminação, a producção d'energia destinada ás machinas ferramentas, as officinas do Barreiro estarão habilitadas a dar o maior desenvolvimento, não só aos trabalhos de conservação e reparação do material, como á feitura de carruagens e vagons para as linhas do Estado, aproveitando madeiras das mattas nacionaes. Pôde ufanar-se pois o distincto chefe de serviço que nellas superintende, do grau de perfeição que lhes tem feito attingir, logrando bom acolhimento por parte do Conselho de Administração as propostas de melhoramentos que tem apresentado.

O coroamento d'essa obra será a creação da escola industrial, preparada pelo sr. conselheiro Vargas e cuja organização está sendo estudada.

LINHAS PORTUGUEZAS

Telpheragem. — O sr. Raul Mesnier, continúa a occupar-se das linhas de cabo aereo para as nossas possessões ultramarinas, principalmente em S. Thomé e Príncipe.

Tambem está estudando o problema do transporte,

carregamento e descarga de carvão no porto de Lourenço Marques.

O sr. Mesnier está ligado á casa Pohlig de Colonia que tem a especialidade d'estas construcções.

Porto a S. Mamede d'Infesta.—Uma commissão portuense procurou o sr. ministro das obras publicas conferenciando com elle ácerca do pedido de concessão d'uma linha de tracção electrica entre o Porto e S. Mamede de Infesta.

Foi-lhes dito que requeressem e que o requerimento seria apreciado pelas estações competentes.

Companhia Real.—Em virtude das necessidades do trafego foram encommendados alguns vagons e bagageiras ou *fourgons* no estrangeiro.

Guimarães a Fafe.—As obras vão tomando grande desenvolvimento, tanto nos lanços de Paçô a Fareja, como no de Cepães a Fafe.

No mez de outubro os trabalhos serão também abertos nos terrenos cultivados, cujos fructos estão prestes a colher-se. A terraplenagem do local da estação em Fafe é um dos primeiros trabalhos a iniciar-se.

Vendas Novas a Sant'Anna.—A construcção da linha foi visitada pelo sr. ministro das obras publicas.

Está installado o telegrapho em toda a sua extensão, Vendas Novas a Setil.

Os dois ultimos tramos da ponte de Azambuja estão corridos. A ponte tem 144^m de vão em 4 tramos.

Tracção por automoveis.—Os srs. Antonio Luiz Soares Duarte e Paulo Ferreira pediram licença para estabelecer carreiras regulares de viação accelerada entre Villa Nova de Famalicão e Barcellos, pelas estradas reaes n.ºs 4 e 31 e seu ramal; Barcellos e Espozende pelas estradas reaes n.ºs 4 e 29; Barcellos e Apulia pela estrada n.º 30, e Villa Nova de Famalicão e Guimarães pelas estradas reaes n.ºs 3 e 31, por automoveis de gasolina, petroleo, alcool ou electricos.

Cintra á Praia das Maças.—A empresa d'este caminho de ferro, electrico, projecta abrir a linha, para serviço publico, por todo o proximo mez.

Já recebeu de Nova-York oito carros.

Ramal de Braga.—A policia procede a averiguações ácerca da obstrução da linha ferrea, entre os kilometros 42 a 43, do ramal de Nine a Braga, com 25 travessas, quatro carris inteiros e quatro enormes pedras.

Se isto se desse na China diriamos que eram selvagens.

Apedrejamentos.—Vae-se attendendo mais á policia das vias ferreas impedindo a selvajaria dos apedrejamentos. Entre Coimbra e Alfarellos foram presos uns menores que brincavam innocentemente a partir vidros das carruagens. Naturalmente imitavam os paes.

Vias ferreas de interesse local.—A commissão encarregada de formular o regulamento para as concessões das vias ferreas assentes nas estradas ordinarias tem os seus trabalhos concluidos. Oxalá não venha pôr embaraços á construcção d'estas linhas que são verdadeiras arterias de trafego ou affluentes das grandes linhas.

Em Portugal é necessario animar e promover a sua construcção e não lhes pôr embaraços.

Caminhos de ferro do Estado.—Effectuou-se o concurso para a construcção e exploração da linha ferrea de Portalegre, Extremoz por Souzel, Fronteira, Alter do Chão, Portalegre a Castello de Vide, e seu ramal de Fronteira a Aviz.

Apresentaram-se duas propostas, uma de um grupo representado pelo sr. engenheiro Henrique Moreira, e outra do industrial sr. José Pedro de Mattos.

A base do concurso era a redução no numero de annos da concessão e o maior numero de garantias technicas offerecidas.

—Os povos de Móra andam entusiasmados com a perspectiva da construcção d'esta linha. Tendo ido ali o nosso collega engenheiro Fernando de Sousa em serviço do conselho de administração de que é digno membro, foi victoriado e recebido com manifestações de affectuosa estima e consideração.

Estação de Coimbra.—Deve ser resolvida por uma commissão d'engenheiros do estado a questão suscitada pela cidade de Coimbra que se oppõe ao alargamento da estação nova porque considera esse alargamento prejudicial aos melhoramentos em projecto da mesma cidade.

Lourenço Marques.—Além das 4 locomotivas encomendadas em 1902 com 60 vagons fechados, e duas locomotivas compradas nesse anno, foi dada agora auctorização para a compra de mais 3 locomotivas e 12 kilometros de linha. Vão ser compradas também algumas carruagens de 1.ª e 2.ª classe para que o serviço compita bem com o da linha do Natal.

Linha do Lobito.—Corre que se complicaram os negocios da companhia para a construcção d'esta linha. Em Benguella suspenderam-se os trabalhos.

Seguiu para Londres o engenheiro Joaquim José Machado, que ali vae tratar de assumptos relativos a esta via ferrea.

LINHAS ESTRANGEIRAS

HESPAÑA

A companhia *del Norte* adquiriu 5.000 metros quadrados de terreno para alargamento da sua estação de Madrid. Accrescenta um novo corpo ao edificio de Principe Pio.

A companhia *Madrid a Zaragoza y a Alicante* introduziu no serviço dos comboios correios vagons restaurantes, que podem ser frequentados pelos passageiros de todas as classes.

Foi concedida uma linha ferrea de Malaga a Torre del Mar ao sr. Tomas Heredia Grund.

FRANÇA

Foi auctorizada a abertura á exploração da linha de tremvias entre Jassans e a ponte de Frans no departamento de Ain.

As linhas ferreas de interesse local com garantia do estado mediam em dezembro de 1902 4.533 kim. e estavam em exploração 4.321 kim.

Custaram 316.338.590 fr., deram de receitas 15.674.144, tiveram de despesas 13.833.144 ou 3.627 fr. por kim., dando a receita liquida de 426 fr. por kim.

Houve augmento de receitas sobre o anno de 1901, em que apenas se attingiu a cifra de 326 fr. por kim. de receita liquida.

Nos caminhos de ferro de interesse local não tendo garantia do estado, a extensão total era de 1.228 em igual epoca, com 1.219 kim. em exploração.

Custaram 249.170.581 fr., deram de receitas 21.738.941 fr., tiveram de despesas 15.512.618 frs. com a receita liquida de 6.226.323 ou 17.863 fr. por kim., e o producto liquido de 5.116 fr. por kim.

No anno de 1901 este producto liquido tinha sido de 3.604 fr.

Foi aberta á circulação a secção de Dijon a Val-Suçon com 23,km870.

BELGICA

Segundo o relatorio de M. J. Renkin apresentado á «camara dos representantes belgas» para o orçamento de 1903, a exploração da rede do estado vae tendo de anno para anno um coefficiente maior.

Foi de 55,27 no quinquennio de 85 a 89; de 58,00 de 90 a 94; de 58,34 de 95 a 99.

Em 1900 subiu a 67,13 e em 1901 a 67,18, não entrando ainda com a importancia das reformas do pessoal.

Apesar portanto das altas receitas a despesa sóbe.

Este relatório dá muitos argumentos aos adversários da exploração por conta do estado.

INGLATERRA

Em 1901 houve apenas 476 desastres que produziram ferimentos nas linhas inglesas, resultado muito favorável quando se compara com os que houve a lamentar na America: 4.128 ferimentos e 249 mortes.

*

A *Great Western* abriu ao tráfego a sua nova linha de Londres ao Paiz de Galles, via Badminton e Wootton Bassett.

D'este modo Cardiff ficará distando da metropole 143 milhas em vez de 170 e Swansea 188 em vez de 215.

A linha tem 143 milhas que se percorrem em 175 minutos.

AUSTRIA

No final do anno de 1901 a extensão das linhas ferreas a vapor ou electricas d'este paiz era de 20.695,912 kim.

Em 1902 foram abertas ao tráfego mais 477,710 kim. de novas linhas.

Pertencem ao estado austro-hungaro 11.960,807 kim; a companhias particulares 8.520,365; pertencem ao estado mas são explorados por estrangeiros 115,265; são estrangeiros 99,475.

No fim do anno de 1902 o material comprehendia 5.814 locomotoras, 4.531 tenders, 14.829 carruagens, 137.144 vagon.

CANADA

Foi assignado o contracto entre o governo e a companhia do *Grand Trunk-Pacific* para a construção da linha transcontinental Canadiense, de Moncton ao Pacifico.

O governo construe por sua conta a parte que vae até Winnipeg; d'aqui ao Pacifico a construção é feita pela companhia com a garantia de 13.000 dollars por milha em planicie e 30.000 em montanha.

Deve estar completa no fim de 5 annos.

BRAZIL

Começaram as obras da via ferrea de Goyaz a Matto Grosso, linha que tem importancia commercial e estrategica.

Atravessa a zona de Coxim, Tacuary, S. Lourenço e Paraguay.

Liga-se assim o Rio de Janeiro com aquelle estado.

Pensa-se em aproveitar as quedas de agua de Avandandana, Itapura e Rio Paraná acima da confluencia de Tietê.

O estado de S. Paulo é cortado.

CHINA

Foi autorizada a construção d'uma via ferrea de Shanghai a Nanquim, para o que o estado emittiu um emprestimo garantido pelo governo.

ARGELIA

As receitas das linhas argelinas nas suas diferentes linhas foram em 1902 e 1901 as seguintes:

		1902	1901
Paris-Lyon-Mediterraneo.	em 513 kim.	10.301.306 f.	9.664.270
Este Argelino	" 898 "	8.138.009 "	7.790.100
Bône, Guelma	" 1.122 "	9.714.350 "	8.894.180
Oeste Argelina	" 379 "	4.017.619 "	3.725.869
Franco Argelina	" 786 "	3.970.414 "	4.089.037
Mokta-el-kadid	" 33 "	68.098 "	62.538
		3.731	36.211.806
			34.227.004

Houve portanto um augmento de 1.964.802 francos.

RHODESIA

Foi aberto ao tráfego o troço *Bulawayo a Victoria Falls* com 167 milhas, que serve a região carbonifera de *Waukie*.

Avisos de serviço

Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

Alteração provisoria do horario

Desde 21 do corrente até 31 de outubro são substituidas as maschas dos comboios n.º 21 e 22 pelas seguintes:

Comboio n.º 21. Tarde.—Lisboa 2,30; Barreiro 3,12; Barreiro A 3,16; Lavradio 3,20; Alhos Vedros 3,26; Moita 3,31; Pinhal Novo 3,43; Palmella 3,55; Setubal 4,5.

Comboio n.º 22. Tarde.—Setubal 4,35; Palmella 4,46; Pinhal

Novo 5,6; Moita 5,20; Alhos Vedros 5,25; Lavradio 5,31; Barreiro A 5,36; Barreiro 5,51; Lisboa 6,26.

A partir do dia 1 de novembro proximo futuro, continua em vigor o actual horario, cessando até 31 de março, inclusive, a carreira do vapor em ligação com o comboio n.º 22, conforme está indicado no mesmo horario.

Lisboa, 5 de setembro de 1903.

Feira nova e tourada em beneficio dos famintos de Cabo Verde, em Evora

em 11 de Outubro de 1903

Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos das estações abaixo designadas para a de Evora.

Lisboa, 1.ª classe 2\$500, 2.ª classe 2\$000, 3.ª classe 1\$400; Barreiro, 2\$300, 1\$800, 1\$300; Barreiro A, 2\$300, 1\$800, 1\$300; Pinhal Novo, 2\$000, 1\$500, 1\$000; Setubal, 2\$200, 1\$700, 1\$200; Poceirão, 1\$700, 1\$300, 900; Vendas Novas, 1\$200, 900, 700; Montemor, 900, 700, 500; Casa Branca, 500, 400, 300; Beja, 1\$800, 1\$400, 1\$000; Monte das Flores, 200, 150, 100; Azaruja, 400, 300, 200; Valle do Pereiro, 500, 400, 300; Venda do Duque, 600, 500, 400; Evora Monte, 800, 600, 450; Estremoz, 1\$100, 800, 600.

Lisboa, 22 de Setembro de 1903.

Arrematações

Caminhos de Ferro do Estado

Direcção do Sul e Sueste

Prolongamento de Faro a Villa Real de Santo Antonio

Lanço de Olhão á Fuzeta

Faz-se publico que no dia 8 de outubro de 1903, pelas doze horas da manhã, na secretaria da construção do prolongamento de Faro a Villa Real de Santo Antonio, perante a commissão presidida pelo engenheiro-chefe da mesma construção, terá logar a arrematação para a execução das empreitadas n.ºs 14 e 15, de construção de muros de vedação da estação de Olhão e fornecimento de 10.000 metros cubicos de pedra britada para ballastro, sendo a base de licitação respectivamente de 1:530\$000 e 2:400\$000 réis.

O deposito provisorio para ser admittido a licitar é de 38\$250 réis para a primeira e 60\$000 réis para a segunda.

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

Os projectos, cadernos de encargos e as condições de arrematação podem ser examinados todos os dias uteis, desde as nove horas da manhã ás tres horas da tarde, na secretaria da referida construção em Faro.

Faro, 14 de setembro de 1903.

Conselho de Administração

Pelo presente annuncio se faz publico que perante o Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado se acha aberto concurso publico para a construção e exploração das linhas de Braga a Guimarães, do Alto Minho, Braga a Monção, e do Valle do Lima, Vianna a Ponte da Barca, nos termos do decreto de 10 do corrente mez e do programma e caderno de encargos approvados por portaria de 6 de maio ultimo, devendo effectuar-se a entrega e abertura das propostas no dia 28 de novembro proximo futuro, ao meio dia, na sala das sessões do conselho de administração.

Na secretaria do mesmo conselho se acham patentes os documentos a que se refere o programma e que ahi poderão ser consultados todos os dias uteis, das onze horas da manhã ás quatro da tarde.

Lisboa, 18 de setembro de 1903.

Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes

Fornecimento de oleo de linhaça crú

No dia 5 de outubro pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a commissão executiva d'esta Compa-

nhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 15.000 kilogrammas d'óleo de linhaça crú.

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

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

Lisboa 24 de setembro de 1903.

Fornecimento de óleo mineral para injeção de travessas

No dia 12 de outubro pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 900 toneladas d'óleo mineral para injeção de travessas.

As condições estão patentes em Lisboa, na repartição central dos Armazens (edifício da estação de Santa Apolonia) todos os

dias uteis, das 10 horas da manhã ás 4 da tarde, e em Paris nos escriptorios da Companhia, 28 rue de Châteaudun.

Lisboa, 4 de setembro de 1903.

Leilão

Em 12 de outubro proximo futuro e dias seguintes, ás onze horas da manhã, por intermédio do agente de leilões Casimiro Candido da Cunha, na estação principal d'esta companhia em Lisboa, Caes dos Soldados, e em virtude do artigo 111.º das disposições communs ás tarifas geraes de grande e pequena velocidade em vigor nas linhas d'esta companhia, proceder-se-ha á venda em hasta publica de todas as remessas com data anterior a 12 de agosto de 1903, bem como de outros volumes não reclamados.

Avisa se, portanto, os interessados de que poderão ainda retirar-as, pagando o seu debito á companhia, para o que deverão dirigir-se á Repartição de Reclamações e Investigações, todos os dias não santificados até 10 de outubro proximo futuro inclusive, das dez horas da manhã ás tres horas da tarde.

Lisboa, 21 de setembro de 1903.



INDUSTRIA PORTUGUEZA

OLEO
DE
FIGADOS
DE
BACALHAU

Arriaga

Para
uso
medico

PREPARADO SOB A DIRECÇÃO

Dr. G. O. d'Arriaga

DEPOSITARIOS

Pereira & Lane

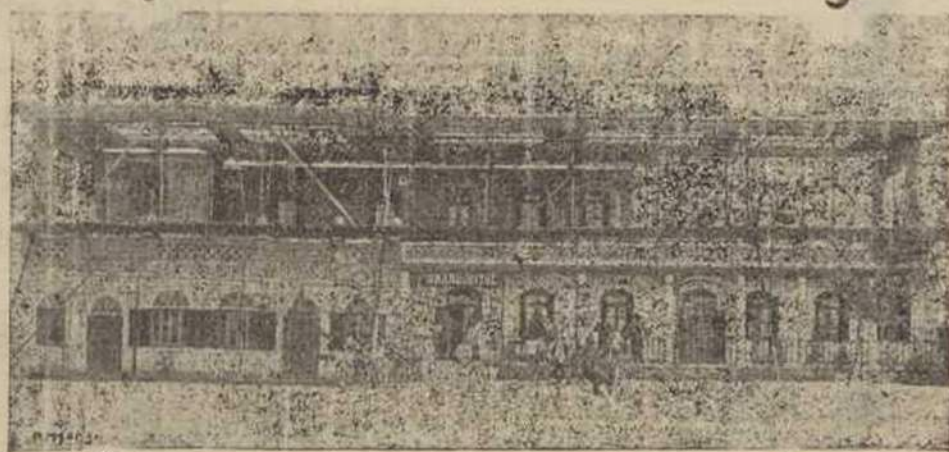
100, Rua de S. Julião, 2.º
LISBOA

REPRESENTANTE NO PORTO

A. Peixoto d'Oliveira e Silva
Rua dos Mercadores, 66, 1.º

GRANDE HOTEL

PEKKXX



Este novo e bem fornecido Hotel está situado
junto á legação da Austria

Tem grandes e bem arejados aposentos

CASAS DE BILHAR, DE JANTAR E DE FUMAR

GRANDE VARANDA E JARDIM

TODOS OS CONFORTOS

TRENS NA ESTAÇÃO

Excellent mesa e vinhos

GOLOKOLOSOFF.

Proprietario.

FILTROS MALLIÉ

PORCELLANA D'AMIANTO

ACADEMIA DAS SCIENCIAS-1893

PRIX MONTYON

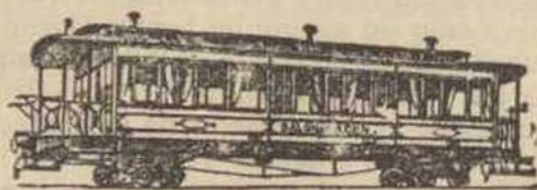
Depois das descobertas microbiologicas de Pasteur, dos drs. Koch, Brouardel, Ferrand, Miquel, etc., sobre as quaes se tem chamado a attenção do mundo inteiro, a necessidade da **pureza absoluta das aguas potaveis** impõe-se com força irresistivel. Assim, está reconhecido não só em França, como em todos os paizes, pelas summidades medicas, que **as aguas de beber devem ser filtradas**, porque as aguas na apparencia puras e limpidas **contem sempre microbios perigosos e parasitas** e tambem materias organicas, **perniciosas para a saude**.

Ha, portanto, a obrigação imposta pela hygiene, de que **ninguem deve beber agua sem ser filtrada**.

Unico deposito em Portugal dos **FILTROS MALLIÉ**

Antiga casa JOSÉ ALEXANDRE — 8, Rua Garrett, 12
LISBOA

WEGMANN & C.



CASSEL (ALLEMANHA)

FORNECEM

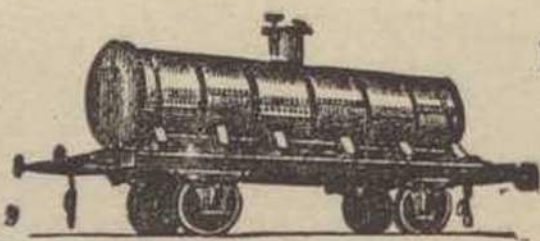


Carruagens para passageiros, de todas as classes e de todas as qualidades

Vagons para mercadorias de todas as qualidades

Vagons tanques para o transporte de petroleo, alcatrão, melão, alcool, etc.

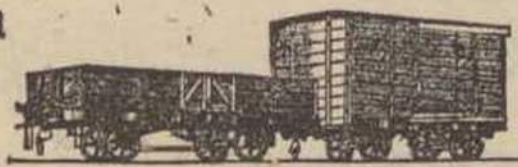
Vagons frigorificos para o transporte de cerveja, carne, peixe, etc. para todas as bitolas de via



Representante para Portugal e Hespanha

Adolfo Schell

Calle del Barquillo, 15—MADRID



Fabrica de cabos electricos Rheydt

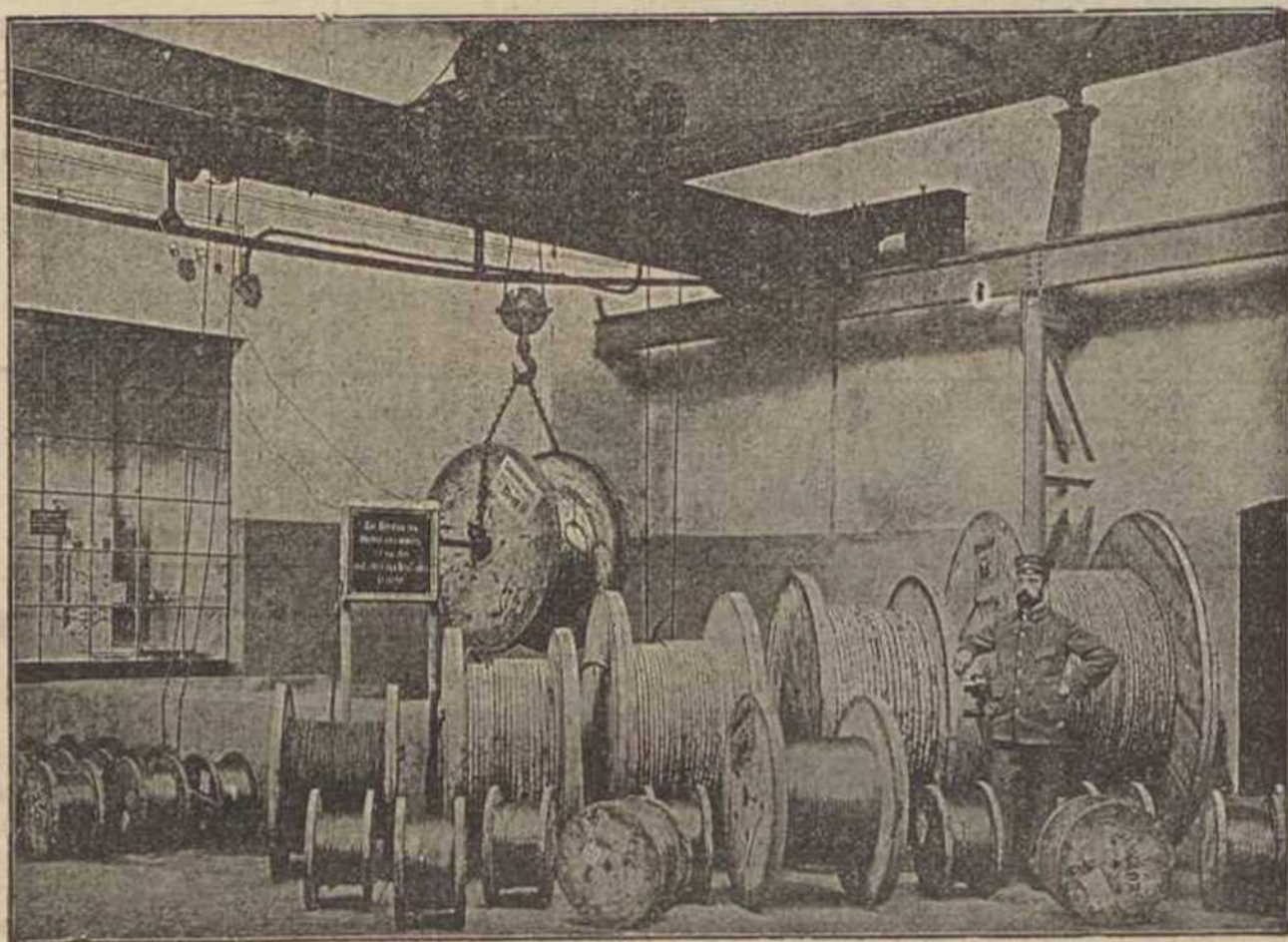
COMPANHIA POR ACÇÕES

Fabricação e collocação de todos os generos de cabos revestidos de chumbo para correntes de alta tensão, correntes continuas, polyphasicas e alternativas até 20.000 voltios.

Fabrica especial de arame


ESPECIALIDADE

Cabos para telephones com isolador de ar e de papel



Officina de ensaios (experiencia, exame)

Cabos para telegraphos e de signaes, para correio, marinha, serviço de incendios, minas

REFERENCIAS DE PRIMEIRA ORDEM  **CONTRACTOS FIRMES**

RHEYDT (Prussia rhenana)

Representante para Portugal e Hespanha, Adolfo Schell, Calle del Barquillo, 15—MADRID

AGUAS CHLORETADAS DA AMIEIRA

Abertura do Hotel e Estabelecimento balnear em 15 de maio

O successivo augmento no consumo d'estas aguas attestam bem a sua efficacia. Usam-se no tratamento da escrophulose, rheumatismo, molestias de pelle, ainda as mais rebeldes, syphilis, padecimentos de estomago, figado, baço, inflammacoes de quaesquer orgaos, utero, ovario, intestinos, leucorrhoeas, anemia e chlorose.

Deposito no escriptorio da Companhia, rua de S. Julião, 142; pharmacia Azevedo, Filhos, Rocio; José Feliciano d'Azevedo, Drogaria, Rua do Principe, 37 a 43.

HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 1 de outubro de 1903

COMPANHIA REAL

C. Sobré	Algés	C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-0 m.	5-45 m.	5-30 m.	5-45 m.
5-25 m.	5-40 m.	6-20 m.	6-38 m.
5-50 m.	6-5 m.	6-47 m.	7-3 m.
6-15 m.	6-34 m.	7-5 m.	7-24 m.
6-35 m.	6-50 m.	7-32 m.	7-48 m.
7-0 m.	7-16 m.	7-50 m.	8-8 m.
7-20 m.	7-35 m.	8-17 m.	8-33 m.
7-45 m.	8-4 m.	a 8-35 m.	8-45 m.
8-5 m.	8-20 m.	a 8-51 m.	9-2 m.
8-30 m.	8-45 m.	9-0 m.	9-18 m.
8-50 m.	9-5 m.	a 9-24 m.	9-31 m.
9-15 m.	9-34 m.	a 9-47 m.	10-3 m.
9-35 m.	9-50 m.	10-5 m.	10-24 m.
10-0 m.	10-15 m.	10-32 m.	10-48 m.
10-20 m.	10-35 m.	10-50 m.	11-8 m.
10-45 m.	11-4 m.	11-17 m.	11-33 m.
11-5 m.	11-20 m.	11-35 m.	11-54 m.
11-25 m.	11-40 m.	12-2 t.	12-18 t.
11-50 m.	12-5 t.	12-20 t.	12-38 t.
12-15 t.	12-34 t.	12-47 t.	1-3 t.
12-35 t.	12-50 t.	1-5 t.	1-24 t.
12-55 t.	1-10 t.	1-32 t.	1-48 t.
1-20 t.	1-35 t.	1-50 t.	2-8 t.
1-45 t.	2-4 t.	2-17 t.	2-33 t.
2-5 t.	2-20 t.	2-35 t.	2-54 t.
2-25 t.	2-41 t.	3-2 t.	3-18 t.
2-50 t.	3-5 t.	3-20 t.	3-38 t.
3-15 t.	3-35 t.	3-47 t.	4-3 t.
3-35 t.	3-50 t.	4-5 t.	4-24 t.
4-0 t.	4-16 t.	4-32 t.	4-48 t.
4-20 t.	4-35 t.	4-50 t.	5-8 t.
4-45 t.	5-4 t.	5-17 t.	5-33 t.
5-5 t.	5-20 t.	5-35 t.	5-54 t.
5-30 t.	5-46 t.	6-2 t.	6-18 t.
5-50 t.	6-5 t.	6-20 t.	6-38 t.
6-15 t.	6-34 t.	6-47 t.	7-3 t.
6-35 t.	6-50 t.	7-5 t.	7-24 t.
7-0 t.	7-15 t.	7-32 t.	7-48 t.
7-20 t.	7-35 t.	7-50 t.	8-8 n.
7-45 t.	8-4 n.	8-17 n.	8-33 n.
8-5 n.	8-20 n.	8-35 n.	8-54 n.
8-25 n.	8-40 n.	9-2 n.	9-18 n.
8-50 n.	9-5 n.	9-20 n.	9-38 n.
9-15 n.	9-34 n.	9-47 n.	10-3 n.
9-35 n.	9-50 n.	10-5 n.	10-24 n.
9-55 n.	10-10 n.	10-32 n.	10-48 n.
10-45 n.	11-5 n.	10-50 n.	11-8 n.
11-25 n.	11-40 n.	11-35 n.	11-54 n.
12-15 n.	12-34 n.	12-20 n.	12-38 n.
—	—	1-5 n.	1-24 n.

C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-25 m.	5-54 m.	6-6 m.	6-38 m.
8-5 m.	8-34 m.	8-46 m.	9-18 m.
11-25 m.	11-54 m.	12-6 t.	12-38 t.
12-35 t.	1-24 t.	1-36 t.	2-8 t.
2-25 t.	2-54 t.	3-6 t.	3-38 t.
8-25 n.	8-54 n.	9-6 n.	9-38 n.
9-55 n.	10-24 n.	10-36 n.	11-8 n.
11-25 n.	11-54 n.	12-6 n.	12-38 n.

C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-10 m.	6-47 m.	6-18 m.	7-24 m.
6-15 m.	7-20 m.	a 6-55 m.	7-32 m.
7-0 m.	7-50 m.	7-8 m.	8-8 m.
a 7-40 m.	8-17 m.	7-48 m.	8-45 m.
7-45 m.	8-50 m.	8-10 m.	9-2 m.
8-30 m.	9-25 m.	a 8-53 m.	9-31 m.
9-10 m.	9-47 m.	a 9-18 m.	10-24 m.
9-15 m.	10-20 m.	a 9-35 m.	10-32 m.
10-0 m.	10-36 m.	10-8 m.	11-8 m.
10-40 m.	11-17 m.	10-48 m.	11-54 m.
a 10-45 m.	11-50 m.	a 11-25 m.	12-2 t.
a 12-10 t.	12-47 t.	12-18 t.	1-24 t.
12-15 t.	1-20 t.	a 12-15 t.	1-32 t.
a 1-40 t.	2-17 t.	1-48 t.	2-34 t.
a 1-45 t.	2-50 t.	a 2-25 t.	3-2 t.
a 3-10 t.	3-47 t.	a 3-18 t.	4-24 t.
a 3-15 t.	4-20 t.	a 3-55 t.	4-32 t.
a 4-0 t.	4-56 t.	4-8 t.	5-8 t.
a 4-40 t.	5-17 t.	4-48 t.	5-54 t.
a 4-45 t.	5-50 t.	a 5-25 t.	6-2 t.
a 5-30 t.	6-25 t.	5-38 t.	6-38 t.
a 6-10 t.	6-47 t.	6-18 t.	7-24 t.
a 6-15 t.	7-20 t.	a 6-53 t.	7-32 t.
a 7-0 t.	7-56 t.	7-8 t.	8-8 n.
a 7-40 t.	8-17 n.	7-48 t.	8-54 n.
a 7-45 t.	8-50 n.	a 8-25 n.	9-2 n.
a 9-10 n.	9-47 n.	a 9-18 n.	10-24 n.
a 9-15 n.	10-20 n.	a 9-35 n.	10-32 n.
a 10-40 n.	11-17 n.	a 10-48 n.	11-54 n.
10-45 n.	11-50 n.	a 11-25 n.	12-2 n.
12-10 n.	12-47 n.	12-18 n.	1-24 n.
12-15 n.	1-20 n.	a 12-55 n.	1-32 n.

Todos param em P. Arcos, excepto os a

Lisboa	Queluz	Lisboa	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
9-40 m.	10-11 m.	10-30 m.	11-0 m.
11-40 m.	12-11 t.	12-30 t.	1-0 t.
1-40 t.	2-11 t.	2-30 t.	3-0 t.
7-40 t.	8-11 n.	8-30 n.	9-0 n.

Lisboa	Cintra	Lisboa	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-25 m.	7-29 m.	5-0 m.	5-58 m.
7-20 m.	8-27 m.	6-40 m.	7-38 m.
8-50 m.	9-55 m.	7-45 m.	8-44 m.
a 9-35 m.	10-15 m.	a 8-44 m.	9-16 m.
a 10-40 m.	11-45 m.	a 9-0 m.	10-0 m.
a 11-35 m.	12-15 t.	a 10-30 m.	11-7 m.
12-40 t.	1-43 t.	11-0 m.	12-0 t.
2-43 t.	3-45 t.	a 12-35 t.	1-10 t.
a 3-33 t.	4-32 t.	1-0 t.	2-0 t.
a 4-35 t.	5-16 t.	3-0 t.	4-2 t.
a 4-40 t.	5-47 t.	4-14 t.	5-10 t.
a 5-41 t.	6-39 t.	4-45 t.	5-11 t.
a 6-20 t.	7-0 t.	a 5-30 t.	6-5 t.
6-30 t.	7-40 t.	6-7 t.	7-0 t.
8-40 n.	9-46 n.	7-0 t.	8-0 n.
9-47 n.	10-56 n.	9-0 n.	10-0 n.
10-47 n.	11-56 n.	10-14 n.	11-9 n.
12-10 n.	1-12 n.	11-0 n.	12-0 n.

Lisboa	Sacavem	Lisboa	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-15 m.	6-58 m.	6-4 m.	6-48 m.
7-50 m.	8-34 m.	7-44 m.	8-28 m.
9-22 m.	10-6 m.	8-38 m.	9-22 m.
10-0 m.	10-44 m.	9-30 m.	10-14 m.
11-25 m.	12-9 t.	10-30 m.	11-14 m.
12-25 t.	1-9 t.	11-29 m.	12-13 t.
a 1-30 t.	2-14 t.	12-30 t.	1-17 t.
b 2-0 t.	2-44 t.	1-49 t.	2-34 t.
3-0 t.	3-44 t.	b 2-30 t.	3-14 t.
3-47 t.	4-31 t.	3-0 t.	3-47 t.
4-28 t.	5-12 t.	4-39 t.	5-23 t.
5-50 t.	6-38 t.	6-0 t.	6-44 t.
c 6-0 t.	6-22 t.	6-45 t.	7-29 t.
7-0 t.	7-44 t.	7-55 t.	8-39 n.
8-0 n.	8-44 n.	8-24 n.	9-8 n.
9-40 n.	10-24 n.	9-25 n.	10-10 n.
10-55 n.	11-58 n.	10-40 n.	11-24 n.
12-24 n.	1-7 n.	—	—

Lisboa	Povoia	Lisboa	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-15 m.	7-13 m.	7-30 m.	8-28 m.
10-0 m.	10-58 m.	11-15 m.	12-13 t.
3-0 t.	3-58 t.	4-25 t.	5-23 t.

Lisboa	V. Franca	Lisboa	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
4-28 t.	6-26 t.	5-25 m.	6-48 m.
5-50 t.	7-17 t.	7-59 m.	9-22 m.
10-55 n.	12-19 n.	7-45 t.	9-8 n.
12-24 n.	1-48 n.	8-45 n.	10-10 n.

Lisboa	Santarem	Lisboa	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
3-25 t.	5-47 t.	9-30 n.	11-46 n.

Lisboa	Entrancamento	Lisboa	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-0 m.	9-50 m.	6-30 m.	10-30 m.

Lisboa	Pampilhosa	Lisboa	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
9-5 m.	1-16 t.	e 7-50 t.	12-37 n.

—

Lisboa	Badajoz	Lisboa	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
9-20 m.	8-43 n.	5-25 m.	4-9 t.
11-15 m.	—	c 6-18 t.	—
7-15 t.	6-27 m.	6-40 t.	5-8 m.
9-30 n.	—	—	—

Lisboa	V. Alcantara	Lisboa	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
9-20 m.	6-30 t.	5-25 t.	5-8 m.
11-15 m.	—	—	—
7-15 t.	7-3 m.	8-5 n.	4-9 t.
9-30 n.	—	—	6-18 t.

Lisboa	Guarda	Lisboa	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
9-20 m.	2-59 n.	12-20 m.	4-9 t.
11-15 m.	—	c 6-18 t.	—
7-15 t.	10-5 m.	3-50 t.	5-8 m.
9-30 n.	—	—	—

Lisboa	T. Vedras	Figueira	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
4-20 t.	4-37 t.	10-0 m.	6-50 t.

Lisboa	Caldas	Lisboa	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
4-15 t.	7-1 t.	f 7-50 t.	10-33 n.

Lisboa	Figueira	Lisboa	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
7-0 m.	4-41 t.	5-20 m.	5-39 t.
6-45 t.	5-1 m.	5-0 t.	12-10 n.
—	—	7-50 t.	9-3 n.

Coimbra	Figueira	Coimbra	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-0 m.	7-46 m.	a 5-55 m.	7-36 m.
9-30 m.	10-41 m.	7-55 m.	9-20 m.
12-55 t.	2-41 t.	10-55 m.	12-32 t.
—	—	12-30 t.	3-10 t.
—	—	9-0 n.	11-30 n.

Lisboa	Barreiro	Lisboa	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-25 m.	7-0 m.	5-55 m.	6-30 m.
7-0 m.	7-35 m.	7-50 m.	8-25 m.
7-45 m.	8-20 m.	9-5 m.	9-40 m.
9-30 m.	10-5 m.	11-25 m.	12-0 t.
11-45 m.	12-10 t.	2-30 t.	3-5 t.
3-0 t.	3-35 t.	4-25 t.	5-0 t.
4-30 t.	5-5 t.	6-35 t.	7-40 t.
6-10 t.	6-45 t.	—	—

—

Pampilhosa	Mangualde	Pampilhosa	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-10 m.	8-35 m.	4-5 m.	7-15 m.
7-36 t.	11-0 n.	6-25 t.	9-35 n.

Mangualde	Guarda	Mangualde	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
8-50 m.	11-55 m.	k 3-15 t.	6-10 t.

Porto	Famalicão	Porto	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
9-43 m.	11-10 m.	4-23 m.	5-51 m.
2-3 t.	3-29 t.	11-38 m.	1-14 t.
5-32 t.	m 6-51 t.	m 3-50 t.	5-10 t.

Porto	Braga	Porto	
Partida	Chegada	Partida	Chegada
4-54 m.	8-26 m.	5-15 m.	8-5 m.
6-39 m.	8-27 m.	j 7-55 m.	9-43 m.
7-50 m.	10-20 m.	a 11-48 m.	1-14 t.
a 11-16 m.	1-2 t.	4-33 t.	7-5 t.
j 4-23 t.	6-11 t.	7-5 t.	10-44 n.
5-45 t.	8-27 n.	b 9-43 n.	10-59 n.
p 11-39 n.	4-44 n.	—	—

Nine	Braga	Nine



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 12 de Outubro sahirá o paquete **Nile** para

Teneriffe, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Aires

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

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

Vapores a sahir do porto de Lisboa



Africa oriental, (via Cabo), vapor allemão **Kanzler**. Sahirá a 2 de outubro. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.^o



Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Bahia**. Sahirá a 8 de outubro. Agentes, E. George, Succ., R. da Prata, 8, 2.^o



Bordeus vapor francez **Atlantique**. Esperado a 7 de outubro. Messageries Maritimes, Torlades & C.^a, Rua Aurea, 32, 1.^o



Dakar, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Aires, vapor francez **Amazona**. Sahirá a 9 de outubro. Messageries Maritimes, Torlades & C.^a, Rua Aurea, 32, 1.^o



Glasgow, vapor inglez **Baron Huntly**. Sahirá a 6 de outubro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Havre e Hamburgo, vapor allemão **Rosario**. Sahirá a 6 de outubro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, R. dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Liverpool, vapor inglez **Oporto**. Sahirá a 2 de outubro. Agentes, Mascarenhas & C.^a, T. do Corpo Santo, 10, 1.^o



Londres, vapor inglez **Lusitania**. Sahirá a 1 de outubro. Agentes, Mascarenhas & C.^a, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.^o



Madeira, S. Vicente, S. Thiago, Principe, S. Thomé, Landana, Cabinda, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguella, Mossamedes, vapor portuguez **Cazengo**. Sahirá a 6 de outubro. Empresa Nacional de Navegação, Rua da Prata, 8, 1.^o



Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Aires, vapor inglez **Thames**. Sahirá a 26 de outubro. Agentes, James Rawes, & C.^a, R. El-Rei, 31, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor allemão **Paranaguá**. Sahirá a 2 de outubro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Obidense**. Sahirá a 7 de outubro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, Rua do Alecrim, 10, 1.^o



Pará, Maranhão e Ceará, vapor allemão **Carl Menzell**. Sahirá a 13 de outubro. Agentes, Henry Burnay & C.^a, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.^o



Pará e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Ambrose**. Sahirá a 17 de outubro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, R. Alecrim, 10, 1.^o



Pará e Manaus, (via Madeira), vapor inglez **Jerome**. Sahirá a 27 de outubro. Agentes, Garland Laidley & C.^a, R. do Alecrim, 10, 1.^o



Pernambuco, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Altenburg**. Sahirá a 14 de outubro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.^o



S. Miguel, Terceira, Graciosa (Santa Cruz), S. Jorge (Calheta), Lages do Pico, Fayal, Flores e Corvo, vapor portuguez **Açor**. Sahirá a 5 de outubro. Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.^o



S. Thomé, Loanda, Lourenço Marques, Beira, Moçambique, vapor portuguez. Sahirá a 12 de outubro. Empresa Nacional de Navegação, Rua da Prata, 8, 1.^o



S. Vcente, Rio de Janeiro, Montevideu, Buenos Aires, Valparaíso e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Panamá**. Sahirá a 7 de outubro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o



Teneriffe, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideu e Buenos Aires, vapor inglez **Nile**. Sahirá a 12 de outubro. Agentes, James Rawes, & C.^a, R. El-Rei, 31, 1.^o



Vigo, La Pallice e Liverpool, vapor inglez **California**. Sahirá a 7 de outubro. Agentes, E. Pinto Basto & C.^a, Caes do Sodré, 64, 1.^o

H. PARRY & SON

Officinas de Machinas

CALDEIRAS E CONSTRUCCOES NAVAES

34, Rua Vinte e Quatro de Julho, 36—LISBOA

Estaleiro no GINJAL

Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

Serviço combinado com as Companhias dos Caminhos de Ferro do Porto á Pova e Famalicão,
de Salamanca á fronteira de Portugal,
de Medina del Campo a Salamanca e do Norte de Hespanha

Tarifa especial P. H. n.º 2—GRANDE VELOCIDADE

PARA TRANSPORTE DE

AVES E GENEROS FRESCOS

Approvada por despacho ministerial de 11 de Setembro de 1903

EM VIGOR DESDE 1 DE OUTUBRO DE 1903

§ 1.º

**Anchovas frescas ou salpicadas em sal,
gelo ou neve
Aves mortas
Caça
Caracoas
Carnes frescas
Escabeches
Fructas frescas
Gelo**

**Hortalças
Legumes frescos
Leite
Manteiga e mantequilha fresca
Mariscos
Queijo fresco
Requeijão
Sardinha fresca ou salpicada em sal,
gelo ou neve**

De uma estação qualquer das linhas do Minho e Douro para outra qualquer das linhas
do Norte de Hespanha, que se seguem:

**Madrid a Irun e Hendaya
Villalba a Medina, por Segovia
Venta de Baños a Alar (San Quirce)
Alar (San Quirce) a Santander
Castejon a Bilbao
Alsasua a Barcelona**

**Tudela a Tarazona
Pardienta a Jaca
Selgua a Barbastro
Lerida a Reus
Tarragona e Barcelona a San Juan de
las Abadesas**

OU VICE-VERSA

Preço por tonelada e kilometro 51 réis

§ 2.º

As mesmas mercadorias indicadas no § 1.º

Das estações abaixo indicadas para a de Madrid (Príncipe Pio) ou vice-versa	Preços por 1:000 kilos — Réis
Porto	23\$040
Valença	28\$530
Braga	25\$020
Leixões, Mattosinhos ou Leça	26\$280
Pova	25\$020

Nota—Estes preços são applicaveis ás estações intermedias,
sempre que a taxa assim calculada, seja mais vantajosa para os
expedidores que os das tarifas geraes ou especiaes da cada linha.

Condições referentes aos §§ 1.º e 2.º

1.ª Em virtude da natureza da maior parte d'estes generos e do grande percurso que effectuam, considera-se como quebra natural a percentagem que se indica no quadro seguinte:

Mercadorias	Percentagem
Caracoas	2,50
Carnes frescas	2,50
Fructas e legumes frescos	4
Manteiga e manteiguilha frescas	4
Mariscos, escabeches e peixe fresco sem gelo nem sal	3
Peixe fresco com gelo	10
Peixe fresco com sal	6
Queijo	2
Requeijão	3

Nota — Para as mercadorias não indicadas n'este quadro e a cujo transporte seja applicavel esta tarifa, a quebra natural será calculada segundo a percentagem indicada na tarifa geral.

2.ª As caixas empregadas para o transporte de manteiga, queijos, etc., serão de madeira consistente, com iniciaes marcadas a fogo.

Estas remessas seguirão pelo primeiro comboio de passageiros que leve carruagens de todas as classes, desde que sejam apresentadas a despacho, pelo menos, 3 horas antes da partida do comboio.

§ 3.º

Aves vivas, em jaulas de madeira, e ovos

Das estações abaixo indicadas para a de Madrid (Príncipe Pio) ou vice-versa	Preços por 1.000 kilos — Réis
Porto	28\$800
Valença	34\$290
Braga	30\$780
Leixões, Mattosinhos ou Leça	32\$040
Povoa	30\$780

Nota — Estes preços são applicaveis ás estações intermedias, sempre que a taxa assim calculada seja mais vantajosa para os expedidores, que a das tarifas geraes ou especiaes de cada linha.

Condições referentes ao § 3.º

1.ª Só se admittem, para transporte de aves, jaulas com grades pregadas e de madeira resistente, com uma unica porta, construidas de fôrma que não seja possivel a sahida ou o roubo das aves pelos espaços que medeiam entre as grades. Estas jaulas serão rotuladas com letras ou marcas especiaes, feitas a fogo, e não sendo possivel, terão etiquetas de madeira, zinco, ferro ou lata, com letras ou marcas especiaes feitas a fogo, seguras por grossos fios d'arame.

2.ª Os expedidores precintarão a porta das jaulas com grossos fios d'arame e sellos de chumbo tendo o nome e iniciaes ou marca do expedidor. Mencionar-se-ha na escripturação que os volumes foram precintados pelo expedidor e indicar-se-ha o nome, letras ou marcas especiaes gravadas no sello.

Quando, por se quebrarem uma ou mais travessas das jaulas, as Administrações sejam responsaveis pela falta parcial da mercadoria, as reclamações resolver-se-hão conforme a base indicada na condição 4.ª

3.ª É necessario que as jaulas e caixas se apresentem acondicionadas de sorte que possam carregar-se umas sobre as outras, sem prejuizo do conteudo, quer por falta de firmeza do envolvero, quer por falta de capacidade. Para isso as jaulas deverão ter 0^m,35 de altura e 0^m,75 de largo, e cada metro quadrado de superficie não levará mais de 33 aves.

As Administrações transportadoras, em caso algum, se encarregarão da alimentação das aves, e não serão, portanto, responsaveis por morte ou depreciação das mesmas, a não ser em caso de injustificado atraso ou negligencia e má condição de transporte.

4.ª Nos casos em que as Administrações combinadas sejam responsaveis, a indemnisação será feita á razão de

2,38 pesetas para as remessas de pombos e pombas, 3 pesetas para as de frangos, 3,07 pesetas para as de galinhas, e 3,43 pesetas para as de perús, por cada kilogramma que falte no pezo das remessas.

Para as remessas d'outras especies de aves, a indemnisação será fixada pelo preço que a mercadoria tiver no mercado.

Em todos os casos, deduzir-se-ha préviamente do pezo bruto, como quebra natural para as remessas de aves:

Até 200 kilometros de percurso.	4 por cento
Além de 200 kilometros de percurso	2 por cento por cada 100 kilometros

Maximum, qualquer que seja o percurso:

De 1 de maio a 31 de outubro	8 por cento
De 1 de novembro a 30 de abril	6 por cento

5.^a As expedições poderão fazer-se indistinctamente em wagons fechados ou abertos, sem que por tal se possa exigir qualquer responsabilidade ás Administrações combinadas.

6.^a As remessas de ovos só serão accites a despacho em caixotes de boa construcção, precintados como se diz na condição 2.^a, devendo a mercadoria ser embalada com palha trilhada para evitar avarias, não podendo o pezo de cada caixote exceder a 50 kilogrammas.

As caixas destinadas a estes transportes deverão ser construidas com taboas de madeira, cuja espessura minima será de 0^m,015. As Administrações combinadas não se responsabilisam pelas avarias produzidas nas remessas fóra d'estas condições.

As faltas de ovos, por que sejam responsaveis as Administrações combinadas, serão pagas á razão de 1,50 pesetas cada kilogramma, depois de deduzido o pezo do envolvero.

7.^a A entrega dos volumes na estação de destino, sem quebra ou falta de taboas ou travessas e com os precintos intactos, exime as Administrações transportadoras de qualquer reclamação por falta de pezo ou do conteúdo dos volumes.

8.^a Quando as delegações aduaneiras exigirem a abertura dos volumes, e que, por esse motivo, tenha de se inutilisar os precintos, serão os volumes novamente precintados com o sello do despachante designado pelo consignatario, ou pelo que, á falta de indicação, faça o despacho, dando este sello as mesmas garantias de irresponsabilidade para as Administrações transportadoras, no que diz respeito ás condições 3.^a e 7.^a

9.^a Não se admittem remessas de aves ou ovos, por esta tarifa, que não estejam nas condições exigidas na mesma.

10.^a Estas remessas seguirão pelos comboios que levem passageiros de todas as classes e que saiam uma hora depois de feito o despacho, continuando pelos outros comboios que directamente enlacem com aquelles.

Condições communs aos §§ 1.^o, 2.^o e 3.^o

1.^a Nos preços d'esta tarifa estão só comprehendidas as despesas de transporte, manobras e transmissão.

Não estão, portanto, comprehendidas:

- As despesas de operações, formalidade e direitos nas alfandegas;
- Os impostos para o governo hespanhol;
- O sello para o governo portuguez;
- Os direitos de guia e registo para Minho e Douro.

2.^a As expedições de pezo inferior a 10 kilogrammas, pagam como se tivessem este pezo; aquellas cujo pezo exceda a 10 kilogrammas, pagam por fracções individeis de 5 kilogrammas.

3.^a As administrações combinadas reservam-se o direito de ampliar por mais 12 horas, o praso regulamentar, para a entrega das remessas.

4.^a Não se admittem as remessas cujas caixas não estejam nas condições exigidas por esta tarifa.

5.^a As Administrações combinadas declinam toda a responsabilidade pelas avarias resultantes do mau acondicionamento das remessas, ou da propria natureza dos generos, e pelas resultantes de caso de força maior.

6.^a As remessas realisadas com a applicação d'esta tarifa, só serão accites em porte pago á partida.

7.^a É obrigatoria a applicação dos preços d'esta tarifa, sempre que d'ahi resulte vantagem para os expedidores, salvo quando estes designem na nota d'expedição outra tarifa que seja tambem applicavel á mesma mercadoria e ao percurso a que esta se destina.

8.^a Estes transportes ficam sujeitos ás condições das tarifas geraes de cada Administração combinada, em tudo que não fôr contrario ás disposições precedentes.

§ 4.^o

AVES VIVAS, em wagons de propriedade dos expedidores e carregados em plataformas das Administrações combinadas, sempre que as suas dimensões não excedam as do material empregado nas mesmas Administrações

De uma estação qualquer das linhas do Minho e Douro, para outra qualquer das linhas do Norte de Hespanha, indicadas no § 1. ^o ou vice-versa.	Preço por wagon e kilometro	
	Carregado com aves	Vazio de regresso
	RÉIS	RÉIS
	180	18

1.ª O material só será admittido a circular nas respectivas linhas ferreas, depois de ter sido examinado e recebido pelos serviços de tracção e officinas das Administrações combinadas e deverá ser apresentado devidamente lubrificado. A lubrificação em transito será feita pelo pessoal das linhas ferreas, considerando-se o referido material como se pertencesse ás mesmas linhas.

2.ª A conservação dos wagons fica a cargo dos proprietarios, que deverão provêr ao seu bom estado de circulação.

3.ª Se os wagons necessitarem, em transito, de qualquer reparação, serão estas executadas pelas Administrações combinadas, por conta dos proprietarios, cobrando-se, por essas operações, o preço regulamentar (gastos geraes comprehendidos) além do preço de transporte, se houver augmento de trajecto; isto é, se a reparação exigir que o wagon seja transportado desde o ponto onde se tiver dado a avaria até áquelle onde tenha de se effectuar a reparação.

As Administrações combinadas apresentarão ao proprietario do material uma factura detalhada dos gastos correspondentes a estas operações.

4.ª As Administrações não se responsabilisam pelas avarias resultantes de casos fortuitos ou de força maior.

5.ª O expedidor e o consignatario deverão fazer verificar nas estações de sahida e de destino, com a assistencia dos empregados das Administrações combinadas, o estado em que os wagons são entregues ou recebidos. Não se cumprindo esta formalidade, entender-se-ha que o expedidor e o consignatario se conformam com as declarações dos referidos empregados.

6.ª Cada wagon terá de ambos os lados o nome e appellido do proprietario.

Condições do § 4.º, referentes ao transporte

1.ª Nos preços d'este paragrapho estão comprehendidos os gastos de transporte, evoluções e manobras, e os de transmissão de uma para outra linha.

Não estão comprehendidos, porém:

a) As despesas de operações, formalidades e direitos nas respectivas alfandegas;

b) Os impostos para o thesouro hespanhol;

c) Os direitos de guia, registo e sello para Minho e Douro.

2.ª As operações de carga e descarga serão effectuadas por conta e risco dos expedidores e consignatarios.

3.ª Cada wagon carregado deverá ser expedido em nome de um só expedidor e consignatario e destinado a uma só estação.

4.ª Os wagons carregados serão transportados pelos comboios mixtos; e, quando seja possivel, pelos comboios correios, reservando-se as Administrações combinadas a faculdade de ampliarem o prazo de transporte até ao dobro do tempo estabelecido para a marcha dos comboios mixtos, sem que por este tacto lhes possa ser exigida qualquer responsabilidade ou indemnisação.

Para que o transporte possa ter logar pelos comboios correios, deverá o material ser provido de freios de vacuo ou de tubos de intercomunicação.

5.ª A devolução do material vazio será effectuada pelos comboios de mercadorias, ficando estes transportes sujeitos aos prazos regulamentares que vigoram para as expedições de pequena velocidade.

6.ª É concedido em cada Administração um passe de ida e volta, em 3.ª classe, desde o ponto de origem ao de destino da remessa, afim de que seja acompanhada por um conductor, sob cuja vigilancia será feito o transporte; ficando a seu cargo cuidar da alimentação e guarda das aves; ficando as Administrações isentas de qualquer responsabilidade, não só pelos incidentes da viagem, independentes da sua vontade e inherentes a esta classe de transportes como tambem pelas faltas d'aves, que se derem em virtude das portas do wagon irem abertas, pelo mau estado das grades, etc.

7.ª As Administrações combinadas são isentas de responsabilidade proveniente de faltas, avarias, asphyxia ou estrangulamento das aves.

8.ª O passe do conductor é valido, para a ida, unicamente pelo comboio que conduzir os wagons carregados; e, para a volta, por qualquer comboio que tenha carruagens da classe correspondente, ficando nullo se não fôr utilizado no regresso dentro dos trinta dias seguintes ao da data em que foi concedido.

Este passe fica sujeito ao imposto correspondente ao thesouro hespanhol.

9.ª A ida deverá o conductor da remessa transportar-se no mesmo wagon que conduzir as aves, se as condições do vehiculo o permittirem. No caso contrario, fará a viagem em carruagem da classe correspondente ao passe.

Tanto á ida como á volta não poderá o conductor transportar como bagagem mais do que a que possa conduzir em seu poder, de conformidade com as disposições vigentes nas Administrações combinadas.

10.ª Os passes só serão concedidos quando o expedidor os requisiar na nota de expedição, devendo ao mesmo tempo mencionar o nome e appellido do conductor que deve acompanhar as remessas. Os empregados das linhas ferreas poderão exigir, sempre que o julguem necessario, que o portador do passe justifique a sua identidade.

11.ª No caso de paralisação do material, por não ser aproveitado temporariamente nos transportes, cobrarão as Administrações combinadas um direito de 45 réis por dia e wagon.

12.ª Estes transportes ficam sujeitos ás condições das tarifas geraes de cada linha combinada, em tudo que não seja contrario ás disposições precedentes.

Pela presente fica annullada e substituida a tarifa de grande velocidade P. H. n.º 2, datada de 21 de maio de 1894.

Porto, 14 de setembro de 1903.

O Conselheiro-Director,

João G. Povoas.



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Linhas de Leste e Norte e seus ramaes, de Lisboa a Cintra e Torres Vedras, de Torres Vedras á Figueira da Foz e Alfarellos, e da Beira Baixa

TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 10 — PEQUENA VELOCIDADE

Em applicação desde 10 de Outubro de 1903

MERCADORIAS DIVERSAS

Por expedições do pezo minimo de 500 kilogrammas ou pagando como tal

SEGUNDO A SEGUINTE

Classificação das mercadorias comprehendidas n'esta tarifa

Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga minima dos wagons completos—Toneladas	Preços especiais	Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga minima dos wagons completos—Toneladas	Preços especiais
Abacá (<i>canhamo de Manilha</i>)					Acido pyrolenhoso	3	3. ^a	—	—
com preparo (a)	4	2. ^a	8	C	Aço bronzado	4	2. ^a	—	—
» (<i>canhamo de Manilha</i>)					» esmaltado	4	2. ^a	—	—
em bruto (b)	4	3. ^a	8	C	» galvanizado, nickelado, pra-				
» (<i>canhamo de Manilha</i>)					teado, dourado, acobreado	4	4. ^a	—	—
<u>em obra não designa-</u>					» coberto com <u>qualquer me-</u>				
<u>da</u> (a)	2	2. ^a	—	C	tal não designado	4	4. ^a	—	—
Abanos	24	3. ^a	—	—	» pulido	4	2. ^a	—	—
Abelhas	—	1. ^a	—	—	» torneado	4	2. ^a	—	—
Accumuladores de electricidade.	22	2. ^a	—	—	Agua distillada	3	2. ^a	—	—
Acetato de alumina	3	3. ^a	—	—	» raz commum	3	3. ^a	—	—
» cal	3	3. ^a	—	—	Aivecas (<i>instrumentos agricolas</i>)	5	4. ^a	—	—
» chumbo (<i>assucar de</i>					Alambiques	24	2. ^a	—	—
<i>Saturno</i>)	3	3. ^a	—	—	Alavancas	5	4. ^a	—	—
» cobre	3	3. ^a	—	—	Albardas	25	2. ^a	—	—
» ferro	3	3. ^a	—	—	Albardões	25	2. ^a	—	—
» potassio	3	3. ^a	—	—	Alcali volatil (<i>carbonato de am-</i>				
» sodio	3	3. ^a	—	—	<i>monia</i>)	3	3. ^a	—	—
Acido acetico	3	3. ^a	—	—	Alcaparras	14	4. ^a	—	—
» estearico	3	3. ^a	8	—	Alcatifas	6	2. ^a	—	—
» gordo branco de palma.	3	3. ^a	8	—	Aldrabas	5	3. ^a	—	—
» oxalico	3	3. ^a	—	—	Alecrim	—	1. ^a	5	—
» palmitico	3	3. ^a	8	—	Alfa (<i>esparto</i>) com preparo (a)	4	2. ^a	8	—

Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos—Toneladas	Preços especiais	Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos—Toneladas	Preços especiais
Alfa (<i>esparto</i>) em bruto (b) . . .	1	3. ^a	8	C	Amianto (<i>asbesto</i>) em obra	2	2. ^a	—	—
» (») em obra não designada (a)	2	2. ^a	—	C	Amido (<i>pós de gomma</i>)	11	3. ^a	8	—
Alfazema	—	1. ^a	5	—	Ammonia	3	2. ^a	—	—
Alforjes	2	2. ^a	—	—	Ammoniac	3	2. ^a	—	—
Algodão em bruto (b)	1	3. ^a	—	C	Anchovas em conserva	11	1. ^a	—	—
» » <u>rama ou em pasta</u> (<i>excepto o medicinal</i>) (a)	1	3. ^a	5	C	Ancinhos	5	4. ^a	—	—
» <u>em obra não designada</u> (a)	2	2. ^a	—	C	Anil	3	2. ^a	—	—
» fiado (a)	2	2. ^a	—	C	Anilhas de ferro	4	2. ^a	—	—
Alguidares de barro	7	3. ^a	8	—	Anilina	3	2. ^a	—	—
» » folha	8	2. ^a	—	—	Aniz (<i>herba doce</i>)	11	1. ^a	—	—
» » zinco	8	2. ^a	—	—	Apparelhos de desinfecção	24	2. ^a	—	—
Alicates	5	4. ^a	—	—	» » destillação	24	2. ^a	—	—
Alizari	3	2. ^a	—	—	» inodoros (<i>water-closets</i>)	9	2. ^a	—	—
Alizarina	3	2. ^a	—	—	» para gaz, <u>não designados</u>	9	2. ^a	—	—
Almagre <u>preparado ou manipulado</u>	3	3. ^a	—	—	» » pesca, <u>não designados</u>	—	2. ^a	—	—
Almantrichas	25	2. ^a	—	—	Aprestos de apicultura <u>não designados</u>	—	1. ^a	—	—
Almofarizes	4	2. ^a	—	—	Arados	5	4. ^a	—	—
Aloes (<i>pita</i>) com preparo (a)	1	2. ^a	8	C	Arame de bronze	4	3. ^a	—	—
» (») em bruto (b)	1	3. ^a	8	C	» » chumbo	4	3. ^a	—	—
» (») <u>em obra não designada</u> (a)	2	2. ^a	—	C	» » cobre	4	3. ^a	—	—
Alpercatas (<i>alparcas</i>)	13	2. ^a	—	—	» » latão	4	3. ^a	—	—
Alteres (<i>pezos para gymnastica</i>)	4	2. ^a	—	—	» » zinco	4	3. ^a	—	—
Alumen (<i>pedra hume</i>)	3	3. ^a	—	—	» <u>em obra não designada</u>	—	1. ^a	—	—
Aluminato de baryta	3	3. ^a	—	—	Araruta	11	1. ^a	—	—
Alvaiade	3	3. ^a	—	—	Arbustos vivos	10	1. ^a	—	—
Alviões	5	4. ^a	—	—	Areas de pinho	6	1. ^a	—	—
Amendoa de côco	23	3. ^a	—	—	Argolas de ferro	4	2. ^a	—	—
» » palma	23	3. ^a	8	—	Armações de pesca	—	2. ^a	—	—
» coberta (<i>confeitos de</i>)	11	1. ^a	—	—	Arreios	25	1. ^a	—	—
» torrada	11	1. ^a	—	—	Arrow-root (<i>araruta</i>)	11	1. ^a	—	—
Amendoim (<i>sementes de</i>)	23	3.	8	—	Arseniato de potassa	3	2. ^a	—	—
Amianto (<i>asbesto</i>) em bruto	1	3. ^a	8	—	» » soda	3	2. ^a	—	—

Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos—Toneladas	Preços especiais	Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos—Toneladas	Preços especiais
Arsenico nativo	3	3. ^a	—	—					
Artigos de ferro esmaltado.....	4	2. ^a	—	—					
» » <u>iluminação não designados</u>	9	2. ^a	—	—					
» » malha (<i>excepto os de seda</i>).....	2	2. ^a	—	—					
Arvores vivas.....	10	1. ^a	—	—					
Asbesto (<i>amianto</i>) em bruto.....	1	3. ^a	8	—					
» (») » obra.....	2	2. ^a	—	—					
Ascensores (<i>apparelhos de elevação</i>).....	20	1. ^a	—	—					
Assucar.....	11	4. ^a	—	—					
» de Saturno (<i>acetato de chumbo</i>)	3	3. ^a	—	—	Bacalhau (d)	12	4. ^a	—	D
» queimado.....	14	4. ^a	—	—	Bacellos	10	2. ^a	—	—
Atanados.....	18	2. ^a	6	—	Bacias de barro	7	3. ^a	8	—
Atum em conserva	11	1. ^a	—	—	» » cobre	4	2. ^a	—	—
» » salmoura (d)	12	3. ^a	—	D	» » ferro.....	4	2. ^a	—	—
» salgado (d).....	12	4. ^a	—	D	» » folha	8	2. ^a	—	—
» secco (d)	12	4. ^a	—	D	» » latão (<i>arame</i>).....	4	2. ^a	—	—
Azebre (<i>verdete</i>).....	3	3. ^a	—	—	» » louça	7	2. ^a	—	—
Azeitonas de conserva	11	1. ^a	—	—	» » zinco.....	8	2. ^a	—	—
» curtidas.....	11	1. ^a	7	—	Bagagem.....	13 [*]	1. ^a	—	—
Azinhavre (<i>azebre</i>).....	3	3. ^a	—	—	Baguettes de madeira	6	1. ^a	5	—
					Bahus vazios.....	6	1. ^a	—	—
					Balanças (<i>excepto as de precisão</i>).....	—	1. ^a	—	—
					Baldes.....	8	2. ^a	—	—
					Balões de vidro	15	2. ^a	7	—
					» venezianos.....	16	1. ^a	—	—
					Bancos de carpinteiro	5	4. ^a	—	—
					» <u>não designados</u>	6	1. ^a	5	—
					Bandeiras (<i>signaes</i>).....	—	1. ^a	—	—
					Banheiras (<i>tinas</i>) de cobre	6	2. ^a	—	—
					» (») » ferro	6	2. ^a	—	—
					» (») » folha de Flan-				
					dres	6	2. ^a	—	—
					» (») » zinco	6	2. ^a	—	—

Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga minima dos wagons completos - Toneladas	Preços especiais	Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga minima dos wagons completos - Toneladas	Preços especiais
Barbados.....	10	2. ^a	—	—	Boiões de vidro	15	2. ^a	7	—
Barbantes	11	4. ^a	8	—	Bolachas de embarque em barricas	14	3. ^a	—	—
Barracas de lona	6	1. ^a	—	—	» não designadas	11	2. ^a	—	—
Barrellas (lixivias).....	3	4. ^a	—	—	Bolbos vegetaes não designados.	10	1. ^a	—	—
Barrilha (carbonato de soda em bruto, natural).....	3	4. ^a	—	—	Bolos doces	11	4. ^a	—	—
Barrinhas (solda).....	9	2. ^a	—	—	Bolotas torradas.....	11	2. ^a	—	—
Barro em obra ordinaria não designada (*)	7	3. ^a	8	—	Bombas de incendio desarmadas	20	1. ^a	—	—
» em obra não designada...	7	2. ^a	—	—	» para elevar liquidos, não designadas	20	1. ^a	—	—
Baryta caustica.....	3	3. ^a	—	—	Bonets	13	4. ^a	—	—
» em pedra (sulfato de baryta nativo)	3	3. ^a	—	—	Boquilhas (ferragem).....	5	3. ^a	—	—
» em pó (sulfato de baryta nativo)	3	3. ^a	—	—	Borato de cal.....	3	3. ^a	—	—
Basculas	20	1. ^a	—	—	» » soda (borax).....	3	3. ^a	—	—
Bicarbonato de potassio.....	3	3. ^a	—	—	Borax (borato de soda)	3	3. ^a	—	—
» » sodio.....	3	3. ^a	—	—	Borracha em bruto	9	3. ^a	—	—
Bichromato de potassio.....	3	2. ^a	—	—	» » obra	9	2. ^a	—	—
» » sodio.....	3	2. ^a	—	—	» » » inutilisada (sucata).....	9	3. ^a	—	—
Bigornas	5	4. ^a	—	—	Borras de algodão (massaroqui- nha) (b).....	1	4. ^a	—	C
Bilhares.....	6	1. ^a	5	—	» » feltro (b)	1	4. ^a	5	C
Bilhetes de cartão em branco...	16	3. ^a	—	—	» » lã (blousses) (b) ...	1	3. ^a	5	C
» » » impressos (ou marcados).....	16	1. ^a	—	—	Branco de alvaiade	3	3. ^a	—	—
Biscoitos	11	2. ^a	—	—	» » chumbo.....	3	3. ^a	—	—
Bisulfato de potassa	3	3. ^a	—	—	» » zinco.....	3	3. ^a	—	—
» » soda.....	3	3. ^a	—	—	» vegetal	3	3. ^a	—	—
Bisulfito de alumina	3	3. ^a	—	—	Brocas	5	4. ^a	—	—
» » cal.....	3	3. ^a	—	—	Brochas (cravação)	5	4. ^a	—	—
» » potassa	3	3. ^a	—	—	» para pintar.....	5	1. ^a	—	—
» » soda	3	3. ^a	—	—	Bronze em bruto	4	4. ^a	—	—
Bitas (ferramentas)	5	4. ^a	—	—	» » obra lisa	4	3. ^a	—	—
Blousses (borras de lã) (b)	1	3. ^a	5	C	» » sucata	4	4. ^a	—	—
Boiões de louça	7	2. ^a	—	—	» laminado	4	4. ^a	—	—
					Bunho em obra	6	1. ^a	—	—
					Buris.....	5	4. ^a	—	—

(*) Os remetentes podem declarar nas notas d'expedição, a especie dos objectos a transportar, em vez d'esta designação.

Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima d'os wagons e mil toneladas	Preços especiais	Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos e mil toneladas	Preços especiais
Burras de ferro (<i>cofres</i>)	6	1. ^a	—	—	Caixetins	6	3. ^a	—	—
					Caixilhos para colchões	6	1. ^a	8	—
					Calafeto	1	3. ^a	8	—
					Calçado <i>não designado</i>	43	4. ^a	—	—
					Caldeiras de aço	24	2. ^a	—	—
					» » cobre	24	2. ^a	—	—
					» » ferro	24	2. ^a	—	—
					» » <i>não designadas</i>	24	2. ^a	—	—
					Caloríferos	4	2. ^a	—	—
					Camarões (<i>ganchos</i>)	5	3. ^a	—	—
					Camas de madeira	6	1. ^a	5	—
					» » metal	6	3. ^a	—	—
					Camions carregados com mobília	—	1. ^a	5	—
					Campainhas	22	4. ^a	—	—
					Campanulas de vidro	15	2. ^a	7	—
					Camurça	48	2. ^a	6	—
Cabides	6	1. ^a	5	—	Candieiros (<i>excepto os de illumina-</i>				
Cabos de bengalas, guarda-chu-					nação pública)	9	2. ^a	—	—
vas ou sombrinhas	—	1. ^a	—	—	Canellas (<i>para fio</i>)	—	2. ^a	—	—
» » madeira para ferra-					Canhamação (a)	2	2. ^a	—	C
mentas ou utensílios	5	4. ^a	—	—	Canhamo com preparo (a)	4	2. ^a	8	C
Cacau em grão	11	3. ^a	—	—	» em bruto (b)	4	3. ^a	8	C
» moido (<i>ou pisado</i>)	11	2. ^a	—	—	» <u>em obra não designa-</u>				
Cachimbos (ferragem)	5	3. ^a	—	—	da (a)	2	3. ^a	—	C
Cadeados	5	3. ^a	—	—	» , seimete de	23	3. ^a	—	—
Cadeiras de ferro	6	3. ^a	—	—	Canos de chumbo	9	4. ^a	—	—
» » verga	6	4. ^a	5	—	» » cobre	9	2. ^a	—	—
» <i>não designadas</i>	6	4. ^a	5	—	» » estanho	4	2. ^a	—	—
Cadernaes (<i>poleame</i>)	5	2. ^a	—	—	» » folha de Flandres	8	2. ^a	—	—
Café artificial	11	2. ^a	—	—	» » latão	9	3. ^a	—	—
» em bruto	11	3. ^a	—	—	» » zinco	8	2. ^a	—	—
» moido	11	2. ^a	—	—	Capachos	6	3. ^a	—	—
» torrado	11	2. ^a	—	—	Carbonato de ammonia (<i>alcali vo-</i>				
Cairo com preparo (a)	4	2. ^a	8	C	latil)	3	3. ^a	—	—
» em bruto (b)	4	3. ^a	8	C	» » chumbo	3	3. ^a	—	—
» <u>em obra não designada</u> (a)	2	2. ^a	—	C	» » potassio	3	4. ^a	—	—

Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos - Toneladas	Preços especiais	Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos - Toneladas	Preços especiais
Carbonato de soda natural (<i>bar-rilha</i>).....	3	4. ^a	—	—	Cêra mineral em obra <i>não designada</i>	19	1. ^a	—	—
» » sodio (<i>sal de soda</i>).....	3	4. ^a	—	—	» vegetal (<i>carnauba</i>) em bruto	19	2. ^a	—	—
Cardas para cardar	—	2. ^a	—	—	» » (») » obra				
» (<i>pregos para calçado</i>)....	5	4. ^a	—	—	» <i>não designada</i>	19	1. ^a	—	—
Cardo secco.....	—	1. ^a	—	—	Cevada germinada (<i>malte</i>).....	14	2. ^a	—	—
Carnauba (<i>cêra vegetal</i>) em bruto	19	2. ^a	—	—	» torrada.....	11	2. ^a	—	—
» (» ») » obra					Cevadinha.....	11	1. ^a	—	—
» <i>não designada</i>	19	1. ^a	—	—	Chales (a).....	2	2. ^a	—	C
Carneira (<i>pelle</i>) em obra	18	1. ^a	—	—	Chaminês de vidro.....	15	2. ^a	7	—
Carrapato (<i>semente de</i>).....	23	3. ^a	8	—	» <u>não designadas</u>	4	2. ^a	—	—
Carroá com preparo (a).....	1	2. ^a	8	C	Chapa de vidro commum (<i>vidraça</i>				
» em bruto (b).....	1	3. ^a	8	C	» <i>sem cor e não pulida</i>)	15	3. ^a	—	—
» em obra <u>não designa</u>					Chapeleiras vazias	6	1. ^a	—	—
<u>da</u> (a)	2	2. ^a	—	C	Chapeus de feltro sem adornos..	13	1. ^a	—	—
Cartão em folhas	16	3. ^a	—	—	» » palha	13	1. ^a	—	—
Cartuchos de papel (<i>não impres-</i>					» » sol	13	1. ^a	—	—
<i>sos nem ornamentados</i>)	16	3. ^a	—	—	Charruas.....	5	4. ^a	—	—
Carvão animal acondicionado....	3	3. ^a	—	—	Charutos de tabaco	26	1. ^a	—	—
Castanhas doces (<i>confeitaria</i>)...	11	1. ^a	—	—	Chaves (<i>de fechaduras ou cadea-</i>				
» do Maranhão	11	1. ^a	—	—	» <i>dos</i>)	5	3. ^a	—	—
Calaventos.....	4	2. ^a	—	—	» (<i>ferramenta</i>)	5	4. ^a	—	—
Calres de madeira.....	6	1. ^a	5	—	Cherva com preparo (a).....	1	2. ^a	8	C
Cantêrue em bruto	9	3. ^a	—	—	» em bruto (b)	1	3. ^a	8	C
» » obra	9	2. ^a	—	—	» <u>em obra não designada</u> (a)	2	3. ^a	—	C
» » » inutilizada (<i>su-</i>					Chicoria, raiz de, em bruto.....	—	3. ^a	—	—
<i>cata</i>)	9	3. ^a	—	—	» » » moida (<i>pisada</i>)	11	2. ^a	—	—
Cavalla (<i>sarda</i>) salgada (d)	12	4. ^a	—	D	» » » torrada.....	11	2. ^a	—	—
Cavilhas metálicas (<i>excepto as ca-</i>					Chinellos.....	13	1. ^a	—	—
<i>vilhas para rails</i>).....	5	4. ^a	—	—	Chloreto de bário	3	3. ^a	—	—
Cebolas de flores.....	10	1. ^a	—	—	» » chumbo.....	3	3. ^a	—	—
Ceifeiras desarmadas.....	20	1. ^a	—	—	» » estanho.....	3	3. ^a	—	—
Ceirões	2	2. ^a	—	—	» » ferro.....	3	3. ^a	—	—
Cêra em bruto.....	19	2. ^a	—	—	» » magnésio	3	3. ^a	—	—
» » obra <i>não designada</i> ...	19	1. ^a	—	—	» » manganéz.....	3	3. ^a	—	—
» mineral em bruto	19	2. ^a	—	—	» » zinco.....	3	3. ^a	—	—

Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos — Toneladas	Preços especiais	Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos — Toneladas	Preços especiais
Chlorhydrato d'ammoniacó.....	3	3. ^a	—	—	Colchões de molas.....	6	1. ^a	5	—
» de potassa.....	3	3. ^a	—	—	» não designados.....	6	1. ^a	5	—
Chocadeiras.....	6	1. ^a	—	—	Colheres de chumbo.....	5	2. ^a	—	—
Chocalhos.....	4	2. ^a	—	—	» » estanho.....	5	2. ^a	—	—
Chocas.....	4	2. ^a	—	—	» » ferro.....	5	2. ^a	—	—
Chocolate.....	11	1. ^a	—	—	» » <u>metaes não designa-</u>				
Chumaceiras (excepto as de ferro					» » <u>dos</u>	5	2. ^a	—	—
ou aço).....	4	2. ^a	—	—	» » pau.....	—	2. ^a	—	—
Chumbo de caça.....	4	3. ^a	—	—	» para fundição.....	4	3. ^a	—	—
» » solda.....	9	2. ^a	—	—	» » sondagem.....	4	3. ^a	—	—
» em canos (tubos).....	9	4. ^a	—	—	Colla.....	3	3. ^a	—	—
Cigarros de tabaco.....	26	1. ^a	—	—	Colmeias.....	—	1. ^a	—	—
Cilhas (a).....	2	2. ^a	—	C	Colza, semente de.....	23	3. ^a	8	—
Cinabrio (vermelhão, sulfureto de					Conchas de ferro fundido.....	4	3. ^a	—	—
» mercurio nativo).....	3	3. ^a	—	—	Confeitaria (generos de).....	11	1. ^a	—	—
Clarificantes para bebidas não de-					Conservas alimenticias não desi-				
signados.....	3	3. ^a	—	—	gnadas.....	11	1. ^a	—	—
Cobalto, azul de.....	3	3. ^a	—	—	Contadores de agua.....	9	2. ^a	—	—
Cobertores (a).....	2	2. ^a	—	C	» » gaz.....	9	2. ^a	—	—
Cobre em bruto.....	4	3. ^a	—	—	» » electricos.....	22	2. ^a	—	—
» laminado.....	4	3. ^a	—	—	Copiadores de cartas.....	16	1. ^a	—	—
» em obra não designada...	9	2. ^a	—	—	Copos de vidro.....	15	2. ^a	7	—
» » sucata.....	4	3.	—	—	Cordel.....	11	4. ^a	8	—
Cobrejões (a).....	2	2. ^a	—	C	Cordovão.....	18	2. ^a	6	—
Coconote (semente de).....	23	3. ^a	8	—	Correias de transmissão.....	18	2. ^a	—	—
Côcos cheios.....	11	2. ^a	—	—	» » » artificiaes	18	2. ^a	—	—
» (cascas de).....	—	3. ^a	—	—	Cortiços.....	—	1. ^a	—	—
Coelheiras (arreios).....	25	1. ^a	—	—	Cosinhas economicas (fogareiros)	4	2. ^a	—	—
» de barro.....	7	3. ^a	8	—	Cotão de lã (tuniz) (b).....	1	4. ^a	5	C
Çofres de ferro.....	6	1. ^a	—	—	Cravação (cravos, escapulas, pa-				
» » madeira.....	6	1. ^a	—	—	» rafusos e pregos) não desi-				
Cogumelos.....	11	1. ^a	—	—	gnada.....	5	4. ^a	—	—
Coiros artificiaes.....	18	2. ^a	—	—	Cravos (pregaria).....	5	4. ^a	—	—
» curtidos não designados..	18	2. ^a	6	—	Cremes (graxas para calçado ou				
Cokes com base de soda.....	3	3. ^a	—	—	» correame).....	11	1. ^a	—	—
Colchões de arame.....	6	1. ^a	5	—	Cremonas (fechos para portas)..	5	3. ^a	—	—

[illegible]

Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos - Toneladas	Preços especiais	Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos - Toneladas	Preços especiais
Espartilhos	13	1. ^a	—	—	Farinha de arroz em pacotes ou				
Esparto com preparo (a)	1	3. ^a	8	C	<u>quaesquer taras, exce-</u>				
» em bruto (b)	1	4. ^a	8	C	<u>pto barricas ou sacca-</u>				
» <u>em obra não designa-</u>					<u>ria ordinaria</u>	11	4. ^a	—	—
<u>da (a)</u>	2	3. ^a	—	C	» de centeio em pacotes ou				
Espelhos	6	1. ^a	3	—	<u>quaesquer taras, exce-</u>				
Esquentadores para banho	9	2. ^a	—	—	<u>pto barricas ou sacca-</u>				
Essencia de therebenthina (<i>agua-</i>					<u>ria ordinaria</u>	11	4. ^a	—	—
<i>raz commun</i>)	3	3. ^a	—	—	» de cevada em pacotes ou				
Estambre (<i>lã penteada</i>) (a)	1	2. ^a	—	C	<u>quaesquer taras, exce-</u>				
Estanho de solda	9	2. ^a	—	—	<u>pto barricas ou sacca-</u>				
» em obra não designada	1	2. ^a	—	—	<u>ria ordinaria</u>	11	4. ^a	—	—
Estearina	17	3. ^a	8	—	» de favas em pacotes ou				
Esteiras	6	2. ^a	—	—	<u>quaesquer taras, exce-</u>				
Estôpa com preparo (a)	1	2. ^a	8	C	<u>pto barricas ou sacca-</u>				
» em bruto (b)	1	3. ^a	8	C	<u>ria ordinaria</u>	11	4. ^a	—	—
» <u>em obra não designada (a)</u>	2	2. ^a	—	C	» de linhaça	—	2. ^a	—	—
Estores (<i>excepto os de madeira</i>)	6	2. ^a	—	—	» de milho em pacotes ou				
Estribos	3	3. ^a	—	—	<u>quaesquer taras, exce-</u>				
Estufas de desinfeção	24	2. ^a	—	—	<u>pto barricas ou sacca-</u>				
Extracto de campêche	3	3. ^a	—	—	<u>ria ordinaria</u>	11	4. ^a	—	—
» » carne	11	4. ^a	—	—	» de mostarda	—	2. ^a	—	—
» » quebracho	3	3. ^a	—	—	» de pau (<i>mandioca</i>)	11	4. ^a	—	—
Extractos para tinturaria não de-					» de trigo em pacotes ou				
<u>signados</u>	3	2. ^a	—	—	<u>quaesquer taras excepto em</u>				
					<u>barricas ou saccaria ordinaria .</u>	11	4. ^a	—	—
					Farinhas não designadas	11	4. ^a	—	—
					Faroes (<i>lanternas</i>)	9	2. ^a	—	—
					Fato	13	1. ^a	—	—
					Fava torrada	11	2. ^a	—	—
					Favos (<i>com mel ou sem mel</i>)	19	2. ^a	—	—
					Fazendas não designadas (a)	2	2. ^a	—	C
					Fechaduras	3	3. ^a	—	—
Facas mechanicas (<i>para cortar</i>					Fechos	3	3. ^a	—	—
<i>papel, picar tabaco, etc.</i>)	20	4. ^a	—	—	Feltros (<i>excepto os betumados, al-</i>				
» não designadas	3	1. ^a	—	—	<i>catroados ou asphaltados</i>)	2	2. ^a	—	—

Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos - Toneladas	Preços especiais	Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos - Toneladas	Preços especiais
Fermento (<i>levadura</i>)	11	1. ^a	-	-	Folha de Flandres em bruto	4	3. ^a	-	-
Ferraduras	5	3. ^a	-	-	» » » preparada pa-				
Ferragens <i>não designadas</i>	5	3. ^a	-	-	ra caixas	4	3. ^a	-	-
Ferramentas <i>não designadas</i>	5	4. ^a	-	-	» » » em obra <i>não</i>				
Ferro bronzeado	4	2. ^a	-	-	<i>designada</i>	8	2. ^a	-	-
» coberto com qualquer me-					Folhas de serra	5	3. ^a	-	-
tal <i>não designado</i>	4	1. ^a	-	-	Folles	5	2. ^a	-	-
» esmaltado	4	2. ^a	-	-	Forcados	5	4. ^a	-	-
» galvanizado, acobreado, pra-					Forjas	4	2. ^a	-	-
teado, nickelado, dou-					Fouces	5	4. ^a	-	-
rado	4	1. ^a	-	-	Frascos de vidro	15	2. ^a	7	-
» pulido	4	2. ^a	-	-	» <i>não designados</i>	-	2. ^a	-	-
» torneado	4	2. ^a	-	-	Fructas em conserva <i>não designa-</i>				
Ferros de engommar	5	2. ^a	-	-	<i>das</i>	11	1. ^a	-	-
Fibras (<i>filamentos</i>) textis <i>não de-</i>					» frescas colonias	11	2. ^a	8	-
<i>signadas</i> com preparo (a)	1	2. ^a	8	C	Fusos	-	2. ^a	-	-
» (<i>filamentos</i>) textis <i>não de-</i>									
<i>signadas</i> em bruto (b)	1	3. ^a	8	C					
» (<i>filamentos</i>) textis <i>não de-</i>									
<i>signadas</i> em obra <i>não desi-</i>									
<i>gnada</i> (a)	2	2. ^a	-	C					
Filaça (b)	1	3. ^a	8	C					
Filtros	6	1. ^a	-	-					
Fios <i>não designados</i> (a)	2	2. ^a	-	C					
Fitas para medir	-	1. ^a	-	-					
» de papel	16	3. ^a	-	-					
» <i>não designadas (excepto as</i>					Gadanhos	5	4. ^a	-	-
<i>de seda e de magnésio)</i> (a)	2	2. ^a	-	C	Gaiolas para passaros	-	1. ^a	-	-
Flores de alfazema	-	1. ^a	5	-	Galões <i>não designados</i> sem ouro				
Fluó-silicato de magnésio	3	3. ^a	-	-	ou prata (a)	2	2. ^a	-	C
» » » potassa	3	3. ^a	-	-	Galochas	13	1. ^a	-	-
» » » soda	3	3. ^a	-	-	Ganchos <i>não designados</i>	5	3. ^a	-	-
Fogareiros de barro	7	3. ^a	8	-	Garfos (<i>talheres</i>)	5	2. ^a	-	-
» » ferro	4	2. ^a	-	-	Garrafas de crystal	15	2. ^a	7	-
Fogões	4	2. ^a	-	-	» » vidro (<i>excepto as or-</i>				
Foices	5	4. ^a	-	-	<i>dinarias, taras</i>)	15	2. ^a	7	-

Mercaderias (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga minima dos wagons completos - Toneladas	Preços especiais	Mercaderias (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga minima dos wagons completos - Toneladas	Preços especiais
Gelatina.....	3	3. ^a	-	-	Hypochlorito de cal.....	3	3. ^a	-	-
Geradores de vapor.....	24	2. ^a	-	-	» » potassa.....	3	3. ^a	-	-
Gergelim, sementes de.....	23	3. ^a	8	-	» » soda.....	3	3. ^a	-	-
Ginguba, sementes de.....	23	3. ^a	8	-	Hyposulfito de cal.....	3	3. ^a	-	-
Glycerina.....	3	2. ^a	-	-	» » potassa.....	3	3. ^a	-	-
Glycose (<i>gluten</i>).....	3	3. ^a	-	-	» » soda.....	3	3. ^a	-	-
Gomma (<i>amido</i>).....	11	3. ^a	8	-					
» arabica.....	3	3. ^a	-	-					
» copal.....	3	3. ^a	-	-	Impressos não designados.....	16	1. ^a	-	-
» de peixe.....	3	3. ^a	-	-	Incubadoras (<i>chocadeiras</i>).....	6	1. ^a	-	-
» lacca.....	3	3. ^a	-	-					
Gonzos para portas.....	5	3. ^a	-	-					
Gordura mineral.....	17	4. ^a	-	-	Joeiras.....	-	2. ^a	-	-
Gorduras não designadas.....	17	4. ^a	-	-	Junça em bruto.....	-	3. ^a	-	-
Grades agricolas.....	5	4. ^a	-	-	» » obra.....	-	2. ^a	-	-
Grampos (<i>ferragem</i>).....	5	3. ^a	-	-	Junco para atar.....	-	2. ^a	-	-
» (<i>ferramenta</i>).....	5	4. ^a	-	-	» (<i>varas de</i>) em bruto.....	-	3. ^a	-	-
Graxa.....	14	1. ^a	-	-	» (» ») em obra.....	-	2. ^a	-	-
Grelhas não designadas.....	4	2. ^a	-	-	Juta com preparo (a).....	4	2. ^a	8	C
Grossaria em peças (a).....	2	2. ^a	-	C	» em bruto (b).....	1	3. ^a	8	C
Grude.....	3	3. ^a	-	-	» em obra não designada (a).....	2	2. ^a	-	C
Guarda-chuvas.....	13	1. ^a	-	-					
Guta-percha em bruto.....	9	3. ^a	-	-					
» » » obra.....	9	2. ^a	-	-					
» » » » inutilizada					Lã artificial (<i>mungo</i>) (a).....	1	4. ^a	-	C
(<i>sucata</i>).....	9	2. ^a	-	-	» cardada (a).....	1	2. ^a	-	C
					» de cabra (<i>cachemira</i>) (a).....	1	3. ^a	-	C
					» » camello (a).....	1	3. ^a	-	C
					» » em fio (<i>fio de lã</i>) (a).....	2	2. ^a	-	C
					» lavada em rama (a).....	1	3. ^a	-	B, C
					» penteada (<i>estambre</i>) (a).....	1	2. ^a	-	C
					» suja (b).....	1	4. ^a	8	A, C
					» tecida (a).....	2	2. ^a	-	C
Herva doce.....	11	1. ^a	-	-	Laccas não designadas.....	3	3. ^a	-	-
Hortalicas não designadas em conserva.....	11	1. ^a	-	-	Ladrilhos de vidro.....	15	3. ^a	-	-
					Lages de vidro.....	15	3. ^a	-	-

Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos-Toneladas	Preços especiais	Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos-Toneladas	Preços especiais
Lampadas	9	2. ^a	-	-	Locomotivas desmontadas	20	1. ^a	-	-
» para soldar (<i>ferramenta</i>)	5	2. ^a	-	-	Locomoveis	20	1. ^a	-	-
Lamparinas	-	1. ^a	-	-	Lona em peça (a)	2	2. ^a	-	C
Lançadeiras	-	2. ^a	-	-	Louça de barro ordinaria	7	3. ^a	8	-
Lanternas	9	2. ^a	-	-	» » » <u>não designada</u> ..	7	2. ^a	-	-
Latão em bruto	4	4. ^a	-	-	» » cobre	4	2. ^a	-	-
» em obra <u>não designada</u> ..	9	3. ^a	-	-	» » estanho	4	2. ^a	-	-
» em sucata	4	4. ^a	-	-	» » ferro <u>coberto com metaes</u>	4	1. ^a	-	-
» laminado	4	4. ^a	-	-	» » » esmaltada	4	2. ^a	-	-
Lavatorios	6	1. ^a	5	-	» » » <u>não designada</u> ..	4	2. ^a	-	-
Legumes em conserva	11	1. ^a	-	-	» » grès	7	2. ^a	-	-
Leite <u>conservado concentrado</u> ..	-	-	-	-	» » pó de pedra (<i>faiança</i>) ..	7	2. ^a	-	-
» <u>condensado, esterilizado</u>	11	1. ^a	-	-	» » porcelana	7	1. ^a	-	-
Leitos de madeira	6	1.	5	-	» <u>não designada</u>	7	1. ^a	-	-
» de metal	6	5. ^a	-	-	Lupulo	14	2. ^a	-	-
Lenços (<i>excepto os de seda</i>) (a) ..	2	2. ^a	-	C	Lustres	9	2. ^a	-	-
Letras de imprensa (<i>typo</i>)	-	3. ^a	-	-	Luvras de cairo	-	2. ^a	-	-
Levadura (<i>fermento</i>)	11	1. ^a	-	-	» » crina	-	2. ^a	-	-
Lichens para tinturaria	3	3. ^a	-	-	Lythographias (<i>impressos</i>)	16	1. ^a	-	-
Ligas para soldar (<i>solda</i>) <u>não designadas</u>	9	2. ^a	-	-					
Limas (<i>ferramenta</i>)	5	4. ^a	-	-					
Linhaça, semente de	23	3. ^a	8	-					
Linhagem em peça (a)	2	2. ^a	-	C					
Linhas (<i>excepto as de seda</i>) (a) ..	2	2. ^a	-	C					
Linho com preparo (a)	1	2. ^a	8	C					
» em bruto (b)	1	3. ^a	8	C					
» <u>em obra não designada</u> (a) ..	2	2. ^a	-	C					
Linoletum (<i>oleados</i>)	6	2. ^a	-	-					
Livros	16	1. ^a	-	-	Macacos (<i>apparelhos para elevação</i>)	5	2. ^a	-	-
Lixa de areia	3	3. ^a	-	-	Machados	5	4. ^a	-	-
» » esmeril	3	3. ^a	-	-	Machas-femeas (<i>ferragem</i>)	5	3. ^a	-	-
» » peixe	3	3. ^a	-	-	Machinas agricolas <u>não designadas</u> , desarmadas ...	20	1. ^a	-	-
» » vidro	3	3. ^a	-	-					
Lixíviãs <u>não designadas</u>	3	4. ^a	-	-					

Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos-Toneladas	Preços especiais	Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos-Toneladas	Preços especiais
Machinas de costura	6	1. ^a	-	-	Melaço	3	3. ^a	-	-
» <u>não designadas</u>	20	1. ^a	-	-	Merlim	11	4. ^a	8	-
Maços de ferro	5	4. ^a	-	-	Mesas de bilhar	6	1. ^a	5	-
» » madeira	5	4. ^a	-	-	Metaes <u>não designados em bruto</u>	4	3. ^a	-	-
Madeira de tinturaria	3	3. ^a	-	-	» <u>não designados em obra</u>				
Malaguetas em conserva	11	1. ^a	-	-	lisa	4	2. ^a	-	-
Malas vazias	6	1. ^a	-	-	» <u>não designados laminados</u>	4	3. ^a	-	-
Malhos de ferro	5	4. ^a	-	-	Mexilhão em conserva	11	1. ^a	-	-
» » pau	5	4. ^a	-	-	Minio de chumbo (<i>zarcão</i>)	3	3. ^a	-	-
Malte (<i>cevada germinada</i>) sem					» » ferro	3	3. ^a	-	-
preparo	14	2. ^a	-	-	Mobiliia de ferro	6	3. ^a	-	-
» preparado	14	2. ^a	-	-	» <i>não designada</i>	6	1. ^a	5	-
Mandioca (<i>farinha de pau</i>)	11	1. ^a	-	-	Moinhos portateis	5	2. ^a	-	-
Mangueiras	9	2. ^a	-	-	» <u>não designados</u>	20	2. ^a	-	-
Mantas (<i>cobertores</i>) (a)	2	2. ^a	-	C	Molduras	6	1. ^a	5	-
Manteiga de vacca	11	2. ^a	-	-	Mós de afiar, montadas	5	3. ^a	-	-
Manuscriptos	16	3. ^a	-	-	» » amolar, montadas	5	3. ^a	-	-
Margarina	17	2. ^a	-	-	Mostarda em grão	11	2. ^a	-	-
Mariscos em conserva	11	1. ^a	-	-	» preparada	11	1. ^a	-	-
Marretas	5	4. ^a	-	-	Moveis de ferro <i>não designados</i>	6	3. ^a	-	-
Martellos	5	4. ^a	-	-	» <i>não designados</i>	6	1. ^a	5	-
Massa de tomates	11	3. ^a	8	-	Mungo (<i>lã artificial</i>) (a)	4	4. ^a	-	C
» » vidraceiro	3	3. ^a	-	-	Muriato de ammoniaco	3	3. ^a	-	-
» » isoladora	3	3. ^a	-	-	» » potassa	3	3. ^a	-	-
» para rolos typographicos .	3	3. ^a	-	-	Musgo commun	3	4. ^a	-	-
Massas alimenticias <i>não designa-</i>					Musgos para tinturaria	3	3. ^a	-	-
<i>das</i>	11	1. ^a	-	-					
Massaroquinha (<i>desperdícios de al-</i>									
<i>godão</i>) (b)	1	4. ^a	-	C					
Material oleicola <u>não designado</u> ..	20	2. ^a	-	-					
» vinario <u>não designado</u> .	20	2. ^a	-	-					
Materias corantes (<i>para estampa-</i>									
<i>ria ou tinturaria</i>) <u>não desi-</u>									
<u>gnadas</u>	3	2. ^a	-	-					
Medidas <u>não designadas</u>	4	2. ^a	-	-					
Mel	11	1. ^a	-	-					

Mercadorias (f)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos—Toneladas	Preços especiais	Mercadorias (f)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos—Toneladas	Preços especiais
					Ouropimento (<i>sulfureto amarello de arsenico</i>).....	3	3. ^a	—	—
Naphtalina.....	3	3. ^a	—	—	Oxalato de potassa (<i>sal d'azedas</i>)	3	2. ^a	—	—
Nastro (<i>excepto o de seda</i>) (a)...	2	2. ^a	—	C	Oxido de antimonio.....	3	3. ^a	—	—
Navalhas.....	5	1. ^a	—	—	» » chumbo (<i>zarcão</i>).....	3	3. ^a	—	—
Negro animal acondicionado....	3	3. ^a	—	—	» » cobre.....	3	3. ^a	—	—
» de fumo.....	3	3. ^a	—	—	» » zinco.....	3	3. ^a	—	—
» mineral.....	3	3. ^a	—	—	Ozokerita (<i>cera mineral</i>) em bruto	19	2. ^a	—	—
Nickel em bruto.....	4	3. ^a	—	—	» (» ») em obra				
» laminado.....	4	3. ^a	—	—	não designada.....	19	1. ^a	—	—
Nitrato de ammonia.....	3	3. ^a	—	—					
» » baryta.....	3	3. ^a	—	—					
» » chumbo.....	3	3. ^a	—	—					
» » estronciana.....	3	3. ^a	—	—					
» » ferro.....	3	3. ^a	—	—					
Nitrito de ammoniaco.....	3	3. ^a	—	—					
» » soda.....	3	3. ^a	—	—					
Noz de palma.....	23	3. ^a	8	—					
					Palha de painço em bruto.....	21	4. ^a	—	—
					» » » » obra.....	21	3. ^a	—	—
					Palma em bruto.....	21	4. ^a	—	—
					» » obra não designada ..	21	3. ^a	—	—
					Pannos não designados (a).....	2	2. ^a	—	C
					Papel alcatroado.....	16	4. ^a	8	—
Obra de caldeireiro não designada	24	2. ^a	—	—	» de embrulho não designado	16	4. ^a	8	—
» » marceneiro não designada	6	4. ^a	5	—	» » escrever.....	16	3. ^a	—	—
» » serralheiro não designada	5	3. ^a	—	—	» » filtrar.....	16	3. ^a	8	—
» » vassoureiro não designada	21	3. ^a	—	—	» » impressão.....	16	3. ^a	8	—
Ocres (<i>ocas</i>) preparados (<i>ou manipulados</i>).....	3	3. ^a	—	—	» » seda.....	16	2. ^a	—	—
Oleados não designados.....	6	2. ^a	—	—	» » vidro (<i>lixa</i>).....	3	3. ^a	—	—
Opalina laminada (<i>para revestimento de paredes</i>).....	15	3. ^a	—	—	» em sobrescriptos.....	16	2. ^a	—	—
Ossos calcinados acondicionados.	3	3. ^a	—	—	» impresso.....	16	4. ^a	—	—
Ostras em conserva.....	11	4. ^a	—	—	» manuscripto.....	16	3. ^a	—	—
Ourelos (b).....	1	3. ^a	—	C	» mata-borrão.....	16	3. ^a	—	—
					» ondulado (<i>para acondicionamento ou embrulho</i>) ..	16	3. ^a	8	—

Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos—Toneladas	Preços especiais	Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos—Toneladas	Preços especiais
Papel para forrar casas, <u>envernizado ou aveludado, imitações de couro</u>	6	2. ^a	—	—	Perlassa (<i>potassa em bruto da America</i>).....	3	3. ^a	—	—
» para forrar casas <i>não designado</i>	6	3. ^a	—	—	Peroxido de ferro.....	3	3. ^a	—	—
Papelão em bruto.....	16	3. ^a	8	—	Pertences de machinas agricolas ou industriaes não designados	20	4. ^a	—	—
Parafina.....	17	3. ^a	8	—	Pesos de metal.....	4	2. ^a	—	—
Parafusos <i>não designados</i>	5	4. ^a	—	—	Pharoes (<i>lanternas</i>).....	9	2. ^a	—	—
Pára-raios.....	4	2. ^a	—	—	Phormio com preparo (a).....	1	2. ^a	8	C
Pás d'aço.....	5	4. ^a	—	—	» em bruto (b).....	1	3. ^a	8	C
» de ferro.....	5	4. ^a	—	—	» em obra não designada (a).....	2	2. ^a	—	C
» » madeira.....	5	4. ^a	—	—	Phosphato de potassa.....	3	3. ^a	—	—
Pasta para limpar metaes.....	11	3. ^a	—	—	» » soda.....	3	3. ^a	—	—
Pastelaria (<i>generos de</i>).....	11	1. ^a	—	—	Pias (<i>bacias</i>) de louça.....	7	2. ^a	—	—
Pastilhas doces (<i>confeitaria</i>).....	11	1. ^a	—	—	Piassaba em bruto.....	21	4. ^a	—	—
Pau de campeche.....	3	3. ^a	—	—	» » obra.....	21	3. ^a	—	—
Pau-sabão.....	3	3. ^a	—	—	Picaretas.....	5	4. ^a	—	—
Paus para obra de bengaleiro...	—	1. ^a	—	—	Pilhas electricas.....	22	1. ^a	—	—
» » tinturaria.....	3	3. ^a	—	—	Pimenta.....	11	1. ^a	—	—
Peças de machinas de costura...	6	1. ^a	—	—	Pimentão em pó.....	11	1. ^a	—	—
» » » <u>não designadas</u>	20	4. ^a	—	—	Pimentos em conserva.....	11	1. ^a	—	—
Pederneiras montadas.....	5	1. ^a	—	—	Pinceis (<i>e artefactos similares para pintura</i>).....	5	1. ^a	—	—
Pedra de afiar, montada.....	5	3. ^a	—	—	Pita com preparo (a).....	1	2. ^a	8	C
» » amolar, montada.....	5	3. ^a	—	—	» em bruto (b).....	1	3. ^a	8	C
» hume (<i>alumen</i>).....	3	3. ^a	—	—	» em obra não designada (a).....	2	2. ^a	—	C
» pomes.....	3	3. ^a	—	—	Placas de chumbo para accumuladores electricos.....	22	4. ^a	—	—
Peixe de conserva.....	11	1. ^a	—	—	Plantas tintoreas (<i>para tinturaria</i>).....	3	3. ^a	—	—
» defumado.....	11	2. ^a	—	—	» vivas não designadas.....	10	1. ^a	—	—
» prensado (d).....	12	4. ^a	—	D	Pós de sapatos (<i>negro de fumo</i>).....	3	3. ^a	—	—
» salgado não designado (d).....	12	4. ^a	—	D	» » vidro.....	3	3. ^a	—	—
» salpicado não designado (d).....	12	4. ^a	—	D	Pós de gomma (<i>amido</i>).....	11	3. ^a	8	—
» secco não designado (d).....	12	4. ^a	—	D	Podões.....	5	4. ^a	—	—
Peltes curtidas não designadas...	18	2. ^a	6	—	Polcane.....	5	2. ^a	—	—
Pellica.....	18	2. ^a	6	—	Pontas de metal (<i>cravos</i>).....	5	4. ^a	—	—
Peneiras (<i>ou peneiros</i>).....	21	1. ^a	—	—					

Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos—Toneladas	Preços especiais	Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos—Toneladas	Preços especiais
Porcas de parafusos	5	4. ^a	—	—					
Porcelana (<i>louça de</i>).....	7	1. ^a	—	—					
Potassa (<i>carbonato de potassio</i>)									
do commercio	3	4. ^a	—	—					
» carbonatada.....	3	4. ^a	—	—					
» caustica	3	4. ^a	—	—					
» refinada.....	3	4. ^a	—	—	Quebracho	3	3. ^a	—	—
Potes de barro	6	3. ^a	8	—	Queijos	11	1. ^a	—	—
Pratos de cartão (<i>papel</i>)	16	3. ^a	—	—					
» para balanças.....	4	2. ^a	—	—					
» <u>não designados</u>	7	1. ^a	—	—	Raiz de chicoria em bruto.....	—	3. ^a	—	—
Pregaria <i>não designada</i>	5	4. ^a	—	—	» » » moida.....	11	2. ^a	—	—
Pregos	5	4. ^a	—	—	» » » torrada.....	11	2. ^a	—	—
Prelos.....	20	1. ^a	—	—	Raizes de tinturaria <i>não designa-</i>				
Pressas de copiar.....	20	1. ^a	—	—	das.....	3	3. ^a	—	—
» lytographicas.....	20	1. ^a	—	—	Ralos <i>não designados</i>	4	2. ^a	—	—
» typographicas.....	20	1. ^a	—	—	Ramia (<i>ortiga branca</i>) com pre-				
» <u>não designadas</u>	20	1. ^a	—	—	paro (a)	1	2. ^a	8	C
Punhaes.....	5	1. ^a	—	—	» (» ») em bru-				
Purgueira, semente de	23	3. ^a	8	—	to (b)...	1	3. ^a	8	C
Puxadores.....	5	3. ^a	—	—	» (» ») <u>em obra</u>				
Pyrolenhites.....	3	3. ^a	—	—	<u>não designada</u> (a).....	2	2. ^a	—	C
					Rapé.....	26	1. ^a	—	—
					Raphia.....	—	2. ^a	—	—
					Ratoeiras.....	—	1. ^a	—	—
					Rebolos montados	5	3. ^a	—	—
					Rede de arame de cobre.....	4	3. ^a	—	—
					» » » » latão.....	4	3. ^a	—	—
					Redes de corda.....	—	2. ^a	8	—
					Regadores.....	8	2. ^a	—	—
					Beguas de madeira para moldu-				
					ras (<i>baquettes</i>).....	6	1. ^a	5	—
					Relhas (<i>para arados ou charruas</i>)	5	4. ^a	—	—
					Retortas de aço	4	2. ^a	—	—
					» » barro	7	3. ^a	8	—
					» » cobre.....	4	2. ^a	—	—

Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos - Toneladas	Preços especiais	Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos - Toneladas	Preços especiais
Retortas de ferro.....	4	2. ^a	-	-	Sal de estanho (<i>chloreto de estanho</i>).....	3	3. ^a	-	-
» » grés.....	7	3. ^a	8	-	» de potassa (<i>carbonato de potassio refinado</i>).....	3	3. ^a	-	-
» » vidro.....	15	2. ^a	7	-	» de Saturno (<i>acetato de chumbo</i>).....	3	3. ^a	-	-
Retretes inodoras (<i>water-closets</i>)..	9	2. ^a	-	-	» de soda (<i>carbonato de soda refinado</i>).....	3	3. ^a	-	-
Ricino, semente de	23	3. ^a	8	-	Salepo.....	11	1. ^a	-	-
Roçadeiras (<i>foices</i>).....	5	4. ^a	-	-	Sandalias.....	13	2. ^a	-	-
Rodas de aço ou ferro desmontadas (<i>excepto rodas de vehiculos</i>).....	20	1. ^a	-	-	Saponaria	3	3. ^a	-	-
Rodelas de caulchuc	9	2. ^a	-	-	Sardas salgadas (d)	12	4. ^a	-	D
Roldanas (<i>poleame</i>).....	5	2. ^a	-	-	Sardinhas em latas encaixotadas..	11	1. ^a	-	-
Rolos de imprensa.....	3	3. ^a	-	-	Sardinhas prensadas (d).....	12	4. ^a	-	D
Rosmaninho	-	1. ^a	5	-	» salgadas (d).....	12	4. ^a	-	D
Rotim com preparo	21	2. ^a	-	-	» salpicadas (d)	12	4. ^a	-	D
» em bruto.....	21	3. ^a	-	-	Sarro de vinho (c).....	3	3. ^a	-	C
» » obra não designada..	21	1. ^a	-	-	Sebo em bruto.....	17	4. ^a	-	-
Roupa	13	1. ^a	-	-	» » velas	11	2. ^a	-	-
Ruiva dos tintureiros	3	3. ^a	-	-	» refinado.....	17	2. ^a	-	-
					Seccantes para pintura.....	3	3. ^a	-	-
					Segas (<i>para charruas</i>).....	5	4. ^a	-	-
					Segadoras (<i>gadanhás</i>)	5	4. ^a	-	-
					Seiva de pinheiro sem preparo..	3	3. ^a	-	-
					Selas.....	25	1. ^a	-	-
Sabonetes	11	1. ^a	-	-	Selins	25	1. ^a	-	-
Saccos de café	11	2. ^a	-	-	Sementes oleoginosas não designadas	23	3. ^a	8	-
» » papel (<i>não impressos ou ornamentados</i>).....	16	3. ^a	-	-	Semola em pacotes ou quaesquer taras, excepto barricas ou saccos	11	1. ^a	-	-
Sachos	5	4. ^a	-	-	Serapiheira (<i>grossaria, linhagem</i>) em peças (a)	2	2. ^a	-	C
Saes d'anilina.....	3	2. ^a	-	-	Serpentinas de papel (<i>fitas</i>)	16	3. ^a	-	-
Sagú	11	1. ^a	-	-	» para distillação (<i>e fins analogos</i>)	24	2. ^a	-	-
Sal ammoniaco.....	3	3. ^a	-	-					
» commum (<i>marinho ou gemma</i>) empacotado.....	11	1. ^a	-	-					
» d'azedas (<i>oxalato de potassa</i>)..	3	2. ^a	-	-					

Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos—Toneladas	Preços especiais	Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos—Toneladas	Preços especiais
Serras mechanicas (<i>machinas de serrar</i>).....	20	1. ^a	—	—					
» não designadas	5	3. ^a	—	—					
Silex (<i>pederneira</i>) montada.....	5	1. ^a	—	—					
Silicato de potassa.....	3	4. ^a	—	—					
» » soda.....	3	4. ^a	—	—					
Syphões de louça.....	7	2. ^a	—	—					
» » vidro.....	15	2. ^a	7	—					
Sobrescriptos (<i>envelopes</i>)	16	2. ^a	—	—					
Soda caustica.....	3	4. ^a	—	—	Tabaco em rama.....	26	1. ^a	8	—
» cristallisada	3	4. ^a	—	—	» fabricado.....	26	1. ^a	—	—
» do commercio.....	3	4. ^a	—	—	Tabia em obra.....	6	4. ^a	—	—
» refinada.....	3	4. ^a	—	—	Tachas (<i>pregos</i>)	5	4. ^a	—	—
Soldas (<i>ligas para soldar</i>).....	9	2. ^a	—	—	Tamancos	13	1. ^a	—	—
Sola.....	18	2. ^a	6	—	Tamaras	11	1. ^a	—	—
Sombrinhas.....	13	1. ^a	—	—	Tanino	3	3. ^a	—	—
Sopas em conserva.....	11	1. ^a	—	—	Tapeçaria (<i>excepto a de seda</i>) (a).....	6	2. ^a	—	C
Sorveteiras.....	6	1. ^a	—	—	Tapetes não designados (a).....	6	2. ^a	—	C
Sulfato de alumina.....	3	3. ^a	—	—	Tapioca.....	11	1. ^a	—	—
» » baryta.....	3	3. ^a	—	—	Tartaro (<i>sarro de vinho</i>) (c)	3	3. ^a	—	C
» » chumbo.....	3	3. ^a	—	—	Teares.....	20	1. ^a	—	—
» » nickel	3	2. ^a	—	—	Tecidos metallicos	4	3. ^a	—	—
» » peroxido de ferro.....	3	3. ^a	—	—	» não designados (<i>excepto os de seda</i>) (a).....	2	2. ^a	—	C
Sulfito de alumina	3	3. ^a	—	—	Tecum (<i>linho da Bahia</i>) com preparo (a).....	4	2. ^a	8	C
» » cal	3	3. ^a	—	—	» (» » ») em bruto (b) ..	1	3. ^a	8	C
» » soda.....	3	3. ^a	—	—	» (» » ») em obra não designada (a).....	2	2. ^a	—	C
Sulfo-carbonato de potassa	3	3. ^a	—	—	Tela-coiro	18	2. ^a	—	—
» » » soda.....	3	3. ^a	—	—	Telas metallicas	4	3. ^a	—	—
Sulfureto de arsenico.....	3	3. ^a	—	—	» preparadas para pintura ..	—	1. ^a	—	—
» » mercurio nativo (<i>vermelhão, cinabrio</i>) ..	3	3. ^a	—	—	Telha de barro vidrada.....	7	3. ^a	—	—
» » sodio.....	3	3. ^a	—	—	» » vidro	15	2. ^a	—	—
Sumagre em preparações	3	3. ^a	—	—	Telhões de barro vidrados.....	7	3. ^a	—	—
» sem preparo.....	3	4. ^a	—	—					
Sumauma prensada	6	1. ^a	—	—					

Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos - Toneladas	Preços especiais	Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos - Toneladas	Preços especiais
Telhões de vidro.....	15	2. ^a	—	—	Typo de impressão.....	—	3. ^a	—	—
Tensores de rosca (<i>tornos, ferramenta</i>).....	5	4. ^a	—	—					
Therebenthina commum (<i>aguaraz</i>)	3	3. ^a	—	—					
Terras manipuladas.....	3	3. ^a	—	—					
» preparadas.....	3	3. ^a	—	—					
Tesoiras mechanicas	20	1. ^a	—	—					
» não designadas.....	5	1. ^a	—	—					
Tijollos de vidro.....	15	3. ^a	—	—					
Tinas de banho, de cobre	6	2. ^a	—	—					
» » » ferro.....	6	2. ^a	—	—					
» » » folha de Flan- dres.....	6	2. ^a	—	—	Urzella	3	3. ^a	—	—
» » » zinco	6	2. ^a	—	—	Utensilios de agricultura não de- signados.....	5	4. ^a	—	—
Tintas não designadas (<i>excepto a tinta de escrever, as tintas de oleo em frascos ou bisnagas, de aguarella e de autographia</i>)..	3	3. ^a	—	—	Utensilios de cosinha não desi- gnados	4	2. ^a	—	—
Tochas.....	19	1. ^a	—	—	Utensilios de jardinagem não de- signados.....	5	4. ^a	—	—
Toldos.....	6	1. ^a	—	—					
Tomates salgados.....	11	3. ^a	8	—	Vasos ordinarios de barro para plantas.....	7	3.	8	—
Torcidas (a).....	2	1. ^a	—	C	Vasos de barro não designados	7	2. ^a	—	—
Torneiras.....	9	3. ^a	—	—	Velame	—	2. ^a	—	—
Tornos de apertar.....	5	4.	—	—	Velas de cera.....	19	1. ^a	—	—
» » torneiar	20	1. ^a	—	—	» » lona.....	—	2. ^a	—	—
Torradores de café.....	4	2. ^a	—	—	» » parafina.....	11	1. ^a	—	—
Trapo lavado.....	—	3. ^a	—	—	» » sebo.....	11	2. ^a	—	—
Trilhadoras de palha desarmadas	20	1. ^a	—	—	» » stearina	11	1. ^a	—	—
Trituradores (<i>machinas</i>).....	20	1. ^a	—	—	Ventiladores (<i>excepto os de barro ou grés</i>)	4	2. ^a	—	—
Tubos de chumbo.....	9	4. ^a	—	—	Ventoinhas	20	1. ^a	—	—
» » cobre	9	2. ^a	—	—	Verdete (<i>azebre</i>).....	3	3. ^a	—	—
» » folha.....	8	2. ^a	—	—	Verga em obra.....	21	1. ^a	—	—
» » latão.....	9	3. ^a	—	—	Vermelhão (<i>cinabrio, sulfureto de mercurio nativo</i>).....	3	3. ^a	—	—
» » zinco.....	8	2. ^a	—	—					
Tuniz (<i>cotão de lã</i>) (b)	1	4. ^a	5	C					
Turbinas	20	1. ^a	—	—					

Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos—Toneladas	Preços especiais	Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos—Toneladas	Preços especiais
Vernizes <i>não designados (excepto os vernizes em frascos)</i>	3	3. ^a	—	—					
Verrumas.....	5	3. ^a	—	—					
Vestuário.....	13	1. ^a	—	—					
Vides vivas.....	10	2. ^a	—	—	Water-closets (retretes)	9	2. ^a	—	—
Vidraça sem côr (<i>não pulida, comum</i>).....	15	3.	—	—	Wolfram (minerio)	—	3. ^a	—	—
Vidraria fina.....	15	2. ^a	7	—					
» <u>não designada</u>	15	2. ^a	7	—					
Vidro moldado para construções (<i>quadrados, ladrilhos, telhas ou lages</i>).....	15	3. ^a	—	—	Zarcão (óxido de chumbo)	3	3. ^a	—	—
» <u>em obra não designada</u> ...	15	2. ^a	7	—	Zinco em obra não designada ...	8	2. ^a	—	—
Vime em obra.....	21	1. ^a	—	—	» para acumuladores (<i>ou pilhas electricas</i>)	22	4. ^a	—	—
Visco.....	3	3. ^a	—	—					
Vitrines.....	6	1. ^a	5	—					

(1) Os dizeres em *grifado* não devem ser reproduzidos nas notas de expedição. Se o forem, não deixará, contudo, de ser applicado o preço correspondente á designação principal quando se julgar conveniente a proclamação.
As palavras sublinhadas devem ser substituídas pela designação própria do artigo ou das taras que o contenham, conforme os casos.

§ 1.º Preços por tonelada

Estações de		Series			
Procedencia	Destino	1.ª	2.ª	3.ª	4.ª
ou vice-versa		Réis			
Coimbra ou Coimbra B.	Lisboa (C. dos Soldados) a Braço de Prata	5 900	5 000	3 500	3 000
	Alcantara Mar a Bemfica	6 200	5 300	3 800	3 300
	Belem ou Pedrouços	6 300	5 400	3 900	3 400
Aveiro	Lisboa (C. dos Soldados) a Braço de Prata	7 500	6 000	4 500	4 000
	Alcantara Mar a Bemfica	7 800	6 300	4 800	4 300
	Belem ou Pedrouços	7 900	6 400	4 900	4 400
Gaia ou Porto (Campanhã) ..	Lisboa (C. dos Soldados) a Braço de Prata	8 200	7 200	5 400	4 400
	Alcantara Mar a Bemfica	8 500	7 500	5 400	4 400
	Belem ou Pedrouços	8 600	7 600	5 500	4 500
	Coimbra ou Coimbra B.	3 300	2 800	2 300	1 900
	Leiria ou Marinha Grande	5 500	5 000	4 500	3 900
	Cella ou Vallado	6 300	5 500	5 000	4 500
	Caldas da Rainha	7 400	6 300	5 500	4 800
Marinha Grande ou Leiria ..	Bemfica	4 200	3 700	3 000	2 500
	Lisboa (C. dos Soldados) a B. de Prata, Alcantara Terra, Alcantara Mar	4 300	3 800	3 100	2 600
	Belem ou Pedrouços	4 400	3 900	3 200	2 700
Figueira da Foz	Bemfica	5 800	4 900	3 400	2 900
	Lisboa (C. dos Soldados) a B. de Prata, Alcantara Terra, Alcantara Mar	5 900	5 000	3 500	3 000
	Belem ou Pedrouços	6 000	5 100	3 600	3 100
Castello Branco	Lisboa (C. dos Soldados) a Braço de Prata	6 300	5 700	4 900	3 800
	Alcantara Mar a Bemfica	6 600	6 000	5 200	4 100
	Belem ou Pedrouços	6 700	6 100	5 300	4 200
Fundão a Covilhã.	Lisboa (C. dos Soldados) a Braço de Prata	8 400	7 200	6 300	4 600
	Alcantara Mar a Bemfica	8 400	7 500	6 600	4 900
	Belem ou Pedrouços	8 500	7 600	6 700	5 000
Belmonte a Guarda	Lisboa (C. dos Soldados) a Braço de Prata	8 900	7 900	6 800	5 000
	Alcantara Mar a Bemfica	9 200	8 200	7 100	5 300
	Belem ou Pedrouços	9 300	8 300	7 200	5 400

Concessão especial. — O expedidor que, em seu nome e durante o prazo maximo de um anno, contado da data da primeira remessa, expedir da estação de *Marinha Grande* utilizando a presente tarifa, a n.º 1 interna de pequena velocidade ou a Tarifa Geral, para as estações de *Lisboa (Caes dos Soldados)*, *Alcantara Terra*, *Alcantara Mar*, *Gaia ou Porto (Campanhã)*, o minimo de 100 toneladas de vidro em obra de qualquer especie, com destino a exportação pelas barras de Lisboa ou do Porto e porto de Leixões, para a *Madeira*, *Açores*, *colonias portuguezas* ou para o estrangeiro, terá direito ao reembolso da differença entre o que houver pago a Companhia por transporte e despesas de evoluções e manobras, e o que resultar da applicação dos seguintes preços por tonelada, comprehendidas as ditas despesas de evoluções e manobras e as de embarque nos caes da Companhia:

De Marinha Grande para Lisboa (C. dos Soldados), Alcantara Terra ou Alcantara Mar ...	Réis 25300
„ „ „ „ Gaia ou Porto (Campanhã)	„ 35000

Para este effeito serão remettidas ao Chefe do Serviço de Fiscalisação e Estatistica da Companhia (estação de Caes dos Soldados, Lisboa), as cartas de porte das remessas feitas nas condições da presente **Concessão especial**, devidamente relacionadas, bem como os recibos dos despachos de exportação ou certidões authenticas da alfandega, que justifiquem a sahida e o destino final das expedições, a fim de, n'aquelle serviço, ser feita a liquidação do reembolso pela presente estabelecido.

2.º Preços por tonelada

Das estações abaixo ás da frente sem reciprocidade	Mercadorias								
	A — Lã suja						B — Lã lavada em rama		
	Lisboa (C. dos Soldados) a Carregado	Pombal a Coimbra	Gaia e Porto (Campanhã)	Castello Branco	Fundão a Covilhã	Belmonte a Guarda	Castello Branco	Fundão a Covilhã	Belmonte a Guarda
Elvas.....	5.100	5.450	7.350	4.250	5.600	6.300	5.400	6.800	7.500
Santa Eulalia.....	4.650	4.800	7.000	3.900	5.250	5.950	4.900	6.300	7.000
Assumar.....	4.300	4.400	6.650	3.500	4.900	5.600	4.400	5.800	6.500
Portalegre.....	4.400	4.200	6.450	3.350	4.700	5.400	4.200	5.600	6.300
Crato.....	3.800	3.900	6.100	3.000	4.400	5.100	3.700	5.100	5.800
Chança.....	3.400	3.500	5.800	2.700	4.050	4.750	3.300	4.700	5.400
Torre das Vargens.....	3.100	3.200	5.650	2.550	3.900	4.600	3.100	4.500	5.200
Ponte de Sôr.....	3.000	3.100	5.450	2.350	3.700	4.400	2.800	4.200	4.900
Bemposta.....	2.500	2.600	5.100	2.000	3.400	4.100	2.300	3.700	4.400
Abrantes.....	2.200	2.300	4.900	1.800	3.150	3.850	2.000	3.400	4.100
Marvão.....	4.550	4.650	6.900	3.800	5.150	5.850	4.800	6.200	6.900
Castello de Vide.....	4.250	4.350	6.600	3.500	4.850	5.550	4.100	5.500	6.200
Pezo.....	3.800	4.000	6.200	3.400	4.450	5.150	3.800	5.200	5.900
Cunheira.....	3.550	3.650	5.900	2.800	4.150	4.850	3.400	4.800	5.500

Observação.— Os preços de Lisboa (C. dos Soldados) a Entroncamento, da tarifa especial M. L. n.º 1 de pequena velocidade (procedencias de Madrid a Villaluenga), os correspondentes a Abrantes, das tarifas especiaes M. L. n.º 1-A, pequena velocidade (procedencia de Torrijos a Valencia d'Alcantara e da fronteira de Badajoz) e M. L. 1-B, pequena velocidade (procedencia de Toledo) e, finalmente, os correspondentes a Santarem, com a sobretaxa de 50 % da tarifa especial E. P. n.º 3, pequena velocidade, condição 3.ª (procedencias das linhas de Alicante, Carthagen e Valencia) serão ligados *ex-officio* aos preços supra (B) desde Abrantes, para os destinos a que aquellas tarifas não attendem, quando n'isso houver vantagem para o publico e enquanto não forem estabelecidas tarifas directas applicaveis aos transportes a que esta **observação** aproveita, no todo ou em parte.

C — Das estações de Gaia ou Porto (Campanhã) para as de Carregado a Odivelas ou vice-versa:

Mercadorias marcadas na classificação com a letra (a).....	Reis 7.5200
„ „ „ „ „ „ (b).....	„ 5.5100
„ „ „ „ „ „ (c).....	„ 4.5500

D — Das estações de Lisboa (C. dos Soldados) a Braco de Prata para as de Estarreja a Valladares ou vice-versa:

Mercadorias marcadas na classificação com a letra (d).....	Reis 4.5100
--	-------------

A presente tarifa annulla as especiaes de pequena velocidade n.ºs 10, 11 e 15, em vigor desde 1 d'Abril de 1899, e n.ºs 13, 22, 23 e 25 em vigor desde 20 de Agosto de 1898, bem como o Aviso ao Publico B 1:138 de 17 d'Outubro de 1901, ampliação da tarifa n.º 15.

Lisboa, 12 Janeiro de 1903.