

# **ACADEMIA DOS CAMINHOS DE FERRO**

Publica-se nos dias 1 e 16 de cada mês

FUNDADA

EM

1888

DISTRIBUE, COMO ANNEXOS, TODAS AS TARIFAS ESPECIAIS DE TRANSPORTE DAS LINHAS FERREAS, POR CONTRACTOS COM O GOVERNO E AS DIRECCÕES

Contem uma PARTE OFFICIAL, do Ministerio do Fomento (Despacho de 18 de Julho de 1912) e dos Caminhos de ferro do Estado (Resolução do Conselho de Administração, de 3 de Julho de 1912)

**Premiada nas exposições**

**GRANDE DIPLOMA D'HONRA: Lisboa, 1898**

**MEDALHAS DE PRATA: Bruxellas, 1897 — Porto, 1897 — Liège, 1905 — Rio de Janeiro, 1908**

**MEDALHAS DE BRONZE: Antwerpia, 1894 — S. Luiz, Estados Unidos, 1904**

Proprietario-Director — L. de Mendonça e Costa, antigo Inspector Chefe de repartição dos Caminhos de Ferro Portuguezes  
Engenheiro-Consultor — Antonio Carrasco Bossa, Sub-Director da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

## **REDACTORES:**

*Caminhos de Ferro* — J. Fernando de Sousa, engenheiro, Inspector Geral da Companhia dos Caminhos de Ferro  
de Salamanca à Fronteira

*Engenharia em geral, Commercio e Industria* — José Maria Mello de Mattos, engenheiro,  
Chefe de secção da Propriedade Industrial

*Viagens e transportes* — Manuel d'Andrade Gomes, Chefe da repartição do Trafego dos Caminhos de Ferro Portuguezes  
*Secretario da redacção* — Alexandre Fontes, capitão d'infantaria

*Correspondente em Madrid* — D. Juan de Bona, Director da *Gaceta de los Caminos de Hierro*

**25.º ANNO — 1912**

Redacção, Administração e Typographia

48, Rua Nova da Trindade, 1.º — LISBOA

Telephone n.º 27 — Endereço telegraphico : CAMIFERRO

## PREÇOS DE ASSIGNATURA

PORtUGAL, Anno 2\$500 réis — Semestre 1\$400 réis — COLONIAS, Anno 4\$000 réis

Allemania.....	14,40 marcos	Inglaterra.....	14 sh. 6 p.
Austria.....	9 florins	Estados-Unidos.....	3 dollars
Belgica.....	18 francos	França.....	18 francos
Brasil (moeda fraca).....	12\$000 réis	Italia.....	18 liras
China .....	7 dollars	Japão.....	7 yens
Dinamarca, Noruega e Suecia.....	13 kroses	Russia.....	6 rublos
Espanha.....	18 pesetas	Suissa.....	18 francos

VENDA AVULSO: Até á publicação do seguinte, numero simples 120 réis; atraizado, o duplo; annexos 10 réis por folha

## Annuncios

	ANNO ou 24 n.º	Semestre ou 12 n.º
Pagina.....	60\$000 réis	40\$000 réis
Meia pagina.....	40\$000 "	25\$000 "
Quarto de pagina.....	25\$000 "	13\$000 "
Oitavo de pagina.....	13\$000 "	7\$000 "

# ÍNDICE

— DOS —

## ARTIGOS E SECÇÕES DO 25.º ANNO—1912

Agenda do viajante, ultima pagina de todos os numeros.....	130	Henry Brasseur, por <i>Miguel Queriol</i> 319
Alpinismo (O) em Portugal (ilustrado), por <i>C. Rosado</i> .....	127	Horario dos comboios—Ultima pagina de todos os numeros.....
Alquilador... modelo.....	27	Horario (O) das linhas do Douro e
Alto Minho, 56, 90, por <i>J. Fernando de Sousa</i> , ♦ 165 e.....	187	Valle do Corgo, por <i>José Beirão</i> ..... 363
Annuario Commercial.....	95	Horario de verão 62, por <i>J. Soares</i> 174
Antonio Amaral, 304 e.....	319	82 por <i>G. M.</i> .....
Antonio Bossa.....	169	Illuminações das carroagens de Caminho de ferro..... 98
Antonio Lourenço da Silveira.....	138	Indicador de preços (ilustrado)..... 235
Aplicação da serradura a pavimentos.....	322	Industria (A) de locomotivas na Austria..... 146
Arrematações, 15, 31, 51, 67, 83, 99, 115, 131, 147, 163, 179, 195, 211, 243, 259, 275, 291, 307, 323, 339, 355, 370 e.....	386	Instituto dos Cegos do Porto..... 235
Assembleia geral da Companhia Portugueza.....	184	Instituto ferro-variário..... 154
Associação (A) Internacional Permanente dos Congressos de Navegação, por <i>Mello de Mattos</i> .....	311	Invenção (A) do Telegrapho..... 154
Associações (As) político-económicas da Alemanha, por <i>Mello de Mattos</i> .....	294	Inventor (O) dos tremvias..... 111
Atmosfera (A) do Metropolitano de Paris, por <i>Mello de Mattos</i> .....	55	Jogos Olympicos em Stockholm..... 187
Augusto Luciano Simões de Carvalho (ilustr.), por <i>Mello de Mattos</i> , ♦ 229	383	José Vaz da Cunha, por <i>Miguel Queriol</i> ..... 204
Automobilismo, 59, 114, 130, 218 e.....	288	Larguras de via..... 187
Auto omnibus (Os) de Paris.....	378	Linhas do Alto-Minho, 38 e..... 74
Avenida da Liberdade, por <i>Carlos Arthur da Silva</i> .....	383	Linha de Cintra, por <i>G. M.</i> ..... 114
Aviação e aerostação, 50, 63, 75, 98, 114, 126, 143, 159, 175, 233, 250 e.....	331	Linhas extranjeiras: 14, 30, 66, 82, 98, 115, 131, 147, 162, 178, 194, 210, 226, 242, 255, 274, 290, 307, 322, 339, 354, 370 e..... 386
Avisos de serviço.....	31	Linha (A) ferrea Dakar-S. Louis..... 111
Barreiro a Cacilhas.....	57	Linha (A) ferrea de Tcheng-T'AI, por <i>Mello de Mattos</i> ..... 151
Basilio de Sousa Pinto.....	174	Linhas ferreas brasileiras (ilustrado) por <i>Mello de Mattos</i> ..... 351
Bella (Uma) conferencia, por <i>J. Fernando de Sousa</i> , ♦ 255	384	Linhas (As) ferreas hespanholas em 1911..... 75
Bilhetes de banhos, por <i>G. M.</i> .....	107	Linhas portuguezas: 11, 30, 66, 82, 98, 114, 130, 146, 162, 178, 194, 207, 223, 239, 255, 272, 288, 307, 322, 338, 354, 370 e..... 386
Boletim Commercial e Financeiro: 12, 28, 48, 61, 80, 96, 112, 128, 144, 160, 176, 192, 208, 221, 240, 256, 272, 288, 304, 320, 336, 352, 368 e.....	267	Linha (A) do Sado, por <i>J. Fernando de Sousa</i> , 198 e..... 249
Brest-Panamá, por <i>Mello de Mattos</i> .....	279	Linhas suburbanas, por <i>G. M.</i> ..... 95
Brest-Transatlantico, por <i>Mello de Mattos</i> .....	314	Linha do Valle do Tamega, por <i>J. Fernando de Sousa</i> ..... 106
Brindes e calendarios, 14, 30, 66 e.....	114	Linha (A) do Valle do Vouga, por <i>J. Fernando de Sousa</i> ..... ♦ 357
Burdigata (O).....	314	Lisboa, Caes da Europa, por <i>G. M.</i> 122 e..... 139
Caminho (O) de ferro de Benguela, por <i>J. Fernando de Sousa</i> , ♦ 261 e ♦ 277	385	Lisboa, Marsellha e Toulouse-Lisboa..... 171
Caminho (Um) de ferro electrico notavel.....	443	Lisboa (De) aos Pyrenéos 282, (ilustrado)..... 298
Caminho (O) de ferro internacional por Canfranc, (ilustrado) por <i>Mello de Mattos</i> .....	359	Lloyd George (O Sr.) e a arbitragem..... 250
Caminhos de ferro aereos.....	330	Locomotiva gigantesca..... 63
Caminhos de ferro da Nigéria do Sul.....	143	Locomotiva (A) moderna, por <i>J. Fernando de Sousa</i> ..... ♦ 133
Caminho de ferro das Colónias, por <i>J. Fernando de Sousa</i> , ♦ 309	143	Mar (O) do Sahará, por <i>Mello de Mattos</i> , 327 e..... 344
Caminhos (Os) de ferro do Estado e o Sr. Barthélemy.....	306	Marconi em Lisboa..... 187
Caminhos (Os) de ferro em 1911, por <i>J. Fernando de Sousa</i> , ♦ 1	306	Margem (A) do Tejo do Caes do Sodré a Santos, por <i>Carlos Arthur da Silva</i> ..... 47
Caminhos de ferro europeus.....	441	Mau olhado, por <i>J. Fernando de Sousa</i> ..... ♦ 53
Caminhos de ferro e vias navegaveis.....	11	Melhoramentos (Os) dos portos do Douro e de Leixões..... 439
Caminhos (Os) de ferro no Parlamento, por <i>J. Fernando de Sousa</i> , ♦ 33	1	Memorandum (Tracção electrica nos caminhos de ferro de Berlin)..... 314
Canal (O) do Panamá, 50 e.....	298	Metropolitano (O) de Paris em 1911..... 242
Canal de Suez.....	223	Monte-pio oficial..... 251
Capital (O) empregado nos Caminhos de ferro.....	158	«Mundo (O) Ilustrado», 14, 28, 63, 80, 96, 111, 130, 143 e..... 160
Carta chorographica de Portugal.....	381	Mutual (A) de Tremvias..... 346
Carta de Portugal.....	487	Navegação para as Colónias, por <i>G. M.</i> ..... 335
Carta topographica de Portugal.....	304	Notas de viagem
Carteira dos Accionistas: 12, 28, 64, 80, 96, 112, 128, 144, 160, 175, 191, 208, 221, 239, 256, 288, 367 e 384	155 e.....	XI.—De Lanzanna a Lyon—Genebra—Montlucgon..... 26
Carreiras de automoveis, por <i>G. M.</i> 267		I.—Estudos de viagem—Como se vae ao Egypto..... 46
		II.—De Lisboa a Marselha..... 61
		III.—Port-Said—O Nilo..... 77
		IV.—O Cairo (ilustrado)..... 93
		V.—As mesquitas do Cairo (ill.)..... 109
		VI.—O Muski—As Pyramides (ill.)..... 125
		VII.—Helluan—Sakkara (ill.)..... 141

# ÍNDICE

VIII.—Alto-Egypto (ilustrado) .....	157	Travamento de comboios .....	234	N.º 4, Materiais explosivos.....	577
IX.—Luxor—Nilo (ilustrado) .....	173	Travessas metálicas (O emprego das) .....	324	N.º 5, Gado.....	579
X.—Thebas (ilustrado) .....	189	Travessia (A) do Sahará .....	50	N.º 6, Toiros, animais ferozes, etc. ....	577
XI.—Denderá—O «Nubia» (ill.) .....	205	Tremvias (Os) na Europa .....	159	N.º 7, Mercadorias diversas .....	577
XII.—Esné—Assuan (ilustrado) .....	221	Tres (As) gréves .....	185	N.º 8, Idem .....	579
XIII.—Ilha de Philæ (ilustrado) .....	237	Tunnel de Mont-d'Or (O) .....	338	N.º 9, Idem .....	579
XIV.—A Wadi Halfa (ilustrado) .....	253	Vagões de eixos intermudaveis (il.) .....	268	N.º 10, Idem .....	579
XV.—A Kartum (ilustrado) .....	270	Vagões frigoríficos .....	203	N.º 11, Legumes secos, farinhas, batatas, etc. ....	579
XVI.—Excursões de Kartum (il.) .....	286	Varia, por A. Bossa .....	4	N.º 12, Adubos .....	579
XVII.—Nilo Branco (ilustrado) .....	301	Verificação dos carris de aço, por Mello de Mattos .....	375	N.º 13, Carvão vegetal, etc. ....	579
XVIII.—Mar Vermelho e Suez (il.) .....	317	<b>Viagens e transportes:</b> 8, 24, 44, 60, 76, 92, 108, 124, 140, 156, 170, 188, 204, 220, 236, 252, 268, 284, 300, 316, 332, 348, 364 e .....	380	N.º 14, Disposições diversas .....	579
XIX.—Jafa, Jerusalém (ilustrado) .....	333	Vias ferreas secundárias e tremvias .....	219	N.º B. n.º 6 (ampliação) .....	590
XX.—Jerusalém (ilustrado) .....	349	Victoria a Minas .....	235	N.º 103, Adubos .....	579
XXI.—O Santo Sepulchro (ilust.) .....	365	Victoria (A) do petróleo .....	63	N.º 304, Aeroplanos, barcos e carruagens .....	580
XXII.—Espectáculo phantástico (ilustrado) .....	381	Vinte annos de vida ferro-viária .....	58	N.º 305, Idem .....	580
Nova (A) viatura eléctrica .....	335	Zoua (Na) central, por J. Fernando de Sousa .....	♦ 17	N.º 308, Lãs penteadas .....	580
Novas carruagens para tremvias .....	159	<b>PARTE OFICIAL</b>		N.º 309, Vagões d'eixos intermudaveis .....	593
Novas (As) locomotivas do Minho e Douro (ilustrado) por J. Fernando de Sousa .....	297	<b>Legislação por linhas</b>		E. P. n.º 5 (ampliação) .....	588
Novas povoações em Benguela .....	251	Através d'Africa .....	38	E. P. n.º 6, Breu .....	591
Novas vias ferreas, por G. M. ....	78	Barreiro a Cacilhas, 21 e .....	313	<b>Diversos:</b>	
Novo (Um) acumulador portátil .....	332	Beira-Baixa, 138 e .....	346	Classificação geral de mercadorias .....	578
Novo (Um) funicular nas montanhas .....	320	Benguela, 90 e .....	217	Tarifa de despesas accessórias .....	578
Novo (O) horário do Sul e Sueste .....	45	Carregado à Mercearia .....	103	Condições gerais d'aplicação .....	578
Novo (Um) invento de Marconi .....	139	Cintra .....	329	Aviso sobre as novas tarifas .....	579
Novo (O) material circulante nas linhas portuguesas (ilustrado) por J. Fernando de Sousa .....	♦ 181	Evora a Ponte de Sôr .....	361	" " os ramaes das minas de Nogueirinha e do Alvito .....	592
Novo paquete .....	223	Evora a Reguengos .....	89	Idem .....	595
Novo processo de telegraphia .....	190	Foz-Tua a Mirandella .....	249	Aviso sobre bilhetes para Biarritz e S. Jean de Luz .....	597
Obra (Uma) grandiosa .....	39	Inhambane a Inharrime .....	346	Aviso sobre a linha da Louzã .....	600
Obra (Uma) prodigiosa .....	75	Lourenço Marques .....	346	Bilhetes directos para Espanha e França .....	600
Pescas e peixes, por Mello de Mattos .....	435	Mirandella a Bragança .....	249	<b>Beira-Alta</b>	
Ponte (Uma) notável (ilustrado) por J. Fernando de Sousa .....	♦ 373	Mocambique, 282 e .....	346	<b>Grande velocidade:</b>	
Portimão a Lagos, 217 por J. Fernando de Sousa .....	230	Norte, 138 e .....	281	N.º 3, (1.ª ampliação) .....	597
Porto (O) de Leixões, por J. Fernando de Sousa, ♦ 69, ♦ 85, ♦ 101, ♦ 117, ♦ 325 e .....	♦ 341	Penafiel à Lixa .....	345	N.º 4, Volumes de peso não superior a 10 kilos .....	597
Porto (O) de Lourenço Marques .....	330	Portimão a Lagos .....	281	N.º 11, Material para caminhos de ferro, barcos, aeroplanos, etc. ....	578
Potência nominal dos motores .....	330	Santa Comba a Vizeu .....	249	N.º 12, Bilhetes de ida e volta .....	585
Progressos da Radio-telegraphia .....	233	Sul e Sueste 232 e .....	378	N.º 13, Artistas de teatro e circo .....	587
<b>Publicações recebidas:</b>		Thomar à Nazareth .....	296	<b>Pequena velocidade:</b>	
«Diário de Notícias» .....	44	Torres à Figueira e Alfarelhos .....	346	N.º 3, (3.ª ampliação) .....	581
«Les chemins de fer français» .....	30	Valle do Lima .....	200	N.º 4, (ampliação) .....	586
«O Palco» .....	30	Valle do Sado, 169, 281 e .....	362	N.º 16, Material para caminhos de ferro, barcos, aeroplanos, etc. ....	578
«Rivista tecnica delle Ferrovie» .....	45	Valle do Vouga, 5, 37, 122, 153 e .....	297	B. S. M. N. n.º 11 (1.ª ampliação) .....	586
«Bartholomeu de Gusmão» .....	66	Zambezia .....	266	B. S. M. n.º 14, Travessas de pinto .....	598
«O Comércio dos Vinhos» .....	338	<b>Legislação diversa</b>		<b>Diversos:</b>	
«Annuario de Ferrocarriles, año XX» .....	338	Aviso para condutores para Mossamedes .....	329	Aviso sobre horas de abertura e encerramento de estações .....	579
«Relatório da Sociedade Portuguesa Beneficente do Amazonas» .....	338	Bilhetes de identidade, 5 e .....	27	Aviso sobre bilhetes de ida e volta .....	583
«Serviços da Repartição de Turismo Rapido (O) de Madrid, por G. M. ....	47	Caixa de Aposentações e Socorros .....	103	<b>Sul e Sueste</b>	
<b>Receitas dos caminhos de ferro</b>		Circulação de comboios na Companhia Portuguesa .....	282	<b>Grande velocidade:</b>	
portugueses e espanhóis, 43, 29, 49, 63, 81, 97, 113, 129, 145, 161, 177, 193, 209, 225, 241, 257, 273, 289, 305, 321, 337, 353, 369 e .....	385	Conselho de Administração dos Caminhos de Ferro do Estado .....	21	N.º 1, (6.ª ampliação) .....	579
Recentes melhoramentos na iluminação eléctrica dos comboios .....	363	Fixação em ouro das importâncias a que se referem as bases 3.ª e 4.ª annexas à lei de 27 de Outubro de 1909 .....	362	N.º 7, (8.ª ampliação) .....	592
Rede (A) do Estado francês .....	329	Orcamento .....	217	N.º 8, Volumes de peso não superior a 10 kilos .....	598
Redes navegáveis rassa e siberiana .....	336	Revisão de quadros e regulamentos .....	265	N.º 9, Carros automóveis .....	583
Resgate de linhas ferreas, 185, 206 e .....	219	<b>TARIFAS DE TRANSPORTE</b>		N.º 101, Viagens de recreio em grupos ou comboios especiais .....	588
Saes (Os) de Stassfurt, por Mello de Mattos .....	19	<b>Distribuídas com os n.ºs abaixo</b>		N.º 101, (1.ª ampliação) .....	580
Sciencia (A) meteorológica, por Mello de Mattos .....	167	<b>Caminhos de Ferro Portugueses</b>		N.º 105, Transporte de reembolsos .....	583
Senado (No) 10, 21 e .....	50	<b>Grande velocidade:</b>		<b>Pequena velocidade:</b>	
Situação financeira dos caminhos de ferro belgas, por Mello de Mattos 201 e .....	215	N.º 26, Carros-automóveis .....	592	N.º 8, (2.ª modificação) .....	585
Sociedade de Geographia 234 e .....	249	N.º 101, Viagens de recreio .....	587	N.º 8, (3.ª ampliação) .....	588
Sousa Pinto .....	331	N.º 105, Transporte de reembolsos .....	583	N.º 8, (4.ª modificação) .....	595
Substituição de traves na ponte de Kiul na East Indian Railway .....	315	N.º 304, Aeroplanos, barcos e carruagens .....	580	N.º 10, (4.ª ampliação) .....	590
Tarifas (As) dos metropolitanos .....	380	N.º 304, Furgões para bagagens .....	596	N.º 13, (6.ª ampliação) .....	593
Telephone (O) nas linhas ferreas americanas .....	79	N.º 305, Aeroplanos, barcos e carruagens .....	580	Especial, temporária (adubos químicos) .....	595
Thomar à Nazareth, por J. Fernando de Sousa .....	♦ 293	N.º 314, Bilhetes simples de Paris a Rio-de-Janeiro, Montevideo e Buenos-Aires .....	596	<b>Diversos:</b>	
Trabalho nocturno das mulheres .....	251	N.º 315, Idem de ida e volta, idem .....	596	Additamento à tarifa de despesas accessórias .....	579
Tracção eléctrica, 59, 79, 110, 123, 142 e .....	155	E. P. n.º 5, Bilhetes de ida e volta .....	586	Ramaes das minas de Nogueirinha e Alvito .....	592
Trafego (O) de viajantes entre a Europa e o Extremo-Oriente .....	146	<b>Pequena velocidade:</b>		Idem .....	594
		N.º 1, Taras .....	577	Pagamento de direitos de armazéenagem .....	594
		N.º 2, Aguardente, álcool, azeite, vinho, vinagre, etc. ....	577	Transportes de ou para domicílios e despachos centrais .....	598
		N.º 3, Madeira, lenha, matto, etc. ....	577	Catálogo das ruas, etc. de Lisboa para aplicação da tarifa anterior .....	598
		N.º 3 (1.ª additamento) .....	599	Despacho permanente de bagagens .....	599

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

1.º DO 25.º ANNO

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTERIO DO FOMENTO

NUMERO 577

Bruxellas, 1897, Porto, 1897, Liége, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata — Antwerpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze  
Proprietario-director

L. de Mendonça e Costa

Antonio Carrasco Bossa

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

COMPOSIÇÃO  
Tipog. da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*  
IMPRESSÃO  
Centro Typografico, L. d'Abegoaria, 27

LISBOA, 1 de Janeiro de 1912

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO  
R. Nova da Trindade, 48  
Telefone 27  
Endereço telegrafico CAMIFERRO

## ANNEXOS DESTE NUMERO

Caminhos de Ferro Portuguezes. — Tarifas de pequena velocidade, n.º 1, 2, 3, 4, 6 e 7.

O presente numero não se vende avulso

Prevenimos os nossos assignantes de que se acham promptas encadernações da *Gazeta*, podendo os que as desejarem, enviar suas collecções para serem trocadas por outras encadernadas, mediante o preço de 750 réis.

## SUMMARIO

	Paginas
25.º anno...	1
Os caminhos de ferro em 1911, por J. Fernando de Souza...	4
Varia, por A. Bossa...	5
Parte oficial — Decretos de 13 e 16 de dezembro de 1911, do Ministerio do Fomento...	5
A classificação decimal, por Mello de Mattos...	7
Companhia de Ambaca...	8
Vlages e transportes — As novas tarifas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes (Continuação)...	10
No Senado...	11
O Mundo Ilustrado...	11
Linhos portuguezas. — Penafiel a Lixa — Entroncamento a Gouveia — Gaya a Villa Franca das Naves...	11
Abundancia de original...	11
Parte financeira	11
Carteira dos Accionistas...	12
Boletim Commercial e Financeiro...	13
Cotacões nas bolsas portuguesa e estrangeiras...	13
Receita dos caminhos de ferro portuguezes e espanhóis...	14
Diário de Notícias — do Natal...	14
Brindes e calendarios...	14
Linhos estrangeiras. — Espanha — Russia — Turquia — Persia — Bolivia — Australia...	14
Companhia Fluvial d'Africa — Relatorio do Conselho de Administração apresentado á assembleia geral de 26 de dezembro de 1911...	14
Arrematações...	15
Agenda do Viajante...	16
Horario dos comboios...	16

## 25.º ANNO

Entramos hoje no 25.º anno deste jornal e como esta data coincide com o novo anno civil, cumprimos gostosos o dever de cumprimentar os nossos estimaveis assignantes, annunciantes e leitores, em geral, aos quaes desejamos um novo anno cheio de prosperidades.

Pelo que diz respeito a esta *Gazeta*, a sua vida receberá agora novo impulso com a modificação importante que vae ter, desde 20 do corrente, o sistema tarifario da principal companhia de caminhos de ferro do paiz.

O commercio, a industria, os agricultores, conhecendo praticamente quanto lhes interessa um jornal que os põe ao corrente de tudo que se refere aos preços de transporte: que lhes leva, ao escriptorio ou á officina, as proprias tarifas de que só teriam, por outros jornaes, noção vaga e nem sempre exacta, teem affluido a inscrever-se nossos assignantes, em grande numero, o que nos leva a aumentar a tiragem — caso bem extraordinario em revistas deste genero.

Pelo que se refere ao nosso corpo de redacção, um novo e valioso elemento veio fortalecer o: em substituição do nosso querido amigo sr. engenheiro Vasconcellos Porto, que, desde alguns annos, nos auxiliava, no cargo de engenheiro consultor, temos o prazer de ver hoje nesse cargo o distincto Chefe da Exploração da Companhia Por-

tugueza, o sr. Antonio Carrasco Bossa, que, honrando esta *Gazeta* com a acceptação desse encargo, demonstra assim, publicamente, a sua sympathia, já antiga e sempre valiosa, pela nossa revista.

O facto de termos aqui o seu nome junto do nosso, impede-nos de dizer o que pensamos deste distinto engenheiro, que, pelo seu trabalho assiduo a par do seu caracter de pura primeira agua, occupa hoje uma das posições mais proeminentes nos caminhos de ferro portuguezes, considerado e estimado por todos — superiores, eguaes e inferiores — que constituem a familia ferroviaria.

Tambem deixou de ser secretario da redacção o nosso amigo sr. Christiano Tavares, que durante oito annos nos acompanhou nos nossos trabalhos, dos quaes só agora se afastou por a sua dedicação pelo serviço publico ser reclamada a evidenciar-se no desempenho dum cargo administrativo que o obrigou a auzentar-se de Lisboa.

Delle nos despedimos com a saudade que a amizade, creada na convivencia de tanto tempo, bem justifica.

A Redacção.

## Os caminhos de ferro em 1911

A actividade febril da vida moderna torna mais do que nunca salutar a suspensão, por alguns instantes, da labuta quotidiana para dar lugar ao exame de consciencia, individual ou collectivo, em que um relance de olhos ao anno decorrido mostre as lacunas deixadas, os erros cometidos, as conquistas realisadas, e permita rectificar o rumo e prover de remedio deficiencias e imperfeições.

Descancem os leitores, que não vou invadir os dominios da ascese, traçando as regras desse exame, factor insubstituivel do progresso moral.

Menos ainda aspirarei ás funcções de mentor da nossa jovem democracia, aconselhando-lhe a imitação dos febricitantes Estados Unidos com o seu *thanksgiving day*, ou da patriarcal Suissa com o seu *dia de jejum federal*, consagrados ao descanso, á meditação e á prece.

E' mais restricto o meu ponto de vista e mais harmonico com a missão especial da *Gazeta*. Limitar-me-hei a fazer o inventario da actividade nacional em 1911 no que respeita aos caminhos de ferro. Será um exame frio, sereno, imparcial. Cingir-me-ei ao papel de chronista impasivel.

Era em 31 de dezembro de 1910 a extensão explorada de 2.897<sup>k</sup>, sende 1.114<sup>k</sup> do Estado e 1.783 da companhia. Quanto á largura da via, dividiam-se aquelles dois numeros nas parcelas respectivas de 1.024<sup>k</sup> de via larga e 90<sup>k</sup> de via reduzida nas linhas do Estado e 1424<sup>k</sup> e 359 nas de companhias.

Durante o anno abriram-se á exploração 32<sup>k</sup> de via reduzida do Estado entre Pocinho e Carviçais e 42<sup>k</sup> da linha do Vouga entre Albergaria e Aveiro, o que elevou a extensão explorada a 2.971 kilometros.

Ficaram em construcção adiantada os 16<sup>k</sup> de via larga entre Valença e Monção e as pontes de Coina e Seixal no-

troço do Barreiro a Cacilhas, além do kilometro já concluido neste e dos 2<sup>o</sup> da estação de Setubal á margem do Sado, que permanecem desaproveitados por falta da estação.

Não merecem menção os poucos trabalhos feitos e abandonados nos troços da Regoa a Lamego e de Portimão a Lagos. São algumas dezenas de contos desaproveitadas por falta de seguimento da construcção.

Na sua proposta de lei de 1910 o Conselheiro Moreira Junior gizou em vasto plano as providencias necessarias e sufficientes para a conclusão desses e de outros prolongamentos das linhas do Estado sem gravame do Thesouro, como para o desenvolvimento da viação accelerada na zona central. Ficou letra morta essa proposta de incontestável alcance, como o notavel conjunto das suas medidas de fomento, nenhuma das quaes mereceu do Governo provisorio as honras de perfilhação. *Primo philosophare, deinde vivere*; ao invez do aphorismo tradicional.

A mesma construcção do troço do Barreiro a Cacilhas, apezar de assegurados os recursos pela lei de 27 de outubro de 1909 e a execução das principaes obras de arte pelo contracto de empreitada das duas pontes, arrastou-se lentamente, soffrendo até as obras destas paralysação parcial pela oposição feita pela localidade ao typo de ponte adoptado para o rio Judeu. Em artigos anteriores referi e apreciei as peripecias dessas reclamações. Ao que parece, foi, ou vae ser, modificado ao cabo de um anno de tergi-versações o projecto da ponte, demolindo-se um pilar e substituindo-se o tramo de alçapão de 12<sup>m</sup> e um dos fixos contiguos de 42<sup>m</sup> por um tramo girante duplo, que deixe 2 vãos de 24<sup>m</sup> cada um, apoiado sobre novo pilar.

São mais 50 ou 60 contos de despeza, mas poderão navios alterosos singrar rio Judeu acima no dia em que ao canal se dê a profundidade precisa.

Quem sabe se o Seixal não virá a ser um dia importante porto interior? Convém pois salvaguardar o futuro. E' certo que o enorme tramo girante que vae substituir o ligeiro alçapão equilibrado, exigirá maior dispendio de força na manobra e constituirá, quando aberto, extenso obstaculo á navegação em direcção obliqua ao eixo da ponte.

Não menos certo é que se podia evitar este dispendio, dispensavel a meu ver. Na economia do Thesouro pouco pesam porém algumas dezenas de contos; ficam satisfeitos os povos ribeirinhos do esteiro e desvanecido o receio do attentado comminado contra a ponte, caso permanecesse com a traça primitiva.

Os dois taboleiros que estavam feitos e ali deixam de ter aplicação, tel-a-hão, ao que parece, na ponte sobre o Sado em Alcacer; será preciso porém para isso autorisação legislativa especial, porquanto a lei de 27 de outubro de 1909 prescreve explicitamente no § unico da base 2.<sup>a</sup> que a execução dos taboleiros metalicos das obras de arte será confiada á industria metallurgica nacional. Tendo sido aquelles tramos feitos por uma fabrica franceza, o seu emprego na linha do Sado briga com o preceito da lei.

Permanece esta sem execução integral, embora fosse destinada a assegurar a prompta construcção da linha do Sado e a conclusão do troço do Barreiro a Cacilhas na parte relativa á grande velocidade. As illusões que o auctor da lei tinha acerca da vantagem de reunir a operação financeira com a empreitada geral e mais tarde o adiamento do emprestimo puro e simples para a construcção por empreitadas parciaes, realisavel em fevereiro de 1910, depois do concurso deserto para a empreitada geral, fizeram perder o ensejo oportuno. Ha poucos mezes foram postas em praça e adjudicadas varias empreitadas da infrastructura entre Alcacer e Garvão, quebrando-se o encanto. Os recursos obtidos são porém muito inferiores ao custo total da linha, que só poderá desempenhar cabalmente a sua função económica depois de construida de um a outro extremo.

A complicar a questão surgiu o alvitre, de que discordo e a que já me referi, de uma variante, fazendo separar a

linha do Sado da do Sul em Valdera, com via dupla desde o Pinhal Novo até ali.

Foi ordenado e executado um estudo, prevendo-se economia consideravel, computada, ao que parece, em 300 contos. Sobresaltou-se e com razão a cidade de Setubal, incontestavelmente prejudicada nos seus interesses e offendida nos seus direitos pela perspectiva de abandono do traçado já aprovado em seguimento directo do ramal.

Tem este a vantagem, para o Estado, de evitar mais uma bifurcação, sempre onerosa nas suas linhas e de dar maior percurso, e portanto maior rendimento á corrente de tráfego mais importante sobre Lisboa, dispensando-o ao mesmo tempo do recurso a distancias de aplicação, para o tráfego de Setubal, inferiores ao percurso effectivo. Para Setubal ha a vantagem das relações directas com o valle do Sado, que tem no seu porto a natural saída.

Não discutirei a cifra da economia realisavel por não conhecer o projecto e orçamento da variante, embora me incline a crer que não irá muito além de 200 contos. Admittamo-la porem.

Não são 200 contos de economia numa linha (cuja construcção é aliás barata, pois o custo kilometrico deve frisar pelos 15 contos apenas) que justificariam o seu desvio do centro de populaçao e industria mais importante que servem as linhas do Sul e Sueste e a criação de mais uma bifurcação.

Tal difficultade não teria surgido, se o sr. Soares Branco, na occasião em que era ministro da fazenda, em vez dê contratar promptamente o emprestimo, então realisavel, pela emissão das obrigações previstas na lei, se não tivesse orientado por outras considerações, de grande alcance financeiro talvez, mas desastrosas para a região servida pela linha. A construcção teria sido vivamente atacada conforme o projecto aprovado, podendo-se achar agora a mais de meio. Não viria a variante de Valdera eternizar a questão de Setubal, provocando sobresaltos e creando difficultades, e ter-se-hia emprego util para um exercito de trabalhadores.

Passou o anno de 1911 sem ter solução a questão da linha de Portalegre, na verdade malaventurada. Em 1908 a pedido do meu amigo Lourenço Cayola, deputado da região, elaborei uma proposta de lei, auctorizando o governo a celebrar com o concessionario um contracto de exploração, pelo qual lhe garantia uma renda minima sufficiente para o capital necessario. Esse contracto em nada alterava os anteriores, que regulavam a concessão e aos quaes se vinha sobrepor e juntar, completando-os efficazmente. Ficou a proposta no limbo da commissão. Em 1909 surgiram no seio della escrupulos legalistas, que me abstendo de apreciar, estribados na sophistica affirmação — em antinomia com as boas praticas administrativas, de casa e de fóra, em materia de concessões de caminhos de ferro — de que só por concurso se podem modificar contractos emanados de um concurso. O mais curioso é que da mesma commissão e quasi no mesmo dia emanava um parecer favoravel á modificação, *sem concurso*, de outro contracto de concessão de caminhos de ferro, assentando-se nelle a boa doutrina, mendamente abonada com exemplos.

Infeliz na essencia, foi desastrada na forma, pela redacção precipitada, a iniciativa da commissão.

O projecto transformado na lei de 27 de outubro de 1909 ficou mal redigido, pois auctorisa a adjudicação, em concurso, da construcção nos termos das bases annexas e segundo as condições technicas do contracto anterior. As bases são as do projecto de contracto de exploração, sendo pois a lei omissa no que respeita ás condições da concessão.

Deveria ter prescripto explicitamente que ficavam estas em vigor na parte em que não fossem alteradas pelas bases estatuidas. Não o fez. É obvio que essa omissão de modo algum implica revogação de aquellas condições, aliaz cahia-se no absurdo de bases sem fixação de elementos

essenciaes do concurso, como são a duração da concessão e outros.

O bom senso, que deve presidir á interpretação da lei, e o pensamento da commissão, que resulta dos termos do seu parecer, levam á conclusão de que as novas bases se vem sobrepor ás clausulas da concessão para a regularem.

Os espiritos nímiamente meticulosos, que pesam ovos de mosca em balanças de fios de aranha e, como os phariseus, ora deteem no filtro o mosquito, ora engolem o camello, podem porém suscitar embaraços e delongas com a subtil hermeneutica do texto legal. O que é certo é que vae fendo o anno de 1911 e ainda não está assignado o novo contracto. O concessionario tem importante capital imobilizado; a região e o paiz permanecem privados dos benefícios de aquella valiosa linha com 108 kilometros de extensão; deixam-se de abrir tralhos, que ocupariam numerosos braços. Emfim, direi, como o bom do Antonio Vieira: Não louvo, nem censuro; admiro-me com as turbas. Estar por lavrar, em 31 de dezembro de 1911, um contracto emergente de concurso feito na primavera de 1910!

O projecto de lei do caminho de ferro de Evora-Reguengos, que o infundado e prematuro pavor dos Montemorenses, vindo pedir a transferencia do emprestimo municipal para o Estado, e melindres pueris, fizeram encalhar, voltou da camara dos pares á dos deputados e foi ha pouco aprovado nesta, sendo de esperar que igual favor o acoila no Senado e que a Caixa Geral subministre, se puder, o capital preciso na importancia de 500 contos. São 40 kilometros faceis e de rendimento seguro nas condições previstas na lei, que rapidamente se podem construir.

Se passarmos ao outro extremo do paiz, encontraremos sem solução que, tão facilmente, podia ter recebido, a questão do Alto Minho. Inutil seria repetir o que sobre o assumpto foi já publicado na *Gazeta*. Oxalá que a boa vontade, a competencia e a tenacidade do distinto engenheiro Ezequiel de Campos, relator do projecto ultimamente apresentado na Camara, o faça transformar em lei tão rapidamente como o orçamento geral do Estado.

Na zona central foi feita uma concessão de caminhos de ferro sobre estradas na região entre Aveiro e a Figueira. Surgiram pretendentes idoneos á construcção da linha de Thomar à Nazareth. Tem-se multiplicado as sollicitações para a da linha de Entroncamento a Gouveia, tendo anuncido ultimamente os jornaes que se mandava preparar pela Repartição dos caminhos de ferro o programma do concurso. Em 1907 o conselheiro Malheiro Reymão resolva criteriosamente não dar seguimento a pedidos de concessão, que então já havia, subsequentes ao decreto de classificação de 19 de Agosto de aquelle anno, sem se acharem resolvidas as questões emergentes das clausulas dos contractos do Norte e Leste e Beira Alta, relativas a linhas paralelas dentro da zona de protecção. Foram acaso resolvidas as reclamações das companhias?

Ignoro-o. Se o não foram, bem pode a abertura de um concurso para novas concessões originar dificuldades graves.

Convém lembrar que desde abril de 1911 ha uma receita, não inferior a 100 contos annuaes, proveniente do imposto da pequena velocidade no Norte e Leste, que a lei de 27 de outubro de 1909 quiz atribuir ás novas linhas da zona central, mas que por erro de numeração pertence, conforme o texto da lei, tal qual foi publicado, ao ramal de Sines.

Na linha do Vouga, em que a acção energica e inteligente de Mr. Mercier é hoje preponderante, seguiriam rapidamente os trabalhos de construcção entre a bifurcação e Vizeu conforme o projecto apresentado, que o Conselho Superior de Obras Publicas julgou digno de aprovação, senão surgissem questões de campanario a sobrepujar o interesse geral.

Foi nomeada ultimamente uma grande commissão mixta de technicos e representantes das localidades para emitir parecer sobre o pleito.

Parecia-me natural que a empreza concessionaria, que grangeia o capital preciso e que do Governo recebe apenas 3 % de garantia, tivesse tambem voz na materia.

Sou eu provavelmente que erro, pensando assim.

Não omittirei uma leve referencia á excellente operação que transformou em emprestimo de 300 contos ao Estado a 5 % os contractos a 6 % feitos pela Caixa Geral com as camaras de Aldegallega e Montemór, cuja intervenção era desnecessaria desde que os rendimentos dos respectivos ramaes excediam muito as annuidades dos emprestimos.

Em materia de construcção de linhas é pois pouco brihante a folha de serviços do anno de 1911.

No que respeita á exploração, lembrei, de passagem, a desastrosa e illegal greve de janeiro. Já aqui expuz a boa doutrina sobre o direito de greve. Tambem não quero apreciar os factos ocorridos, nem indagar se em boa ordem, disciplina e pontualidade do serviço a exploração das linhas progrediu em paralelo com as concessões feitas ao pessoal.

A tendencia para melhorar serviços accentuou-se mais ou menos em todas as linhas, merecendo menção especial a tentativa de estabelecimento de novo rapido diario entre Lisboa e Paris para os passageiros de 1.ª e 2.ª classe. Proseguiram com actividade os trabalhos da segunda via na linha do Norte e de ampliação de varias estações.

O trafego continuou a desenvolver-se apesar do retrahimento da vida commercial. Nas linhas da Companhia Portugueza houve aumento notavel da receita de passageiros e recovagens, insuficiente porém para compensar a enorme diminuição das de pequena velocidade, proveniente da reversão para o Estado da importancia correspondente ao imposto de transito sobre a pequena velocidade no Norte e Leste e da quasi paralisação do commercio de toros de pinho.

As linhas da Beira Alta e de Guimarães tiveram sensivel aumento de receitas, enquanto estas diminuiam nas da Povoa e da Companhia Nacional.

Os caminhos de ferro do Estado devem fechar o anno com um aumento de cerca de 210 contos, sendo 120 no Sul e Sueste e 90 no Minho e Douro, apesar da diminuição de toros nestas.

E inegavelmente e em boa parte á influencia de novos troços affluentes das linhas principaes, que se deve este brilhante resultado, que em nenhuma outra linha do paiz se nota no mesmo grau.

Cada vez se torna mais incontestavel a segurança das previsões que determinaram a criação do fundo especial dos caminhos de ferro e impulsionaram a construcção de novas linhas. O presente responde pelo futuro e aconselha iniciativas largas, tanto quanto a situação dos mercados financeiros o permittam.

As tendencias progressivas da nossa rede de caminhos de ferro devem ser fortalecidas por criteriosas providencias governativas que aproveitem as iniciativas serias, removam bysantinismos e estorvos, respeitem o carácter ecletico do nosso regimen de caminhos de ferro e atraiam assim os capitais precisos.

Se em vez de philosophar mal, tratassemos a serio de viver bem...

J. Fernando de Souza.

P. S.—Depois de escripto o presente artigo chega-me a triste e inesperada noticia do falecimento do laborioso e honesto industrial José Pedro de Mattos, concessionario da linha de Portalegre. Paz á sua alma!

Não foram porventura estranhos ao mal que subitamente o prostou, os desgostos e preoccupações causadas pela malfadada concessão que assumira e na qual tão avultados capitais e tanto trabalho consumiu.

A sua morte abre nova phase para a construcção da linha, juntando-se ás delongas que são da responsabilidade de todos os governos que se tem sucedido desde 1909 até hoje, as que resultam da necessidade de nova solução: construcção pelo Estado ou abertura de novo concurso que, nas condições da lei de 1909, se arrisca a ficar deserto.

F. de S.



## VARIA

Sendo certo que um dos principaes factores do progresso economico das nações é o desenvolvimento e o aperfeiçoamento dos meios de transporte, indicaremos num dos proximos numeros deste jornal os dados necessarios para se fazer uma ideia do que tenha sido esse desenvolvimento na rede da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, nos ultimos 20 annos.

Hoje limitar-nos-hemos a juntar o nosso voto ao de tantos que com mais auctoridade, ainda que não com mais sincero desejo, tem reclamado dos poderes publicos as providencias indispensaveis para que o nosso sistema de viação, tanto ordinaria como acelerada, se complete com urgencia.

Desde a sua origem e até ha bem pouco tempo, a realisão do referido sistema enfermou da falta de um plano maduramente concebido e rationalmente realizado sendo, principalmente pelo que respeita a caminhos de ferro, os traçados das nossas linhas muitas vezes determinados para satisfação de inconfessaveis interesses de ordem privada, com menosprezo do interesse geral e até do futuro economico das proprias linhas construidas.

Para não citarmos senão um exemplo, tomal-o-hemos na principal linha do paiz, a linha de Lisboa ao Porto, cujo traçado, desde o Entroncamento até Gaya, foi um verdadeiro erro, deixando a leste a região que estava naturalmente indicada para eixo da linha e ficando, a partir de Coimbra, a sua zona oeste reduzida a uma insignificante faixa.

Mais tarde, veio a linha de Oeste, dando-se, na quasi totalidade da sua extensão, uma sobreposição de zonas com a linha do Norte, por forma a prejudicarem-se mutuamente, sem sensivel vantagem para ninguem e com prejuizo dos resultados financeiros da exploração de ambas.

Depois a linha do Valle do Vouga veio ocupar uma parte do traçado que a linha do Norte, deveria ter seguido por forma a dar-se tambem em grande escala a sobreposição de zonas de acção desde Aveiro a Espinho.

Recentemente a commissão encarregada de propôr as linhas que devem completar a rede entre o Tejo e o Mondego propôz entre outras, a linha do Entroncamento a Gouveia que viria aggravar a situação, fazendo em toda a sua extensão duplo emprego, na primeira parte com a linha do Norte, e na segunda com a da Beira Alta.

Assim, numa extensão consideravel existiriam 3 linhas ferreas paralelas numa zona inferior a 40 kilometros de largura, quando ha tantas regiões no paiz sem serventia de caminhos de ferro.

O que haverá a fazer, na minha opinião, é dotar as linhas actuaes com as affluentes necessarias para a drenagem facil do trafego das suas zonas de acção, deixando de parte a furia da concorrencia, injustificavel num paiz pobre como o nosso; e chamar os capitaes a outras linhas cuja realisão corresponda á satisfação de necessidades de regiões que se acham completamente privadas de caminhos de ferro.

Para chamar esses capitaes, pelo menos no que respeita á maior parte das linhas a construir, não vejo outro meio além de garantia de juros, que, tendo inconvenientes é, ainda assim, para o nosso paiz, o unico a meu ver.

E senão veja-se o que resultou da lei de Elvino de Brito relativa á rede dos caminhos de ferro complementa-

res: todas as vantagens que por aquella lei se concedem para a construcção e exploração de linhas ferreas deixam os capitalistas scepticos e inabalaveis, e a prova é que nem um metro de caminhos de ferro se tem construido ao abrigo da mesma lei, e por emprezas particulares.

Além disso é indispensavel não considerar como inimigo todo e qualquer que se apresente com o intuito de reunir capitaes para caminhos de ferro, como sucede, em regra, não só a estes como a quasi todos os que neste paiz se atrevem a ter uma iniciativa.

Nas instancias officiaes convém que, a par de todas as precauções e seguranças, se façam seguir rapida e intelligentemente os assuntos relativos a iniciativas de empreendimentos de que resultem vantagens para o paiz, e não se faça perder o tempo, a oportunidade e a paciencia a quem delles trate.

Convencidos como estamos de que da resolução do problema economico depende principalmente o resurgimento deste paiz, sendo, para o resolver, indispensavel muito dinheiro e não o tendo o depauperado thesouro publico, é urgente que deixemos a velha e desacreditada rotina e, com largas vistas, consigamos atrahir capitaes, tanto portuguezes como estrangeiros, para a realisão dos melhoramentos de que carecemos.

E isto não só para caminhos de ferro como para tudo o mais que represente criação de riqueza, pois que até os proprios caminhos de ferro, sem probabilidades de trafego são irrealisaveis.

E o auxilio que o Estado presta para a obtenção de capitaes destinados a linhas ferreas, sob a forma de garantia de juros, se, como atraç dissemos tem certos inconvenientes (não ha nada perfeito) é reversivel para o Estado, sendo os subsídios por elle dados um adeantamento reembolsavel e com juro, como já está sucedendo na linha de Torres-Figueira-Alfarellos para a qual a garantia já não funciona, começando já ha tempo o Estado a cobrar o reembolso das garantias que desembolsou.

O que digo para caminhos de ferro digo-o tambem para outros melhoramentos e nomeadamente para hoteis, visto que parece querer-se entrar finalmente no caminho de desenvolver em Portugal a industria do Turismo.

Tomou o Sr. Dr. Brito Camacho, illustre ministro do Fomento no Governo provisorio, a intelligente iniciativa de constituir um orgão official para se ocupar do desenvolvimento do Turismo e sabemos que, tanto a direcção respectiva como o conselho que della faz parte se acham animados do mais puro zelo.

Ver-se-ha, porém, desgraçadamente fracassar tão util instituição se não houver da parte dos poderes publicos aquelle appoio dado com larguezas de vistas a tudo quanto represente uma preparação do paiz para receber e deter estrangeiros, tornando-lhes facil e comoda a visita de tão linda terra como é a nossa, bem superior em encantos a tantas outras que dessa industria auferem uma das suas principaes fontes de riqueza e de bem estar.

Alguma coisa tem feito, atravez de mil dificuldades, a Companhia dos Caminhos de ferro Portuguezes no sentido de atrahir á via-Lisboa os passageiros que das Americas se destinam ao centro da Europa e vice-versa e, d'acordo com as companhias que exploram as linhas até Paris, uma serie de medidas será em breve posta em vigor todas tendentes ao mesmo fim.

E' interessante, porém, que essa corrente que se tenta estabelecer não passe atravez do paiz como uma carta pelo correio e que se possam convidar a permanecer alguns dias aqui os menos apressados, quasi sempre ávidos de contemplar bellas paisagens, e de frequentar sitios em que possam distrahir-se.

Com menos pressa solicitaremos a attenção dos leitores da *Gazeta* para os diversos pontos a que, a correr, nos referimos neste artigo que a falta de tempo nos força a terminar.

A. Bossa.



## MINISTÉRIO DO FOMENTO

Direcção Geral das Obras Públicas e Minas

### Repartição de Caminhos de Ferro

Tendo sido presente ao Governo da República Portuguesa várias representações a respeito do projecto elaborado pela Companhia concessionária do Caminho de Ferro de Vale do Vouga para o lanço entre Jafade e Viseu, pedindo umas a aprovação do traçado adoptado pela Companhia, outras que o traçado siga em maior extensão pela margem direita do rio Vouga:

Há por bem o mesmo Governo determinar que uma comissão de que será presidente o Deputado Ezequiel de Campos e vogais os cidadãos Eduardo Arvins, presidente da Câmara de Sever de Vouga, Custódio Pereira de Carvalho, presidente da Câmara de Oliveira de Frades, Custódio Ribeiro de Amorim Girão, presidente da Câmara de Vouzela, José Joaquim Borges Pinto, presidente da Câmara de S. Pedro do Sul, Gregório Correia Pinto Rôla, engenheiro director das minas do Braçal, António Lopes da Silva, negociante de Sever do Vouga, Alexandre Martins Pereira da Silva, proprietário da mesma localidade e os engenheiros civis Artur Mendes, Artur de Sousa Bual e José António de Moraes Sarmento, examinando e apreciando as referidas representações e colhendo todos os elementos que julgar necessários, formule o seu parecer sobre qual seja o traçado que mais convenha adoptar, tendo em vista as circunstâncias técnicas e económicas da região a servir.

Paços do Governo da República, em 13 de Dezembro de 1911.  
— O Ministro do Fomento, José Estêvão de Vasconcelos.

### Caminhos de Ferro do Estado

#### Conselho de Administração

Manda o Governo da República Portuguesa, em harmonia com a informação da Administração dos Caminhos de Ferro do Estado de 6 do corrente, conceder aos sócios da Associação dos Estudantes do Instituto Superior de Agronomia, bilhetes de identidade cuja apresentação nas bilheteiras dos mesmos caminhos de ferro lhes dê direito à redução de 50 por cento sobre os preços de 2.ª classe das tarifas gerais, sob as seguintes condições:

1.º Os bilhetes de identidade serão anuais, conterão o nome e naturalidade do portador, a designação do seu número de matrícula na Associação e serão autenticados com o retrato e assinatura do individuo a quem é concedido.

2.º Estes bilhetes terão um número de ordem, a assinatura do presidente da Associação e um sêlo tanto da secretaria do referido Instituto como da Associação que autentiquem aquellas assinaturas.

Paços do Governo da República, em 16 de Dezembro de 1911.— O Ministro do Fomento, José Estêvão de Vasconcelos.

## A CLASSIFICAÇÃO DECIMAL

[025.42]

Na enorme produção intelectual de cada vez se torna mais difícil estar informado do que se publica, e abranger a integralidade científica é uma das impossibilidades do espírito humano.

Na magia do seu estilo refere Alphonse Daudet o caso de um erudito que pretendeu resumir numa obra colossal tudo quanto se tinha escrito acerca de Shakespeare.

Lida a obra do dramaturgo inglês, lidos os comentadores que escreveram em francês e em inglês, começou o erudito a procurar saber o que publicara a Alemanha e a Itália e ao indicarem-lhe o nome e a obra de um crítico dinamarquês, lá foi, depois de velho, aprender aquela língua, assim como estudara o russo, o sueco, o finlandez, o espanhol, o hungaro, o tchecoslovaco, o grego e talvez o turco.

Rimas e rimas de notas possuia; mas, entre tanta opinião desencontrada, perdera a noção do valor da obra shakspereana e por isso morreu sem nada publicar.

Daudet fala delle em recordações da mocidade, quando o via com a longa barba inulta e a cabellera intensa frequentar os salões literários dos últimos anos do terceiro império, sempre acompanhado da mulher, criatura magra, incaracterística, vestida sempre de negro e com chapéus fora da moda.

Deveria aquelle exemplo de um personagem que talvez viveu ser exemplo aos que escrevem e que estudam, para que moderassem as suas ambições eruditas, mas parece que o exemplo não colhe. A produção intelectual cresce de cada vez mais e de cada vez mais o espírito sente a necessidade de conhecer o que se publicou ou pelo menos de saber como procura-lo.

Das classificações da sciencia devidas aos filósofos já se não cuida.

Todos lhes reconhecem o artificialismo e a inanidade para satisfazerem a curiosidade e para integrarem em quadro de antemão traçado a produção que em séculos e séculos tem dado o espírito humano.

Mas, porque não assentar os trabalhos todos num quadro, artificial, é certo, contudo bastante elástico para que nelle caibam todas as obras impressas, e bastante amplo para se poder expandir conforme as necessidades do problema a estudar?

Havia o índice, a ordem alfabetica, mas tornava-se preciso arranjar uma organização combinatoria, que é a que melhor se amolda aos algarismos.

Assim se orientaram os trabalhos da conferencia internacional de bibliographia de Bruxellas, de setembro de 1895, de que resultou a fundação do Instituto International de Bibliographia, cujos fins se definem com o programma seguinte:

«Aperfeiçoar e unificar os methodos bibliographicos, organizar a cooperação bibliographica internacional, preparar um reportório bibliographico universal».

O alvará real de 14 de setembro de 1895 deu existência oficial à instituição acabada de criar, fixando-lhe no artigo 1.º o nome de Instituto International de Bibliographia (*Office international de bibliographie*) e designando-lhe os fins que não diferem dos acima transcritos.

Os quatro seguintes artigos referem-se ao pessoal, o sexto obriga o governo a dar alojamento ao instituto. Os dois seguintes tratam do relatório anual dos trabalhos e commette ao estabelecimento a regulamentação interna que foi publicada no monitor belga de 12 de Dezembro de 1898, após a régia aprovação de 12 de novembro do mesmo anno.

Em 1 de Abril de 1907 publicou o Instituto international de Bibliographia um volume com obra de 2400 páginas de formato 242<sup>mm</sup> por 157<sup>mm</sup> a que, de então para cá, se teem agregado exemplares anuais com perto de trinta páginas cada um.

O exemplar que pude consultar tem por numeração 375 e não se lhe pode fixar o numero de páginas por isso que, se a primeira parte, reservada à organização, trabalhos e methodos está numerada, a segunda destinada à classificação bibliographica só tem paginação para a exposição e regras.

A tabella principal, que é a parte mais volumosa do tomo, não tem as páginas numeradas nem tampouco as tabellas auxiliares.

Nesta ultima parte de tabellas sistemáticas volta a ser numerada.

Vejamos como se pode utilizar este livro de consultas que certamente não é nem pode ser destinado à leitura corrente, pois que se pode equiparar o papel delle ao de um dicionário.

Vejamos em que termos se define nesta publicação o que é o reportório bibliographico universal.

Deve ministrar informações sobre todas as publicações de todos esses tempos (universal), de todos os países (international), relativas a todas as matérias (encyclopedia).

É um orgão de centralização e de coordenação em cujos quadros uniformes e completos se devem fundir os elementos dos trabalhos bibliographicos particulares que se publicaram até hoje e que de futuro se publicarão.

O reportorio bibliographic universal satisfaz pelo modo como está organizado ás seguintes investigações:

*A) Relativas a uma obra unica.*

*a)* Uma dada edição (Ex. a nona edição do tratado de physica de Ganot).

*b)* A edição mais recente (Ex. a ultima edição das obras de André Vesalio).

*c)* A edição primaria ou *editio principis* (Ex. a edição original do *De rebus Emmanuelis* de Damião de Goes).

*d)* Certa traducção (Ex. a tradução francesa das obras de Aristoteles por Barthelemy Saint-Hilaire).

*e)* Todas as traduções de uma mesma obra (Ex. todas as traduções em francês, espanhol, e italiano dos Lusíadas de Camões).

*f)* Locaes de deposito de uma obra ou indicação da biblioteca que a possue.

*B) Relativas a muitas obras:*

As investigações podem recair sobre diversos problemas tais como:

$\alpha$ —Muitas obras referentes a um assunto designado:

*a)* A uma sciencia, a uma arte (Ex. alguns tratados de mecanica).

*b)* A uma parte de esta sciencia ou arte (Ex. alguns tratados de dinamica dos líquidos em tubagens).

*c)* A uma escolha das principaes obras sobre certa sciencia ou certa arte ou sobre uma das suas partes (Ex. o principal comentario sobre o Código Civil Portuguez, a mais importante historia da arte gotica em Portugal).

*d)* A todos os escritos que tratam em geral de esta sciencia ou de esta arte (Ex. todas as obras sobre medicina operatoria, sobre historia, etc.)

$\beta$ —Muitas obras relativamente aos seus autores.

*a)* A um autor unico (Ex. a obra de Alexandre Herculano).

*b)* A certa classe dos seus escritos (Ex. os trabalhos de critica literaria de Camillo Castello Branco).

*c)* Segundo o logar de nascimento ou de permanencia dos seus autores (Ex. as obras dos escritores portuenses).

$\gamma$ —Muitas obras relativamente a uma dada época.

*a)* Epoca em geral (Ex. obras do seculo XV).

*b)* Epoca em referencia a dado paiz, certa região, ou logar determinado (Ex. obras publicadas em Portugal no seculo XVI, ou em Evora desde 1640 até 1755, obras editadas pela imprensa da Universidade desde a reforma Pombalina até 1900).

$\delta$ —Muitas obras relativamente ao local da impressão.

*a)* Obras de impressão num dado paiz numa certa provincia (Ex. obras impressas na India portugueza, obras editadas em Pernambuco, obras publicadas em S. Paulo de Loanda).

*b)* Obras de dado editor ou de certo impressor. (Ex. obras editadas pela livraria Mattos Moreira, de Lisboa; da imprensa occidental do Porto).

$\epsilon$ —Muitas obras relativamente a certa lingua (Ex. obras escriptas em grego a partir de 1800, obras arabes, etc).

$\theta$ —Muitas obras referentes a particularidades de certos exemplares (Ex. um exemplar dos Lusíadas com gravuras em aço feitas em Londres).

Pelo que fica exposto se vê quantas questões podem surgir relativamente á informação bibliographica, que não só deve interessar o sabio mas o profissional.

Com efeito o medico, o engenheiro, o jurisconsulto, o comerciante, o livreiro todos carecem da informação exacta, concreta sobre o que se publicou.

O estudo das cargas moveis sobre as vigas rectas assentes em mais de um apoio tem uma copiosa bibliografia, tanto mais complexa quanto a estatica graphica veio modificar profundamente os resultados classicos da analise mathematica.

Os muros de suporte e os de espera deveram a muitos engenheiros estudos particulares em que as hipoteses fundamentaes são variadissimas.

Os cruzamentos de vias em caminhos de ferro, os sinalamentos de comboios, o *block system* dão um contingente enorme de escriptos que nem sempre se encontram devidamente catalogados nas bibliotecas das escolas tecnicas e muito menos nas das administrações ferroviarias.

Pelos exemplos acabados de apontar se vê quanto seria útil a indicação bibliographica para o engenheiro e como lhe pouparia investigações que tantas vezes lhe são quasi impossíveis, originando-se assim a repetição, não poucas vezes, de casos que a experientia alheia, já tinha demonstrado erroneos ou impropositos.

Restava porém fixar o programma geral dos trabalhos. Ora todo um capitulo do grosso volume que nos tem servido de guia para esta noticia se reserva á descrição do catalogo do reportorio bibliographic universal que em 1907 contava o total enorme de 6.603.500 noticias.

Para obter tamanho numero de informações houve necessariamente que contar com a colaboração de estudiosos do mundo todo e a unica que apparece oriunda de Portugal é a «Bibliographia juridica portugalensis», devida ao falecido sr. dr. Eduardo Alves de Sá.

Em 15 de setembro de 1904 continha 1.106 noticias diferentes e devia ter continuado em successivos fasciculos.

Infelizmente todo o enorme trabalho de bibliographia technica portugueza ainda mal está principiado.

Na *Revista de Obras Publicas e Minas* acha-se publicado um indice geral até ao tomo 33.<sup>o</sup> que é um auxiliar precioso, devido ao trabalho persistente do illustre engenheiro sr. Luciano Simões de Carvalho, mas não se conhecem sequer os assuntos tratados na *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, na *Construcción Moderna*, na *Arquitetura portugueza*, nos *Boletins da Associação dos Conductores de Obras Públicas e Minas* e no *Anuario da Sociedade Nacional dos Arquitectos* para falar apenas nalgumas das que são impressas em Lisboa.

Claramente, por muito boa vontade que tivesse quem isto escreve e por muitas horas de que pudesse dispôr fóra do serviço publico, ser-lhe-ia impossivel catalogar não só o que se encontra naquellas publicações como ainda investigar as mais que teem visto a luz da publicidade apenas no ramo da engenharia.

A noticia bibliographica, diz o grosso volume de onde temos tirado estas informações, deve ser de escrupulosa exactidão, de tal clareza e precisão que até uma pessoa pouco habituada ás investigações bibliographicas possa servir-se de ella desembaraçadamente.

Tanto quanto possível deve ser completa para dar todas as indicações que pode pedir quem trabalha, para que o dispensem de todas as outras investigações com que individualize um trabalho escripto. Finalmente deve ser completa para poupar á sciencia os recomeços, que tão prejuiciais lhe são.

Seguidamente ocupam-se 24 paginas do livro a ensinar o metodo de dar uma nota bibliographica.

Obra desinteressada e de cooperação de todos quantos estudam e escrevem, justo é que para elles se apélle quando urge que o nosso paiz commungue na civilisação universal e se não segregue, como até agora o fez, do convívio de estranhos.

A falta da nossa representação official na maioria dos congressos scientificos e nas exposições internacionaes é já de si um grande erro, tanto mais lamentavel que não sabemos assim collocar os nossos productos no estrangeiro e que lá fóra tudo se ignora do nosso labor intellectual.

Quando foi do Congresso Internacional do Turismo de 1911 tive ensejo de verificar que os mais intelectuaes de entre os congressistas ignoravam inteiramente a nossa producção litteraria. Na pequena memoria que para elle escrevi, muito de passagem citei uma obra de Eça de

Queiroz e mais de um litterato estrangeiro se admirou de que não fosse conhecido em França aquelle romancista, mórmente sendo consul de Portugal em Paris.

Dar noticia do que se publica entre nós é portanto dever patriotico, tanto mais desinteressado quanto existe já na Europa Central um organismo que a isso se presta benevolamente.

Em artigo proximo, se m'o consentirem os leitores da *Gazeta*, exporei o modo como poderemos concorrer para tal efecto; mas, para já dar uma ideia do que é a classificação decimal, tirarei alguns exemplos do numero de outubro do *Mois scientifique et industriel*, publicação que os engenheiros e os industriaes sempre consultam com proveito.

Dando o resumo da 2.ª edição da *Technique de la Houille Blanche et des Transports d'énergie électrique*, precede-a dos numeros

621.311.21 + 351 (02)

que parece que não dizem cousa alguma, mas que teem a significação que vae ver-se:

6—Sciencias applicadas.

62—Arte do engenheiro.

621—Mecanica geral, industrias mecanicas.

621.3—Machinismo electrico, electricidade industrial.

621.31—Aplicações geraes, producção mecanica e transformação da energia electrica, estações centraes, machinas, transformadores, canalisações e distribuição.

621.311—Producção da energia electrica, dispositivos geraes das estações centraes.

621.311.2—Machinas motrizes, diferentes generos, modo de copelagem dos dynamos e das machinas motrizes.

64.311.21—Machinas hidráulicas, turbinas.

Esta indicação por meio de algarismos, que se procura como em qualquer tabella de simples entrada no grosso volume que ha pouco descrevi, diz sem demora os assuntos tratados no livro que tem aquelle titulo.

Mas ainda a mesma noticia encerra os numeros 351 (02) que vão explicar-se com a mesma singeleza

3—Sciencias sociaes.

35—Organisação administrativa.

351—Assuntos diversos de administração.

Na volumosa publicação do instituto internacional de bibliographia encontra-se a declaração seguinte: «As divisões 351.1 a 351.5 reservam-se disponiveis para o futuro e por isso os algarismos (02) em parenthesis representam indicações genericas ou geraes, que se hão de encontrar nas tabelas auxiliares, por isso que se designa pelo nome de subdivisão de fórmas».

Com efeito, nas instruções ou regras da classificação bibliographica decimal diz-se «o parenthesis em combinação com os numeros que começam por zero dá azo a subdivisões que se empregam para distinguir a fórmula, a origem, o destino ou a natureza especial das obras consideradas».

Indica, logo, o parentesis que se deve consultar a tabela auxiliar, segundo a qual se fica sabendo que

(0) Corresponde a fórmula do livro

(02) Que é um tratado que expõe a materia no seu conjunto.

Num proximo artigo explicarei como é que pôde integrar-se uma obra na classificação decimal e tomarei para exemplo um trabalho devido ao sr. dr. Léon de Litwinski.

Imensamente agradavel seria para mim que o que acaba de ler-se fosse de molde a despertar a curiosidade de pessoas que se interessam pela nossa producção literaria e scientifica, assim que possamos levar tambem a noticia da nosso contingente para a obra scientifica da humnidade, que parece que sempre nos desinteressamos de tornar conhecida.

Mello de Mattos.

## Companhia de Ambaca

Realisou-se no dia 26 a assembléa annual desta companhia, sendo aprovado o relatorio annual que, como de costume, hoje começamos a reproduzir.

\*

A respeito das combinações entre o governo e o Conselho de Administração desta companhia, para a passagem para aquelle da exploração da linha de Loanda a Ambaca, o Sr. ministro das Colonias apresentou no parlamento uma proposta de lei, auctorizando o governo a contractar, a partir de 1 de Janeiro de 1912, o arrendamento da linha ferrea, na extensão de 364 kilometros e quaequer ramaes subsidiarios, pelo tempo que falta para expirar o contracto de 25 de setembro de 1885, mediante o pagamento de uma annuidade decrescente e que inicialmente não poderá ser superior á annuidade de resgate, fixada no artigo 30.º do contracto de concessão, nem áquelle que hoje paga a titulo de garantia de despesas de exploração, embora haja que alterar as disposições dos contractos vigentes.

E pediu dispensa de regimento para que entrasse imediatamente em discussão.

O Sr. Innocencio Camacho, em nome da comissão de finanças, pediu que, depois de remettido o projecto á comissão de colonias, o seja áquelle em cujo nome falla.

O Sr. ministro das Colonias requereu urgencia para que se pudesse assignar o contracto antes do dia 1.

Sobre a forma porque se chegou a esta solução, deu interessantes esclarecimentos a um jornal da noite o Sr. major Norton de Mattos, arbitro desta questão por parte do governo, dos quaes tomamos os seguintes topicos:

A companhia obriga-se a ceder a linha ao Estado por meio de um arrendamento por 73 annos, isto é, até ao fim da concessão, passando inteiramente para o Estado, e com ella os terrenos que foram concedidos por este á Companhia e o material de toda a especie, sem direito a indemnisação alguma.

Pela sua parte, o Estado obriga-se a pagar á companhia uma renda annual, constantemente decrescente, e que naturalmente será, no 1.º anno, proximamente o que Estado agora paga como garantia da exploração.

Com o resgate nas condições do contracto, e dado o caso que a companhia concordasse em fazel-o já, teria o Estado de desembolsar, em annuidades, e no caso da mais favoravel das interpretações do artigo 30.º, uns 16 mil contos, tendo ainda de pagar o material por um preço a determinar. Com o arrendamento projectado nada se paga pelo material e o desembolso total anda por uns 8 mil contos, a pagar durante 73 annos.

Assim, o Estado liquida a situação de uma companhia, permitindo-lhe vida futura desafogada, porque a annuidade do arrendamento lhe permitirá amortizar as suas acções e distribuir um dividendo de 5 por cento.

A companhia continua a existir e a pagar, portanto, integralmente o coupon e amortização das suas obrigações; o Estado pode reduzir as tarifas e tratar desafogadamente do prolongamento da linha, de tudo o que deve resultar um augmento de productos que permitirá, talvez dentro de cinco annos, reduzir os seus encargos a uns 400 contos, e num futuro mais distante fazel-os desaparecer pelo augmento do rendimento da linha.

Este vae num crescendo muito animador, como se vê do relatorio; tendo sido:

em 1908-1909.....	de 292 contos
passou em 1909-1910....	a 343 »
e elevou-se em 1910-1911.	a 437 »

O que é preciso, concluiu o distinto official, é appovar o contracto o mais depressa possivel.

Todavia, até hoje, 31 de dezembro, o projecto do Sr. ministro das Colonias nem entrou em discussão na camara dos deputados.

# VIAGENS E TRANSPORTES

## As novas tarifas da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

(Continuado do numero anterior)

**Tarifa n.º 8.** — *Mercadorias diversas.* — É uma das tarifas que maiores modificações sofreu.

Foi aumentada com mais uma serie, a 3.ª, correspondente à tabella 24 da actual tarifa 16 para transporte de pedra britada, que nesta se funde.

Aos quadros de preços A) B) D) e E) varias mercadorias foram adicionadas com preços estabelecidos em bases proporcionaes aos já existentes, para atender pretensões das fabricas servidas pelas estações de Braço de Prata até Alhandra e a outras relações comerciaes entre Azambuja, Barcarena, Cacem, e as estações de Bemfica, e Alcantara até Pedrouços.

O actual quadro de preços C) para transportes de *sal* foi substituido pelo que a seguir publicamos, tambem de preços de estação a estação, no sentido de proteger uma mais larga zona na linha de Leste. Como se vê d'um quadro foram suprimidos alguns dos actuaes preços e modificados outros, por a pratica haver demonstrado, n'uns casos não haver necessidade de preços especiaes, e noutras serem necessarias as alterações introduzidas para mais equitativa distribuição da protecção concedida e para melhor harmonia do conjunto destes preços especiaes.

### Expedições de vagão completo ou pagando como tal PREÇOS POR TONELADA

Das estações da frente ás abajo, sem reciprocidade	Lisboa-C. Soldados, Povoa e Al- verca	Das estações da frente ás abajo, sem reciprocidade	Lisboa C. Soldados, Povoa e Al- verca
Lisboa-Caes dos Sol- dados, Lisboa-Mer- cado, Caes do Rego, Alhandra ou Villa Franca.....		Tramagal ou Abrantes Setil até Marinhas... Agolada (ap.) até Quin- ta Grande.....	850 600 800
Carregado.....	150	S. Torquato até Ven- das Novas.....	15000
Azambuja.....	200	Belem até Cascaes...	300
Reguengo.....	300		
Sant'Anna.....	350		
Valle de Santarem ou Santarem.....	400		
Valle de Figueira ou Matto de Miranda...	500	Alfarelos.....	280
Torres Novas até Bar- quinha.....	600	Soure.....	460
Tancos ou Praia ....	700	Formoselha ou Taveiro	430
	800	Coimbra ou Coimbra-B	500
		Ceira.....	660
		Miranda do Corvo....	890
		Louzã.....	15070

As expedições destinadas a Lisboa Caes dos Soldados para embarque, e as de Lisboa Caes dos Soldados para o ramal de Cascaes são isentas de direitos de embarque ou desembarque.

Sob a designação de preços especial E foi incluido na tarifa o preço de que trata o Aviso ao Publico de 25 de Junho de 1910 para *minorio*, procedente de Espanha, via Valencia de Alcantara.

O preço que no referido Aviso ao Publico é de 15020 réis por tonelada comprehendidos os direitos de evoluções, manobras e transmissão, fica na tarifa em projecto sendo de 770 réis por tonelada, mas sem incluir as despezas accessoria acima referidas, o que dando o mesmo resultado tem a vantagem de ficar em harmonia com o processo de taxa das tarifas especiaes, que não incluem as despezas accessorias.

Este preço não foi aumentado por se haver reconhecido que o transito desta mercadoria pelo porto de Lisboa não se poderia conservar com qualquer acréscimo de taxa.

Na classificação da tarifa foram incluidos diversos produtos de *cimento armado* e ainda bastantes outras mercadorias do genero de material de construcção e tambem *andaimes desarmados* e *zorras desmontadas* como material grosso a utilizar nas construcções, e de ella foram eliminadas pela sua inclusão na tarifa n.º 12 todas as que são utilizadas como *adubo*.

Equalmente passaram: para a tarifa n.º 3 *casca (carrasca) de pinheiro*; para as tarifas 7 e 10 *negro animal acondicionado*, e para a tarifa especial n.º 11 *polpa de beterraba, ralão-note, ralão-palma e residuos de beterraba*.

Foram tambem eliminadas por desnecessarias: *Cascos de animaes triturados, chifres triturados, ossos triturados e sarro de cerveja*.

Desdobrada a rubrica «cal commum em pedra» em *cal commum em pedra a granel* e *cal commum em pedra em barricas*, dando á primeira, como na tarifa actual, preços só para vagões completos e à segunda, além desse, preços para expedições de 1.000 kilogramas ou pagando como tal, isto com o fim de proteger os transportes de exportação para a África ha pouco iniciados e que prometem vir a ser importantes.

É tornada extensiva aos destinos da linha de Cascaes a concessão especial de que disfrutam pela actual tarifa as remessas de *areia* e *cal commum em pedra e em pó*, procedentes de Vallado, Martingança, Marinha Grande ou Leiria para Lisboa-Caes dos Soldados ou Terreiro do Trigo, P. do Bispo, B. de Prata, Alcantara Terra ou Mar, Lisboa-Mercado e Caes do Règo, a fim de facilitar os transportes de cal da linha do Oeste.

A escala de tonelagens para direito a bonus que actualmente começa no minimo de 1.000 toneladas com o bonus de 250 réis, passa a começar em 500 toneladas com o bonus de 150 réis, ficando para tonelagens desde 1.000 como está. Esta baixa do minimo de tonelagem, tem grande alcance, pois torna-se quasi impossivel aos expedidores isoladamente attingirem o minimo de 1.000 toneladas, o que causava embaraços ao desenvolvimento do seu negocio.

A concessão referente ao transporte de gesso procedente de Obidos é eliminada por ser incluida na tarifa n.º 12.

Pela concessão 3.ª da tarifa, é concedida a aplicação dos preços da 1.ª serie aos *carris, postes, tubos e vigas de mais de 6,5 metros até 19,5 metros de comprimento*, sem sobretaxa alguma e apenas com sujeição ao minimo de carregamento por vagão empregado.

Esta concessão é importantissima por ser de grande vantagem para o publico. Actualmente quaequer objectos de mais de 6,5 metros são taxados pela classe respectiva da Tarifa Geral, pelo peso efectivo aumentado de 50%, e com sujeição ainda ao minimo de 6 toneladas por vagão empregado.

Pelo exemplo que segue se pode apreciar o beneficio que representa esta concessão que tem por fim facilitar especialmente os transportes de materiaes de construção, que pelo sistema actual tinham que supportar por vezes taxas bastante excessivas.

Um transporte de uma porção de vigas de ferro com 10 metros de comprimento, pesando 9.500 kilos, entre Lisboa e Coimbra, custa actualmente 64\$960, réis pelo regimen novo custará 54\$700 réis.

Outros casos ha que ainda maior beneficio resulta do novo processo de taxa.

**Tarifa n.º 9.** — *Mercadorias diversas.* — No actual quadro de preços do § 2.º, que passa a ter a designação de quadro

de preços B), são incluidos preços para Povoa e Alverca, Azambuja, Barcarena, Cacem, Cintra e outras, na mesma orientação das alterações introduzidas nos quadros análogos das tarifas 2, 3, 7 e 8.

E' também incluído na nova tarifa, sob a designação de preço B), o actual preço da tabella 9 da ampliação da actual tarifa, para os transportes de petroleo e óleo de petroleo em vagões reservatórios, aumentado porém de 4 % em vez de 3,5 %.

Justifica-se este aumento porque ficando o transporte de quaisquer mercadorias em vagões pertencentes aos expedidores, regulado pela nova tarifa n.º 14, e dando-se nessa tarifa a bonificação de 5 réis por vagão e quilometro aos transportes feitos no material acima indicado, resultava que o petroleo ficava com 2 bonificações: a de 2 réis por tonelada e quilometro, ou seja 20 réis por quilometro e vagão, que é a diferença que existe actualmente entre o preço da tabella de petroleo em vagão do caminho de ferro ou dos expedidores, e a de 5 réis por vagão e quilometro, concedida na nova tarifa 14.

Para evitar as duas bonificações aumentaram-se os preços B) com 4 % o que compensa a bonificação de 5 réis por vagão a que terão direito os transportadores pela tarifa 14.

Passaram da classificação das tarifas actuais 7 e 10 para a desta tarifa as rubricas—*Bananas, coiros verdes, landes (bolotas) sem preparo, limas frescas (fructu), óleo de naphta, oxidina, peles verdes, óleo de eucalyptos, tomates salgados*; e passaram desta para a tarifa 12 os *Enxofradores e pulverisadores*.

Todas as condições que regulavam o transporte de petroleo em vagões reservatórios foram suprimidas desta tarifa, visto figurarem na nova n.º 14.

**Tarifa n.º 10.**—*Mercadorias diversas*.—No § 1.º foram introduzidas novos preços para as estações de Ceira, Miranda do Corvo e Louzã.

D'isto resultam importantes benefícios para alguns transportes, como por exemplo: «Bacalhau» de Lisboa para Louzã, paga actualmente pela Tarifa Geral 6\$589 réis por tonelada; de futuro pela nova tarifa 10, réis 3\$680 por tonelada, ou seja um abatimento de 2\$909 réis em kilo.

Foi também no mesmo § incluída a estação de Guia com preços estabelecidos em bases análogas aos de Marinha Grande, isto com o fim de proteger indústrias nascentes.

No § 2.º, além dumas pequenas alterações na disposição do quadro de preços, com o fim de o tornar mais claro, são incluidos os *desperdícios de lã penteada em idênticas condições a lã lavada em rama*.

Semelhantemente ao que se fez na tarifa n.º 7, foi ampliada a classificação de mercadorias com varias rubricas novas que a prática tem demonstrado necessitarem da protecção desta tarifa. De entre elas destaca-se, por mais importantes, os *capitonnés e camions com mobilia, montados sobre rodas e bem assim as caldeiras, geradores, de vapor, machinas não designadas e trituradores, montados sobre rodas*, a que actualmente, quando sobre rodas, é aplicável a classe especial da Tarifa Geral como veículos. É importante o benefício que assim se concede ao público. Exemplo:

*Capitonné com mobilia, montado sobre rodas, peso 4.800 kilos, de Lisboa para Porto:*

Pelo actual regimen..... 102\$870 réis

Pela nova tarifa ..... 41\$720 »

*Uma caldeira sobre rodas de Alcantara para Castello Branco, com o peso de 5.000 kilos:*

Pelo actual regimen..... 75\$590 réis

Pela nova tarifa ..... 39\$330 »

Foram suprimidas da classificação desta tarifa para passarem: á nova 12, todas as *machinas, instrumentos e utensílios agrícolas*; á tarifa 9, *tomates salgados*; e á tarifa 1, *canellas para fio*.

Foram eliminadas por inuteis as rubricas: «cokes com bases de soda; sandalias; material oleicola e vinario não designado».

Nas condições particulares só uma alteração se fez de importância e que é de grande benefício para o público.

Actualmente as massas indivisíveis de mais de 3:000 kilos e os objectos de mais de 6,5 metros de comprimento eram excluídos do benefício desta tarifa, embora se tratasse de mercadorias designadas na sua classificação. Assim, só pela Tarifa Geral e com pesadas sobretaxas são aceites a transporte.

Na nova tarifa são admitidas as massas indivisíveis até 15:000 kilos e objectos de dimensões até 19,5 metros de comprimento, com as condições que a nova Tarifa Geral estipula para tais casos, mas sendo tanto o preço do transporte como as sobretaxas estabelecidas pela 1.ª série desta tarifa especial.

**Tarifa n.º 11.**—*Cereaes, legumes secos, farinhas, batatas, ferragens, verduras, etc.*—Havendo toda a conveniencia em reduzir quanto possível o numero de tarifas para a simplificação do processo de taxas, a Companhia reuniu nesta tarifa tudo quanto respeita ás actuais n.ºs 11 e 12.

Assim fica esta tarifa com 3 series: a 1.ª e 3.ª com os preços e aplicação geral da actual tarifa 12, e a 2.ª com os da tarifa 11, aumentados, como em todas as demais tarifas, dos 3,5 %.

Os preços especiais A), B) e C) são os dos quadros A) e B) da actual tarifa n.º 11 e os do § 2.º da actual tarifa n.º 12, majorados de 3,5 %, com pequenas alterações na sua disposição, tendo sido criados preços novos entre diversas estações para remessas do minimo de 1:000 kilos, a fim de facilitar as relações entre algumas estações das linhas de Leste, Vendas Novas e Cascaes com Lisboa e estações dos arredores, e ainda entre as linhas de Oeste e Leste.

Foram criados também novos preços para as estações de Ceira, Miranda de Corvo e Louzã. Estes preços são os resultantes da ligação dos preços de Coimbra com os da Tarifa Geral na linha de Louzã.

Os preços novos representam grandes reduções sobre os que até aqui resultavam da aplicação da tarifa geral. Por exemplo:

«Cereaes, legumes e farinhas» de Povoa a Coruche: Taxa em vigor 1\$584 réis por tonelada; preço da nova tarifa 1\$150 réis por tonelada.

Idem de Olivaes a Torres Novas—Taxa actual 2\$112 réis por tonelada; nova taxa 1\$160 réis.

Do aumento dos 3,5 % nos preços actuais resultam diferenças como esta: «Batalas», por expedições de vagão completo, de Bombarral para Lisboa—Preço actual 950 réis; novo preço 985 por tonelada, ou seja mais 0,035 réis em kilo.

A mesma mercadoria por expedições de 1:000 kilos, de Ovar para Porto-Campanhã—Preço actual 500; novo preço 520 réis por tonelada, ou 0,02 réis em kilo.

Nesta tarifa foram incluídas as novas rubricas: aveia verde (pasto) em mólhos; centeio verde (pasto) em mólhos; ervilhaca verde (pasto) em mólhos; ervilhaca prensada; ervilhaca (seco) não prensada acondicionada ou em mólhos; luzerna verde em mólhos; luzerna (seco) prensada; melassim; milococo, sorgho (semente de); polpa de beterraba; polpas melaçadas; ralão-note; ralão-palma; sorgho, milococo (semente de); sucrosa; tojo moido; tourteaux (para alimentação de animais); tendo sido eliminadas por inuteis, todas as rubricas de pastos e hervas verdes prensadas, e ainda sementes de beterraba que passam a ser taxadas como as demais sementes.

Sobre o transporte de encerados é modificada a condição da actual tarifa n.º 12, de acordo com as novas disposições sobre retorno de encerados, de que trata a nova tarifa de despesas acessórias de que mais adeante nos ocupamos.

(Conclue no próximo numero).

## No Senado

Um distinto senador, em sessão de 18 deste mês, ocupou a atenção da Câmara a que antigamente se chamava *alta*, interpelando o Sr. ministro do fomento sobre assuntos de caminhos de ferro.

Este simples enunciado poderá parecer ao leitor, ingenuamente desconhecedor da utilidade dos nossos parlamentos, que ali se tratou de resolver o mais intrincado problema da nossa viação acelerada.

Para, num período em que os ministros tem tanto que fazer, em que, de todos os lados se reclama grandes medidas de administração, um sabio professor dum a escola superior tomar o tempo ao ministro que sobraça a espinhosa pasta do fomento, que é como quem diz, o desenvolvimento do paiz, nos seus mais punjantes recursos do comércio, da indústria, da agricultura — sem mesmo pensar nas obras públicas, importante devia ser o assunto, de valiosos resultados para o povo governado, e de molde a radicar na sua alma agradecida, a grande alma popular de que tanto se fala agora, o nome benemerito do solícito senador.

O primeiro ponto do aviso de interpelação do sr. Nunes da Matta era, com efeito, animador, e nós próprios que ainda somos crentes, apesar das desillusões que temos sofrido, sentindo estremecções de susto com os berros de montanhas parturientes — e tendo afinal que sorrir ao vêr o ratinho que lhe sae das entradas, — mais uma vez esperámos, do verbo fluente do sr. Matta, uma ideia, uma solução não achada para qualquer dos problemas que implicam o desenvolvimento rápido da nossa viação ferroviária.

O primeiro ponto era este:

Qual a interpretação que até hoje tem sido dada e qual a interpretação que sua ex.<sup>a</sup> entende que deve ser dada aos artigos 33.<sup>o</sup>, 34.<sup>o</sup> e 35.<sup>o</sup> do Contrato de 14 de setembro de 1859, relativo à construção da linha ferrea de Lisboa ao Porto e de Lisboa à fronteira de Espanha, em que foram partes contractantes o governo de um lado e do outro D. José Saldanha, como segundo outorgante.

Não nos diz o extracto oficial de como o illustre oficial de marinha desenvolveu as suas ideias, parecendo deprehender-se delle que s. ex.<sup>a</sup>, tratando-se de uma rede ferroviária, se emaranhou nella como nas suas longas viagens marítimas terá visto succeder aos peixes que vão em busca da isca apetecida.

Ora a isca, para o sr. Matta era outra, que não a interpretação de contractos, como adeante se verá.

A este ponto, o sr. Ministro do fomento respondeu lendo a interpretação que as estações officiaes dão ao paralelismo das linhas e à questão dos ramaes, nos seguintes termos:

“1.º Quanto à interpretação dos artigos 33, 34 e 35 do alvará do 14 de setembro de 1859:

A interpretação dada a estes artigos foi sempre a mesma; consta de diferentes consultas da antiga P. G. da C. e de pareceres do Conselho superior de obras públicas e minas (de 21 e 28 de agosto de 1879) e ainda do acordão do tribunal arbitral de 7 de agosto de 1888 (1.º volume da legislação de caminho de ferro, páginas 401 a 404 e 412 a 418).

Em resumo, fóra dos dois casos, de ramal e de paralelismo, o governo mantém a faculdade de fazer novas concessões de quaisquer caminhos de ferro que venham entroncar com as linhas de Lisboa ao Porto ou à fronteira, ou quer, partindo de quaisquer destes pontos, sigam direcções divergentes ou atravessem as mesmas linhas.

Resta apurar o que devia considerar-se ramal ou linha paralela; à face dos documentos officiaes *ramal* é um troço de linha ferrea inserindo-se noutro que lhe serve de tronco e da qual depende, feita em condições técnicas iguais ou diferentes das da linha principal, e destinada a alimentar a circulação desta, ligando com ella uma determinada região, centro de produção ou do consumo ou um estabelecimento industrial (consulta da junta consultiva de obras públicas e minas de 21 de agosto de 1879, decreto de 31 de dezembro de 1861, artigo 2.<sup>o</sup> § 1.<sup>o</sup> numero 1.; contrato de 14 de setembro de 1859 artigo 33.<sup>o</sup>).

“Linha paralela” é a que, dentro da zona de exploração de outra, segue no seu percurso total a mesma direcção della. Para

que se dê o paralelismo não é necessário que a elle se ligue ou corresponda á acepção rigorosa o matemática da palavra, basta que as duas linhas tenham a mesma direcção geral da orientação. Pode pois uma linha seguir em sentido paralelo a outra numa certa extensão, e todavia ser considerada como linha divergente, por que a identidade das direcções geraes das linhas é que determina o paralelismo.

(Consultas do conselho de obras públicas de 12 de março de 1862 e da junta consultiva de obras públicas e minas de 28 de agosto de 1879; contrato de 14 de setembro de 1859 artigos 34 e 34).

Sobre a segunda parte que se referia ao caminho de ferro do Entroncamento a Gouveia, o extracto oficial é por tal forma confuso que parece que o redactor não percebeu o discurso do senador.

Realmente não podemos crer que elle estivesse a falar só para dizer que a directriz da linha da Beira Baixa podia ser melhor, mas como ella já está construída, já não tem remedio.

Não; o profundo professor naval que até achou meio de equilibrar a marcha do mundo, dizendo-nos que para se saberem as horas da tarde basta tirar 12 horas ás horas 12 a 23 (do que resultaria que o meio dia ficaria sendo 0 como a meia noite,) não podia limitar-se áquella lameria teoria.

O sr. ministro respondeu-lhe:

A linha do Entroncamento a Gouveia foi incluída no plano da rede entre Tejo e Mondego — por decreto de 19 de agosto de 1907 — e, portanto, foi reconhecida a sua urgencia visto que o Estado lhe deu preferencia decretando-a, mas o seu traçado não foi precisamente o indicado pelo illustre senador; servia Thomar, Maçãs e Cea.

Existindo, porém, reclamações das companhias do Mondego, Beira Alta e Caminhos de Ferro Portuguezes, bem como dos povos da região, em 31 de agosto ultimo foi nomeada uma comissão para revêr o antigo plano entre Tejo e Mondego, á qual foram presentes todas essas reclamações.

Por fim, a terceira parte da interpelação, que era evidentemente a que mais interessava o verboso orador.

Vê-se como elle carregou nos tropos, como contente daquelle agrupamento de termos fortes, os repele para ainda mais energicos os tornar.

Diz a nota:

Providencias relativamente, ao modo iníquo, injusto e até imoral como até hoje tem sido elaborados os horários da linha de Cascaes e bem assim os diversos serviços desta linha, com prejuízo de grande parte dos frequentadores da linha e até mesmo da propria Companhia.

A Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes não pertence ao Estado, mas o governo pôde obstar a que entrem em exercício horários iníquos, injustos e até imorais, não os aprovando, como está nas suas atribuições.

Ora nós já tínhamos apreciado este elegante período á vista do Lacerda que nos diz no seu *diccionario* (pag. 39 dos synonimos) que iníquo é um pouco mais que infame «é o homem que folga do mal alheio, que se alegra de fazer mal».

E ficaramos pensativos, apprehensivos, sobre como era que os comboios de Cascaes podiam dar signaes de alegria quando faziam mal.

Nem nos servia de explicação aquella prova de sabedoria do interpellante declarando que «a Companhia não pertence ao Estado» (1).

Mas o discurso do sr. Matta veio tirar-nos de mais locubrações.

O caso é que os comboios rápidos não param em Parede, onde o sr. Matta tem uns terrenos que quer vender e cremos que uma propriedade onde reside.

E aqui está a immoralidade, a injustiça a iniquidade, até.

O Sr. Matta está na estação consciencia de que é um senador, e o rápido passa e não pára! E o Sr. Matta vendo-se victimado pelo facto, ouve motejos em cada silvo da máquina, vê sarcasmos em cada lufada de fumo, parecem-lhe escarninhos os movimentos do comboio e julga divisar na face do machinista e do conductor a zombaria acre por o trem se não deter ali e o Sr. Matta ficar!

Eis a iniquidade, e bem caracterizada.

Eis o que levou o digno senador a fazer a sua interrogação esperançado de que os seus discursos levariam de vencida muita gente, ou como familiarmente se diz levariam todos à parede... se os rápidos ali parassem.

Foi, pois, como é uso dizer-se, «deitando barro à parede» a ver se conseguia que o seu centro de ação se tornasse também um centro de atração do turismo mundial.

*Vedere Napoli e dopo Mori*, dizem os italianos, fazendo trocadilho com a pequena povoação da fronteira austriaca.

O Sr. Matta quer que se diga «Vê Lisboa e depois Parede». Não faz trocadilho, mas fazia uma conta enorme ao illustre senador.

O demônio foi que o Sr. Ministro do Fomento, que já há dias me dissera que «não tinha predios para aquelle lado» lhe demonstrou que quando um comboio rápido pôr em todas as estações simplesmente deixa de ser rápido.

Até lembra o problema do pão quente ser ou não fresco.

## CAMINHOS DE FERRO E VIAS NAVEGAVEIS

O congresso internacional dos caminhos de ferro, reunido em Berne em 1910, examinando a questão da concorrência entre os caminhos de ferro e as vias navegáveis, chegou a conclusões que destroem por completo o velho preconceito de que os transportes por via marítima ou fluvial são mais económicos e práticos do que os pelas vias ferreas.

Ao contrário, o congresso constatou que, em toda a parte onde se estabelece livremente a concorrência entre as duas referidas espécies de meios de transporte, o caminho de ferro ganha sempre vantagens.

Se os transportes por água gosam ainda de um certo favor, é sobretudo porque, em todos os países, excepto a Inglaterra, a construção e conservação dos canais está a cargo do Estado, que não exige paga para a sua utilização, privilégio que permite fazer concorrência às linhas ferreas.

É certo que, nos países onde existem monopolios ou concessões, esta concorrência é vantajosa, porque leva os caminhos de ferro a diminuirem as suas tarifas.

Todavia, verifica-se que, quando ella se estabelece, não entre vias navegáveis e vias ferreas, mas entre as próprias Companhias de caminhos de ferro (como acontece nos Estados Unidos), a diminuição das tarifas é bem mais rápida e sensível.

Não ha dúvida de que os transportes por via fluvial são, em geral, mais baratos.

Não é porque os caminhos de ferro não pudessem baixar as suas tarifas, de forma a concorrerem com o rio ou canal; mas o regime administrativo a que estas companhias estão sujeitas, impede-lhes em geral de abater as suas tarifas numa linha, sem as reduzir igualmente nas outras.

As companhias preferem pois renunciar a uma concorrência local, que exigiria sacrifícios inuteis no resto da rede.

Os caminhos de ferro gosam porém, de vantagens que lhes permitem absorver todo o tráfico de mercadorias de certa natureza, mesmo em linhas paralelas a vias navegáveis: as matérias perigosas, por exemplo, e de um modo geral todas as mercadorias que exigem um transporte rápido, preferem servir-se delles.

Mesmo as que, sem exigir grande rapidez de transporte, devem no entanto chegar ao seu destino num determinado dia, preferem o caminho de ferro à via fluvial sujeita a interrupções por inundações, temporais ou por outros motivos.

Além disso, sempre que, pela via navegável, não pode fazer-se todo o percurso, havendo necessidade de transbordo, é preferível, por mais económico, aproveitar os caminhos de ferro.

Por estes motivos, — embora não pensem assim os congressos de vias navegáveis, — vê-se que o papel económico destas se reduz a, aproveitando o tratamento de favor que o Estado lhes concede, fazer concorrência aos caminhos de ferro, levando-os a diminuir as suas tarifas.

A missão, que lhes querem atribuir, de afluentes e complementos das linhas ferreas, só raramente deixa de ser das mais secundárias.



**Penafiel a Lixa.** — Proseguem os trabalhos de construção desta linha, devendo em breve fazer-se o assentamento da via no troço entre Novellas e Louzada, e a seguir até Felgueiras e Lixa.

**Entroncamento a Gouveia.** — Sob a presidência do vice-almirante Sr. Tasso de Figueiredo, realizou-se há dias na câmara municipal de Lisboa uma reunião de diversos representantes dos concelhos de Tomar, Coimbra, Ferreira do Zêzere, Alvaizere, Figueiró dos Vinhos, Ancião, Pedrogam, Certã, Arganil, Miranda do Corvo, Ceia, Gouveia, Villa do Rei, Penela e Condeixa, a fim de assentar na forma de obter do governo a construção desta projectada linha ferrea, sendo resolvido entregar ao Sr. ministro do fomento uma representação formulando os desejos daquelas terras e mostrando quanto são justas as suas reclamações.

O sr. dr. Estevam de Vasconcelos receberam a comissão, respondendo que reconhecia a importância desse melhoramento e que se empenharia em o realizar, pelo que mandará abrir concurso para a construção, logo que lhe seja entregue o parecer da comissão incumbida de estudar o traçado da referida linha.

O Sr. ministro determinou já que a repartição dos Caminhos de ferro, junto daquela ministério, proceda à elaboração do programa do concurso.

**Gaya a Villa Franca das Naves.** — Foi pedida auctorização para a construção e exploração de uma linha de via reduzida, de Villa Nova de Gaya a Villa Franca das Naves, passando por Aronca e Villa Nova de Paiva.

## O "Mundo Ilustrado"

Vae com este numero um prospecto deste novo semanário que vae publicar-se no Porto e de que centralizamos nos nossos escriptorios a representação em Lisboa e sul do paiz.

Não precisamos fazer recomendação delle; bem mostra que se propõe ser uma publicação esmerada, com bellas gravuras e do maior interesse.

Estamos certos de que o publico reconhecerá a utilidade de tão bella publicação que muito prazer temos em auxiliar com a nossa propaganda.

As assignaturas podem-nos ser enviadas pelo correio ou feitas aqui, na administração desta *Gazeta*, sendo a cobrança realizada depois de publicado o 1.º numero.

## Abundancia de original

Uma extraordinaria abundancia de assuntos faz-nos retirar varios artigos, entre elles um do nosso estimável colaborador G. M., as *Notas de viagem* e outros, e ainda reduzir em grande parte o que publicamos



## CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

**Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta.** — *Serviço de títulos.* — São prevenidos os portadores de obrigações desta Companhia de que, a datar de 31 do corrente mês, será pago o coupon n.º 14, relativo ao 2.º semestre de 1911, das obrigações privilegiadas de 1º grau, à razão de 7 francos cada, líquido do imposto em França, em Paris, no Comptoir National d'Escompte, 14 rue Bergère; em Lisboa, na Casa Henry Burnay & C.º, rua dos Fanqueiros, e no Porto, no Banco Alliança.

Os pagamentos em Portugal serão feitos ao cambio do cheque sobre Paris, que vigorar no dia da apresentação e com isenção do imposto de rendimento, nos termos do artigo 5º da lei de 29 de julho de 1899 e do decreto de 24 de outubro de 1905.

**Companhia do Caminho de Ferro de Guimarães.** — *Amortização de obrigações.* — São prevenidos os srs. obrigacionistas desta Companhia de que no sorteio a que hoje se procedeu, das obrigações a amortizar no corrente anno, sahiram os seguintes números:

608, 868, 997, 1:218, 2:749, 2:760, 2:871, 3:963, 4:014, 4:266, e 5:032.

O pagamento do capital nominal das referidas obrigações, bem como os juros das obrigações de 5% e 4 1/2%, do segundo semestre, pagam-se nos dias 2, 3, 5 e 6 de janeiro próximo e em todas as quartas-feiras e sábados seguintes, das onze horas da manhã às duas da tarde.

**Banco Nacional Ultramarino.** — Tendo-se procedido hoje ao sorteio de 15 obrigações de 4 1/2% coupon, emitidas pela Câmara Municipal de Lourenço Marques, foram extraídos os seguintes números:

1279, 1397, 1425, 1881, 1991, 2100, 2151, 2854, 3288, 3508, 3773, 4167, 4860, 6179, 6729.

São portanto prevenidos os srs. portadores de obrigações de que a começar no dia 31 de dezembro de 1911, terá lugar, na thesouraria do Banco, em todos os dias úteis, das 10 horas da manhã à 1 1/2 da tarde, com exceção dos sábados, em que será das 10 às 12, o pagamento do juro de todas as obrigações e o da amortização das obrigações sorteadas que deixam, ipso facto, de vencer juro a contar do referido dia.

Tendo-se procedido hoje em conformidade com os estatutos deste Banco, ao sorteio de 260 obrigações prediais ultramarinas de 6 por cento, emitidas em virtude da carta de lei de 22 de julho de 1885, e bem assim ao sorteio de 16 obrigações prediais ultramarinas de 4 1/2 por cento, emitidas em 1 de julho de 1889, foram extraídos os seguintes números, a saber:

## De 6 por cento

38	1.029	1.969	2.888	3.532	4.450	5.094	5.796	6.539	7.344	8.215
44	1.060	1.976	2.894	3.560	4.497	5.134	5.826	6.597	7.365	8.271
149	1.137	2.008	2.895	3.624	4.522	5.171	5.837	6.598	7.390	8.313
289	1.161	2.078	2.952	3.646	4.543	5.220	5.880	6.636	7.413	8.542
296	1.203	2.118	2.955	3.663	4.687	5.235	5.906	6.674	7.416	8.548
425	1.260	2.294	2.993	3.665	4.696	5.255	5.920	6.705	7.463	8.559
448	1.267	2.301	3.012	3.673	4.761	5.264	5.922	6.730	7.506	8.576
450	1.314	2.489	3.013	3.769	4.768	5.315	5.934	6.732	7.510	8.583
492	1.385	2.498	3.043	3.837	4.813	5.339	5.981	6.740	7.514	8.603
511	1.431	2.543	3.071	3.952	4.842	5.349	6.003	6.906	7.558	8.633
535	1.475	2.585	3.087	3.971	4.851	5.381	6.016	6.927	7.682	8.672
549	1.529	2.593	3.146	3.979	4.856	5.440	6.098	6.972	7.714	8.688
604	1.562	2.624	3.156	4.012	4.862	5.441	6.133	7.002	7.754	8.779
620	1.651	2.630	3.174	4.029	4.903	5.474	6.178	7.017	7.768	8.816
626	1.663	2.650	3.201	4.043	4.910	5.479	6.185	7.027	7.791	8.831
783	1.672	2.686	3.240	4.051	4.929	5.488	6.204	7.181	7.825	8.851
791	1.700	2.699	3.247	4.081	4.951	5.513	6.264	7.184	7.904	8.905
874	1.717	2.723	3.313	4.143	4.961	5.528	6.284	7.234	7.946	8.961
877	1.752	2.748	3.346	4.163	5.034	5.531	6.288	7.244	7.959	8.968
887	1.778	2.751	3.357	4.169	5.038	5.584	6.295	7.266	7.996	8.974
894	1.780	2.787	3.379	4.187	5.046	5.608	6.418	7.329	8.026	—
971	1.807	2.808	3.459	4.198	5.055	5.615	6.508	7.330	8.446	—
1.010	1.910	2.838	3.486	4.345	5.090	5.662	6.516	7.331	8.194	—
1.020	1.915	2.861	3.526	4.434	5.093	5.693	6.541	7.342	8.203	—

## De 4 1/2 por cento

**Companhia dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa.** — Tendo-se procedido ao sorteio das obrigações a amortizar em 1 de janeiro de 1912, conforme o disposto no artigo 4º dos estatutos, coube a sorte aos n.º 314, 615, 1:751, 3:041, 3:130, 7:324, 8:599, de réis 450.000 e 44:316, 44:702, 13:009, 13:139, 13:561, 15:628;

16:516, 18:667, 22:803, 25:271, 26:463, 26:717, 27:262, 28:254, 33:186, 36:286, 37:672, 38:945, 38:981, 39:479, 41:194, 41:478, 43:127, 44:738, 45:263, 45:537, 47:279, 49:196, 49:392, 53:383, 54:079, 54:085, 54:387, 55:241, 56:099, de 90.000 réis.

O pagamento do coupon e dos títulos, com os números mencionados, será feito no dia 1 de janeiro de 1912:

No Porto, na sede da Companhia à rua de Bellomonte, 49.

Em Lisboa, no London And Brazilian Bank Limited.

Em Londres, no Capital and Counties Bank Limited.

Em Amsterdam, em casa dos srs. Westendorp & Cº.

Em Bruxelas, em casa dos srs. J. Mathieu & Fils.

243, 1.296, 1.611, 5.210, 5.343, 5.400, 7.526, 7.608, 7.983, 8.299, 9.384, 9.894, 10.293, 10.542, 10.569, 10.860.

São, portanto, prevenidos os srs. portadores de obrigações de que, a começar no dia 2 de janeiro de 1912, terá lugar, na thesouraria do Banco, em todos os dias úteis, excluindo as quintas feiras, das 10 horas da manhã à 1 e meia da tarde, aos sábados das 10 às 12, na sua sucursal no Porto, e no Banco do Minho, em Braga, o pagamento do juro de todas as obrigações e da amortização das obrigações sorteadas que deixam ipso facto, de vencer juro a contar do dia 21 de dezembro de 1911. Egualmente serão pagos os juros e a amortização em Londres — Comptoir National d'Escompte — com a apresentação dos respectivos títulos.

N. B. — Às quintas feiras só se efectua o pagamento dos juros atrasados.

Tendo-se procedido hoje, em conformidade com o artigo 22º dos estatutos deste Banco, ao sorteio de 190 obrigações prediais ultramarinas de 6 por cento, emitidas com fundamento na carta de lei de 27 de abril de 1901, foram extraídos os seguintes números a saber:

491 a 500, 4.051 a 4.060, 6.451 a 6.460, 7.521 a 7.530, 9.051 a 9.060, 12.701 a 12.710, 12.831 a 12.840, 14.731 a 14.740, 13.311 a 15.320, 20.011 a 20.020, 20.801 a 20.810 a 20.921 a 20.930, 21.341 a 21.350, 21.531 a 21.560, 22.601 a 22.610, 23.341 a 23.350, 23.381 a 23.390, 23.811 a 23.820, 26.061 a 26.070.

São portanto prevenidos os srs. portadores desta obrigações de que, a começar em 2 de janeiro de 1912, terá lugar, na thesouraria do Banco, em todos os dias úteis, excluindo as quintas feiras, das 10 horas da manhã à 1 e meia da tarde, aos sábados das 10 às 12, o pagamento do juro das mesmas obrigações e o da amortização das obrigações sorteadas que deixam «ipso facto» de vencer juro a contar do dia 31 de dezembro de 1911,

N. B. — Às quintas feiras só se efectua o pagamento dos juros atrasados.

## BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 30 de dezembro de 1911.

Ainda há quinze dias não se sabia o que era feito do orçamento do Estado, e já hoje temos que inscrever aqui que elle se acha aprovado em sessão de sexta feira na camara senatorial.

Esta velocidade vertiginosa foi mais uma novidade do novo regime e se bem demonstra que se aprovou sem exame, evitou que, para as cobranças e pagamentos desde hoje, se tivesse que recorrer à votação de mais duodecimos provisórios.

Se a emenda não era melhor que o soneto, indiferente nos é que a primitiva inspiração do poeta ficasse intacta. E a figura não nos desagrada, porque vimos por varios jornaes o orçamento ser classificado verdadeira poesia.

Também foi aprovada a tabella da contribuição predial em que os proprietários continuam a ser os bodes expiatorios do fatal que desta vez produz os tristes resultados da seguinte proporção.

Segundo essa proposta a base a que se refere o artigo 4º da lei de 4 de maio é fixado em 15.2, sendo de 8 a taxa a que se refere o § 2º, pelo que, segundo o § 4º a tabella será a seguinte:

Taxas a aplicar	Rendimentos collectaveis
15.2—5 (10,2) .....	5.5001 a 10.000
15.2—3 (12,2) .....	10.5001 a 20.000
15.2—1 (14,2) .....	20.5001 a 100.500
15.2 (taxa média t) ..	100.5001 a 300.500
15.2+1 (16,2) .....	300.5001 a 500.500
15.2+2 (17,2) .....	500.5001 a 1.000.500
15.2+3 (18,2) .....	1.000.5001 a 2.000.500
15.2+4 (19,2) .....	2.000.5001 a 5.000.500
15.2+5 (20,2) .....	Superiores a 5.000.500

No sorteio a que no sábado 30 se procedeu, na Companhia Portuguesa, para a amortização de 56 ações, conforme resolução da ultima assembleia geral.

938— 1.323— 1.536— 1.551— 2.921— 3.568— 3.675— 4.833— 8.400— 9.317— 9.919— 11.075— 11.455— 1

20.040—20.616—20.672—21.015—22.891—23.690—26.703—27.208—  
 27.536—27.717—29.756—32.998—33.168—33.503—35.595—37.134—  
 37.857—37.449—39.519—45.198—49.179—49.748—49.862—53.977—  
 55.164—56.754—59.871—60.406—63.453—64.234—65.339—65.888—  
 67.138—68.968.

Cada uma destas acções terá direito a realizar, desde amanhã 2, o seu valor, 90\$000 réis, uma acção de uso fruto.

Os cambios tiveram insignificantes oscilações ficando hoje levemente mais favorável do que há quinze dias.

As libras continuaram a comprar-se a 4\$900 réis e venda a 4\$970 réis.

O cambio Rio Londres fechou hoje a 16 9/32 ou 14\$740 réis fracos a libra.

## Curso de cambios, comparados

	EM 30 DE DEZEMBRO		EM 15 DE DEZEMBRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque .....	48 15/16	48 13/16	48 5/8	48 1/2
" 90 d/v .....	49 7/16	—	49 3/16	—
Paris cheque .....	584	586	586	589
Berlim .....	240	241	241	242
Amsterdam cheque .....	405	407	408	410
Madrid cheque .....	900	910	900	910

## Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e títulos	DEZEMBRO											
	16	18	19	20	21	22	23	26	27	28	29	30
Lisboa: Dívida Interna 3%, assentamento	38,20	38,20	37	38,10	38	38	—	37,90	37,90	36,70	37,85	36,80
Dívida Interna 3%, coupon .....	38,20	38,20	37,05	37,05	—	—	—	36,80	36,80	36,70	—	37
" 4%, 1888, c/premios .....	—	—	20.200	—	20.200	20.200	20.200	20.400	20.400	—	20.300	—
" 4%, 1888/9 .....	—	—	c52.200	—	—	—	—	—	—	51.900	c52.000	52.000
" 4%, 1890 .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 3%, 1905 c/premios .....	8.800	—	—	—	—	—	—	8.800	8.800	—	8.850	—
" 4%, 1905, (C.º de F.º Est) .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 5%, 1905, ob. (C.º de F.º Est) .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Externa 3%, coupon 1.ª série .....	65.400	65.400	65.400	65.400	65.500	65.500	65.700	c79.500	c79.500	65.700	65.900	66.000
" 3%, 2.ª série .....	—	—	—	—	—	—	—	64.400	64.400	64.400	—	—
" 3%, 3.ª série .....	67.900	67.800	67.800	—	—	—	—	67.700	67.700	—	68.000	68.000
Obrigações dos Tabacos 4 1/2% .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Acções Banco de Portugal .....	150.800	151.000	—	152.000	152.000	152.000	—	—	—	153.500	—	—
" Comercial de Lisboa .....	—	—	—	—	123.000	123.000	—	—	—	123.500	—	—
" Nacional Ultramarino .....	—	93.500	—	—	97.000	97.000	97.000	—	93.500	93.500	93.400	93.300
" Lisboa & Açores .....	—	—	—	97.000	97.000	97.000	—	—	—	—	—	—
" Companhia Cam. F. Port .....	—	—	—	—	—	—	—	4.950	4.950	4.850	—	—
" Companhia Nacional .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Tabacos, coupon .....	—	59.000	59.000	—	—	—	—	—	—	—	60.000	—
" Companhia dos Phosphoros, coupon .....	—	—	58.100	—	58.300	58.300	—	—	—	62.000	62.000	62.000
Obrig. Companhia Atraves d'Africa .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	87.300
" Companhia Cam. F. Por. 3%, 1.º grau .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Cam. F. Por. 3%, 2.º grau .....	—	50.600	—	—	—	—	—	—	—	50.500	50.200	50.500
" Companhia da Beira Alta 3%, 1.º grau .....	—	—	—	16.100	16.100	—	—	—	—	—	—	16.150
" Companhia da Beira Alta 3%, 2.º grau .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional coupon 1.ª série .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Companhia Nacional coupon 2.ª série .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" predias 6% .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	82.100	—	—
" 5% .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4 1/2% .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Paris: 3 1/2% português 1.ª série .....	66,35	—	66,45	66	66,55	66,30	—	—	66,45	66,70	66,65	—
Acções Companhia Cam. F. Port .....	—	—	—	—	318	320	—	—	—	320	—	—
" Madrid-Cáceres-Portugal .....	—	36,50	—	—	—	—	—	—	36,50	—	—	—
" Madrid-Zaragoza-Alicante .....	416	415,50	415	417	—	—	—	—	—	—	—	—
" Andaluzes .....	—	268	267	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Obrig. Companhia Cam. F. Port. 1.º grau .....	331,50	333,87	331,62	334,50	332	333	331	334	332	334	334	—
" Companhia Cam. F. Port. 2.º grau .....	257	257	257	257,50	257	—	256	235	255	254	255	—
" Companhia da Beira Alta .....	300	300	300	299	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Cáceres-Portugal .....	—	157	156,50	—	157	157	—	157	157	—	156,50	—
Londres: 3%, português .....	65,50	65,50	65,50	66,25	66,25	66,25	—	66,25	66,25	66,50	66,50	—
Amsterdam: Obrig. Atraves d'Africa .....	87,62	87,50	87,25	—	88	—	88	—	—	87,56	—	—

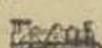
## Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e espanhóis

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAIS				MÉDIA KILOMETRICA		
		1911		1910		Diferença em 1911	1911	1910
		Kil.	Totais	Kil.	Totais			
Portuguesas			Réis		Réis		Réis	Réis
Companhia Cam. R. de ferro Vendas Novas .....	16 Dezembro	4.073	6.091.701.000	4.073	6.162.361.000	—	70.660.000	5.677.260
" Coimbra a Louzã .....	" "	29	28.170.000	29	27.069.000	+	1.101.000	971.400
Sul e Sueste .....	10	681	1.762.026.906	681	1.650.032.745	+	111.994.161	2.587.411
Minho e Douro .....	" "	433						

### «Diario de Notícias» do NATAL

Recebemos o numero especial que este nosso collega costuma publicar por esta época do anno. Ilustrado com bellas aguarellas de Casanova, José Malhôa e outros distintos artistas, e caricaturas de M. Bordallo Pinheiro, e com uma parte litteraria firmada por nomes como Guerra Junqueiro e Julio Dantas, o presente numero terá por certo acolhimento igual ao que teem tido os anteriores.

Agradecemos a offerta.



### BRINDES E CALENDARIOS

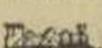
Recebemos e agradecemos:

*Do Banco Nacional Ultramarino* — Um magnifico mapa d'Africa, impresso a cores, e em relevo, que este Banco distribue como brinde aos seus clientes.

*Dos Srs. Harker Sumner & C.ª* — Um calendario de escriptorio, edição semelhante ás que esta casa tem oferecido ao publico nos annos anteriores.

*Do Sr. Eduardo Bartosch, representante da casa E. T. Gleitsmann* — Um bonito chromo-calendario, impresso a cores.

*Do Centro Typographic Colonial* — Um artistico chromo a cores, trabalho que honra aquellas officinas.



### Espanha

Inaugurou-se no dia 14 de Novembro passado a linha Olot-Gérone (55 kilómetros), cujos trabalhos, começados ha vinte e oito annos, foram por varias vezes interrompidos, por dificuldades technicas e materiaes. A nova linha, que serve uma importante região industrial da Catalunha, é digna de ser percorrida pelos turistas porque offerece pontos de vista altamente pitorescos.

### Russia

Vão começar em breve os estudos para a construcção de uma linha ferrea de Moscou a Vilna, passando por Roussa, Parietch-Ouvarow e Novolilejka.

Foi pedida auctorisação ao ministerio das finanças deste paiz, para a constituição de uma sociedade por accções para a construcção e exploração da linha ferrea Donetz-Baltico. Segundo o projecto, esta linha começará em Lgof, estação do caminho de ferro Norte-Donetz, dirigindo-se para sudoeste, cortando a de Moscou-Kiew-Voronége junto de Soujena; a de Riga-Orloff em Mogileff; a de Moscou-Brest em Varfolomei; a de Sudoeste em Novi Cventsian e a de Libau-Romensk junto da estação de Panevyy.

A nova linha terá a extensão de 1.045 verstes, ou sejam aproximadamente 1.118 kilómetros.

### Turquia

Segundo a «Gazette financière de l'Empire Ottoman», o ministro do Commercio e dos Trabalhos publicos vai assignar um decreto auctorizando a construcção de uma linha ferrea de Ada-Bazar a Bolou.

### Persia

Dizem de S. Petersburgo que a Russia e a Alemanha acabam de realizar um acordo relativo á construcção dos caminhos de ferro persas, restando apenas combinar alguns pequenos detalhes.

A parte mais importante da convenção é a que se refere ao projecto da linha Téhéran-Khanikin, ligando o caminho de ferro de Bagdad a uma futura rede persa.

A Russia sollicitará do governo daquelle paiz uma concessão para a construcção desta linha nos dois annos seguintes á juncção do caminho de ferro de Bagdad com a rede persa, pela ligação Sadidje-Khanikin, compreendendo-se a concluir todos os trabalhos em quatro annos.

Se estes não estiverem começados dentro do prazo estipulado dos dois annos, a Russia obriga-se a renunciar á concessão, que a Alemanha então terá direito de reivindicar.

A Russia reserva-se o direito de aceitar o auxilio de financeiros estrangeiros, e a Alemanha compromette-se a não appojar nenhum pedido de concessão de linhas ferreas, estradas, ou linhas telegraphicais em territorio persa ao norte de uma linha imaginaria limitada por Kasri Shirin ao Oeste e a fronteira do Afghanistan a Leste, seguindo o paralelo de Gazik.

### Bolivia

O governo deste paiz projecta uma concessão, com garantia de juro de 5 %, para a construcção de uma linha ferrea de Quiaca (Argentina) a Tarija, na Bolivia, com a extensão de 174 kilómetros.

### Australia

Exceptuando a linha que liga Brisbane com a rede da Nova Galles do Sul, os caminhos de ferro da Australia teem sido todos construídos com o fim de pôr a costa em comunicação com determinados pontos isolados importantes, de forma que não existe nenhuma ligação entre elles.

Para melhorar as condições de exploração e valorizar o territorio, estuda o governo, actualmente, a construcção de uma serie de novas linhas, unindo entre si as testas das antigas, de modo a formar uma rede que permita comunicações rápidas entre as diferentes regiões servidas por estas ultimas.

O projecto em questão comprehende por isso diversas linhas junto á costa, servindo os portos entre Brisbane e Cairns, em que terminam todas as linhas de penetração existentes, com a extensão total de 1.035 kilómetros e orçadas em 58 milhões de francos ou sejam aproximadamente 11.500.000\$000 na nossa moeda.

Uma outra, partindo de Charleville para Camooweal, unirá entre si os terminus das actuaes, servindo uma imensa região de terrenos inexplorados. Esta linha cujas despezas de construcção estão avaliadas em 20.000.000\$000, terá a extensão de 2.063 kilómetros, e, quando mais tarde se estender até Port Darwin, permitirá encurtar tres dias as viagens da Europa para Sydney e Brisbane.



### Companhia Através d'Africa

Relatorio do Conselho de Administração apresentado á assembleia geral de 26 de dezembro de 1911

#### SENHORES ACCIONISTAS:

Em cumprimento do disposto nos artigos 52.º e 53.º dos estatutos, temos a honra de submeter á vossa apreciação o relatorio dos actos da nossa administração, e as contas fechadas em 30 de Junho do corrente anno, accusando os livros, nesta data, o seguinte:

#### Balanço da Companhia dos Caminhos de Ferro Atravez d'Africa

Propriedade .....	59.028\$937	—
Moveis e utensilios .....	20.669\$786	—
Construcção .....	12.459.342\$834	—
Estudos além de Ambaca .....	36.842\$236	—
Accões de conta propria .....	153.000\$000	—
Administrador-delegado em Lisboa .....	3.833\$762	—
Thesouro portuguez, conta nova .....	833.694\$495	—
Thesouro port., conta antiga .....	5.878.022\$528	—
Direcção em Loanda .....	22.190\$560	—
Papeis de credito .....	90.099\$500	—
Fornecedores .....	5.850\$000	—
Trustees .....	£ 52.841.19.1	237.788\$792
Capital .....	3.600.000\$000	—
Obrigações .....	8.329.950\$000	—
Banco de Portugal .....	300.404\$421	—
Diferença na subvenção .....	4.880.484\$080	—
Obrigações sorteadas .....	5.850\$000	—
Lucros suspensos .....	1.201.227\$231	—
Augmento de tarifas .....	1.008.826\$980	—
Reduçção em tarifas .....	116.385\$435	—
Contracto de 20 de Outubro de 1894, artigo 9.º .....	235.477\$710	—
Juros a liquidar .....	862.994\$959	—
Letras a pagar .....	29.501\$412	—
Exploração .....	688.203\$068	—
Caixa .....	3.647\$680	—
Devedores e credores .....	78.891\$030	—
Réis .....	20.571.105\$228	20.571.105\$228

S. E. & O.

## ESCLARECIMENTOS

## Papeis de credito

Saldo a saber:	
1 obrigaçao da Companhia a...	79.500
2.000 acções da Companhia das Aguas de Loanda a 45.000 rs.	90.000.000
2.000 acções da Mala Real Portugueza. (Memoria).....	20.000
	90.099.500

## Obrigações

Creadas :	
9.450 de 450.000.....	4.252.500.000
47.250 de 90.000.....	4.252.500.000
	8.505.000.000

## Menos sorteadas:

196 de 450.000.....	88.200.000
965 de 90.000.....	86.850.000

175.050.000 8.329.950.000

## EXPLICAÇÕES

Somma das obrigações creadas 8.505.000.000

## Da qual :

Recebido dos Trustees em pagamento da construção .....	6.186.150.000
Diferença na emissão .....	2.296.350.000
Em consolidados inglezes em poder dos Trustees conforme o contrato respectivo £ 5.000 .....	22.500.000 8.505.000.000

(Continua)

Pecas

## ARREMATAÇÕES

## Caminhos de Ferro do Estado

## DIRECÇÃO DO MINHO E DOURO

## Fornecimento de artigos de escriptorio

No dia 4 do corrente, á uma hora da tarde, perante a Direcção dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro, em Campanhã, se ha de proceder ao concurso publico para o fornecimento de diversos artigos de escriptorio.

Para ser admittido como licitante terá cada concorrente de efectuar no cofre da Direcção o deposito provisorio de 80.000 réis ou, quando o concorrente resida em Lisboa, na do Sul e Sueste.

Este deposito poderá ser efectuado sómente até á vespera do dia designado para o concurso.

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

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

As amostras acham-se patentes nos armazens geraes do Minho e Douro.

## Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes

## Fornecimento de ferragens diversas

No dia 8 de Janeiro, pelas quatorze horas, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva desta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de ferragens diversas.

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

O deposito, para ser admittido a licitar, deve ser feito até ás 13 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relogio externo da estação do Rocio.

## Fornecimento de drogas diversas

No dia 8 de Janeiro, pelas quatorze horas, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva desta Com-

panhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de drogas diversas.

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

O deposito, para ser admittido a licitar, deve ser feito até ás 13 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relogio externo da estação do Rocio.

## Fornecimento de artigos de electricidade

No dia 8 de Janeiro pelas 14 horas, na estação Central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva desta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de artigos diversos de electricidade.

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

O deposito, para ser admittido a licitar, deve ser feito até ás 13 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relogio externo da estação do Rocio.

## Fornecimento de vidro branco em chapa

No dia 15 do corrente mez, pelas quatorze horas, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva desta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 3.000 kilos de vidro branco em chapa.

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

O deposito, para ser admittido a licitar, deve ser feito até ás 13 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relogio externo da estação do Rocio.

## Fornecimento de drogas e tintas

No dia 15 do corrente mez, pelas quatorze horas, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva desta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de drogas e tintas.

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

O deposito para ser admittido a licitar deve ser feito até ás 13 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relogio externo da estação do Rocio.

## TURBINAS

Deseja-se vender ou conceder licenças para a exploração em Portugal dos seguintes privilégios de invenção:

Patente N.º 5982, para «aperfeiçoamentos nas pás de turbinas, compressores e aparelhos analogos», concedida a Charles Algernon Parsons.

Patente N.º 5989, para «turbinas de vapor com orgão de impulsão e de reacção»; e

Patente N.º 6063 e additamento de 24 de Dezembro de 1909, para «disposições para regulação de turbinas com secções multiplas», estas concedidas a Browns, Boveri & Cie. Aktiengesellschaft.

Para tratar e informações, o agente oficial de patentes J. A. da Cunha Ferreira, R. dos Capelistas, 178, 1.º, Lisboa.

## ANIMATOGRAPHOS E VARIEDADES

## SESSÕES TODAS AS NOITES

**Olympia.** — Rua dos Condes. Salão de concertos e cinematographo. Terças, espectáculos da moda. Quintas, soirées elegantes. Sextas, sessões dedicadas á illustre colonia brazileira. Domingos, matinées com programmes escolhidos para crianças. Sempre os mais escolhidos films da actualidade.

## AGENDA DO VIADANTE

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

## Aide-mémoire du voyageur

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

**BILBAU** **Gran Hotel Viscaya.** — Todo o conforto. Cosinha esmerada. Succursal na Ilha de Chacharra-Mendi. — Proprietario, Felix Nuñez & C.º

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

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

**GUIMARÃES** **Grande Hotel do Toural.** — 15, Campo do Toural, 18. — Este hotel é sem duvida um dos melhores da província, de inexcusaveis commodidades e aceito; tratamento recomendavel — Proprietario, Domingos Jose Pires.

**LISBOA** **Braganza-Hotel.** — Salons — Vue splendide sur la mer — Service de 1.º ordre. — Proprietario, Victor Sasseti.

**LISBOA** **C. Mahony & Amaral.** — Comissões, consignações, transportes, etc. Vide anuncio na frente da capa — Rua do Commercio, 73, 2.º

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

**MADRID** **Gran Hotel de Londres.** — Primoioso serviço de alojamentos e cosinha. Conforto inexcusivel. 3 Fachadas — Precios, Gallo e Carmen. Preços modicos. — Proprietario, Emilio Ortega.

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

**PORTO** **Grande Hotel do Porto.** — Le meilleur de la ville. Lits à ressorts. Omnibus Telephone. Boite aux lettres — Salles de lecture et de réception. Bains. Journaux.

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

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

**VALENCIA D'ALCANTARA** **Viuva de Justo M. Esteliz.** — Agente internacional de aduanaas y transportes.

## HORÁRIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE JANEIRO DE 1912

## CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	Algés	C. Sodré	
9 50	10 6	10 15	10 31
10 3	10 10	10 41	10 59
4 35	4 51	5 15	5 31
6 15	6 31	6 55	7 11
12 1	12 17	12 39	12 55

Mais os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a e b.

C. Sodré	P. Areos	C. Sodré	
7 25	7 56	6 5	6 40
8 15	8 51	9	9 30
10 45	11 16	9 20	9 50
1 35	2 6	11 24	11 54
3 5	3 36	12 45	1 15
5 26	5 65	2 15	2 45
6	6 36	3 45	4 15
7 35	8 6	6 3	6 31
9 5	9 26	8 40	9 15
10 35	11 5	9 45	10 15
1 5	1 41	11 15	11 45

Mais os de Cascaes, excepto os a.

C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
6	7 8	5 35	7 41
6 50	7 58	7 20	8 26
8 40	9 38	b 8 23	9 13
a 9 45	10 21	a 9 31	10 7
10 20	11 17	9 48	10 44
a 11 15	11 51	a 10 30	11 6
11 20	12 28	11 26	12 30
12 50	1 58	a 12	12 36
a 2 15	2 51	12 50	1 55
2 20	3 28	2 22	3 28
a 3 45	4 21	a 3	3 36
3 50	4 57	3 50	4 56
a 5 15	5 51	a 4 30	5 6
b 5 22	6 13	b 5 6	5 53
b 5 55	6 46	a 6	6 26
a 6 45	7 21	6 50	7 56
6 48	7 55	a 7 30	8 6
a 8 15	8 51	7 40	8 46
8 20	8 28	b 8 4	8 51
a 9 45	10 21	a 9	9 36
9 50	10 58	9 55	11
a 11 20	11 56	a 10 30	11 6
11 25	12 33	11 25	12 30
a 12 50	12 26	a 12 5	12 41
b 12 55	1 46	a 1 35	2 11

Mais os de Cintra, excepto os a.

Lisboa-R.	Queluz	Lisboa-R.	
11 22	11 55	12 53	1 23
2	2 32	2 53	3 21
3 43	4 15	4 40	5 9
4 23	5 3	5 49	7 25
8	8 40	—	—

Mais os de Cintra, excepto os a.

Lisboa-R.	Cintra	Lisboa-R.	
7 22	8 48	5 43	8 45
8 40	9 46	7 23	8 25
10 5	11 11	8 6	9 10
a 12 25	1 1	m 9 7	9 45
12 58	2 5	9 23	10 25
3	4 7	11 21	12 18
m 5 15	5 57	1 21	2 22
5 29	6 44	3 19	4 20
m 6 55	7 43	m 4 16	4 53
7 5	8 8	5 14	6 17
8 59	10 11	m 6 12	6 50
10 30	11 34	7 45	8 44
11 40	12 48	9 12	10 10
1	2 10	11 15	12 14

Lisboa-P. B. Prata Lisboa-P.

8 10 / 7 18 7 28

5 10 5 18 / 9 40 9 48

— 6 10 / 6 10

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Sacavem	Lisboa-R.	
7 52	8 35	10 3	10 47
8 47	9 30	11 9	11 53
11 35	12 18	12 31	1 14
1 45	2 28	2 45	3 28
3 8	3 51	5 41	6 24
4 15	4 58	6 23	7 10
5 21	6 4	7 30	8 14
7 27	8 9	8 37	9 21
9 7	9 51	10 42	11 26
10 50	13 34	11 56	12 38

Mais os da Povo e V. Franca.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Povoa	Lisboa-R.	
10 17	11 15	8 2	9
11 50	12 48	1 32	2 30

Mais os de Villa Franca.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	V. Franca	Lisboa-R.	
1 13	2 36	6 18	7 35
a 12 31	1 50	8 42	10
5 9	6 1	3 19	4 46
6 40	8 2	9	10 23

Mais os de Villa Franca.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.

<tbl\_r cells="4" ix="1" maxcspan="1" maxrspan="1" used

## CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

*Sociedade Anonyma — Estatutos de 30 de Novembro de 1894*

**Séde: Estação do Rocio — LISBOA**

*Linhos de Leste e Norte e seus ramaes, de Lisboa a Cintra e Torres Vedras, de Torres Vedras á Figueira da Foz e Alfarellos, da Beira Baixa, de Vendas Novas e de Coimbra a Louzã*

## TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 1 — PEQUENA VELOCIDADE

Em aplicação desde 20 de Janeiro de 1942

## Taras

Por expedições do peso mínimo de 50 quilogramas ou pagando como tal

## SEGUNDO A SEGUINTE

## Classificação



Mercadorias (1)			Mercadorias (1)			
	Grupos para vagões completos	Séries		Grupos para vagões completos	Séries	
			Carga mínima dos vagões comple- tos — Toneladas			
Cascos de madeira . . . . .	—	2. <sup>a</sup>	—	Jaulas para transporte de animaes . . . . .	—	
» » » desarmados . . . . .	12	3. <sup>a</sup>	—	» » » » » des- armadas . . . . .	—	
Ceiras . . . . .	—	3. <sup>a</sup>	—		3. <sup>a</sup>	
Cestos . . . . .	—	2. <sup>a</sup>	—		—	
Cintas de ferro usadas . . . . .	—	3. <sup>a</sup>	—		—	
Condeças (cestos) . . . . .	—	2. <sup>a</sup>	—		—	
Cordas usadas para precintas . . . . .	—	3. <sup>a</sup>	—	Latas . . . . .	—	
Cunhetes . . . . .	—	2. <sup>a</sup>	—	Linhagem usada (capas de fardos) . . . . .	3	
» desarmados . . . . .	5	3. <sup>a</sup>	—	Lónas para enfardamento, usadas . . . . .	3	
Encerados para resguardo de mercado- rias . . . . .			Madeira serrada para caixas . . . . .			
	3	3. <sup>a</sup>	—		5 3. <sup>a</sup>	
Envolucros de palha para garrafas . . .	—	3. <sup>a</sup>	—	Odres . . . . .		
						3. <sup>a</sup>
Gaiolas para acondicionamento . . . . .	—	2. <sup>a</sup>	—	Panos para enfardamento, usados . . . . .		
» » » desarmadas . . . . .	5	3. <sup>a</sup>	—		3	3. <sup>a</sup>
Garrafas de barro . . . . .	4	1. <sup>a</sup>	8	Pipas . . . . .	—	2. <sup>a</sup>
» » grés . . . . .	4	1. <sup>a</sup>	8	» desarmadas . . . . .	2	3. <sup>a</sup>
» » vidro ordinarias . . . . .	7	1. <sup>a</sup>	7	Precintas de ferro, de arame, etc., usa- das . . . . .	—	3. <sup>a</sup>
Garrafões de barro . . . . .	4	1. <sup>a</sup>	7			—
» » grés . . . . .	4	1. <sup>a</sup>	7			—
» » vidro . . . . .	7	1. <sup>a</sup>	7			—
Gigos . . . . .	—	2. <sup>a</sup>	—	Quartolas . . . . .		
Golpelhas . . . . .	—	3. <sup>a</sup>	—			2. <sup>a</sup>
Grades de madeira . . . . .	—	2. <sup>a</sup>	—	» desarmadas . . . . .		
» » » desarmadas . . . . .	5	3. <sup>a</sup>	—		2	3. <sup>a</sup>
Grossarias para enfardamento, usadas . . .	3	3. <sup>a</sup>	—	Recipientes metalicos . . . . .		
						4 2. <sup>a</sup>

Mercadorias (1)				Mercadorias (1)			
	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Tonedadas		Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Tonedadas
Sacaria excepto sacos de coiro, papel, caça ou viagem . . . . .	3	3. <sup>a</sup>	—	Taras não designadas que conservem o mesmo volume cheias ou vasias e que não sejam frageis . . .	—	2. <sup>a</sup>	—
Serapilheiras para enfardamento, usadas	3	3. <sup>a</sup>	—	» não designadas cujo volume se reduza quando vasias . . .	—	3. <sup>a</sup>	—
				Toneis desarmados . . . . .	2	3. <sup>a</sup>	—
Taboas (talas) para enfardamento de tecidos . . . . .	6	3. <sup>a</sup>	—	Vasilhame de madeira desarmado não designado . . . . .	2	3. <sup>a</sup>	—
Tambores de ferro . . . . .	4	2. <sup>a</sup>	—	» de madeira não designado	—	2. <sup>a</sup>	—
Taras não designadas que conservem cheias ou vasias igual volume e que sejam frageis . . . . .	—	4. <sup>a</sup>	—				

N. B. — Os acessorios empregados no acondicionamento dos generos no interior das taras, tales como: palha, papel, casca, serradura, etc., quando contidos nas proprias taras; ou os objectos usados para resguardo exterior das taras, como caixas contendo garrafas, ou latas, cestos com garrafoes, etc. quando contenham as taras, pagarão: no primeiro caso o preço aplicavel ás taras dentro das quais hajam de ser transportados; no segundo caso, o preço correspondente ás taras que contenham. (*Complemento de taras na classificação geral*).

As cordas, arame, cintas de ferro, etc., para precintas, usados, pagarão: quando transportados dentro de taras pelo preço a essas taras correspondente; quando isoladamente, pela serie correspondente na classificação d'esta tarifa.

(1) — Os dizeres em *grifo*, não devem ser reproduzidos nas notas de expedição. Se o forem não deixará, contudo, de ser aplicado o preço correspondente á designação principal quando seja fielmente reproduzida.

As palavras sublinhadas devem ser substituidas pela designação propria do artigo ou das taras que o contenham, conforme os casos.

## Preços d'aplicação geral

Por tonelada

Kilometros	Reis			Kilometros	Reis		
	1. <sup>a</sup> serie	2. <sup>a</sup> serie	3. <sup>a</sup> serie		1. <sup>a</sup> serie	2. <sup>a</sup> serie	3. <sup>a</sup> serie
Até 60	1.180	1.000	625	111 a 115	2.235	1.880	1.175
61 a 65	1.280	1.080	675	116 a 120	2.320	1.950	1.225
66 » 70	1.380	1.160	725	121 » 125	2.410	2.020	1.270
71 » 75	1.475	1.250	780	126 » 130	2.495	2.100	1.315
76 » 80	1.575	1.330	830	131 » 135	2.585	2.170	1.365
81 » 85	1.675	1.410	880	136 » 140	2.675	2.240	1.410
86 » 90	1.770	1.500	935	141 » 145	2.760	2.310	1.455
91 » 95	1.870	1.580	985	146 » 150	2.850	2.390	1.505
96 » 100	1.970	1.660	1.035	151 » 155	2.935	2.460	1.550
101 » 105	2.055	1.730	1.085	156 » 160	3.025	2.530	1.595
106 » 110	2.145	1.810	1.130	161 » 165	3.115	2.600	1.645
				166 » 170	3.200	2.680	1.690

Kilometros	Reis			Kilometros	Reis		
	1.ª serie	2.ª serie	3.ª serie		1.ª serie	2.ª serie	3.ª serie
171 » 175	3.290	2.750	1.735	341 » 345	5.980	4.910	3.170
176 » 180	3.375	2.820	1.785	346 » 350	6.055	4.970	3.210
181 » 185	3.465	2.890	1.830	351 » 355	6.135	5.040	3.250
186 » 190	3.555	2.970	1.875	356 » 360	6.210	5.100	3.295
191 » 195	3.640	3.040	1.920	361 » 365	6.290	5.160	3.335
196 » 200	3.730	3.110	1.970	366 » 370	6.370	5.220	3.375
201 » 205	3.805	3.170	2.010	371 » 375	6.445	5.280	3.420
206 » 210	3.885	3.230	2.050	376 » 380	6.525	5.350	3.460
211 » 215	3.960	3.300	2.095	381 » 385	6.600	5.410	3.500
216 » 220	4.040	3.360	2.135	386 » 390	6.680	5.470	3.540
221 » 225	4.115	3.420	2.175	391 » 395	6.755	5.530	3.585
226 » 230	4.195	3.480	2.215	396 » 400	6.835	5.590	3.625
231 » 235	4.270	3.540	2.260	401 » 405	6.910	5.660	3.665
236 » 240	4.350	3.610	2.300	406 » 410	6.990	5.720	3.710
241 » 245	4.425	3.670	2.340	411 » 415	7.065	5.780	3.750
246 » 250	4.505	3.730	2.385	416 » 420	7.145	5.840	3.790
251 » 255	4.580	3.790	2.425	421 » 425	7.220	5.900	3.830
256 » 260	4.660	3.860	2.465	426 » 430	7.300	5.970	3.875
261 » 265	4.740	3.920	2.505	431 » 435	7.375	6.030	3.915
266 » 270	4.815	3.980	2.550	436 » 440	7.455	6.090	3.955
271 » 275	4.895	4.040	2.590	441 » 445	7.530	6.150	4.000
276 » 280	4.970	4.100	2.630	446 » 450	7.610	6.210	4.040
281 » 285	5.050	4.170	2.675	451 » 455	7.685	6.280	4.080
286 » 290	5.125	4.230	2.715	456 » 460	7.765	6.340	4.120
291 » 295	5.205	4.290	2.755	461 » 465	7.845	6.400	4.165
296 » 300	5.280	4.350	2.795	466 » 470	7.920	6.460	4.205
301 » 305	5.360	4.410	2.840	471 » 475	8.000	6.530	4.245
306 » 310	5.435	4.480	2.880	476 » 480	8.075	6.590	4.285
311 » 315	5.515	4.540	2.920	481 » 485	8.155	6.650	4.330
316 » 320	5.590	4.600	2.965	486 » 490	8.230	6.710	4.370
321 » 325	5.670	4.660	3.005	491 » 495	8.310	6.770	4.410
326 » 330	5.745	4.720	3.045	496 » 500	8.385	6.840	4.455
331 » 335	5.825	4.790	3.085				
336 » 340	5.900	4.850	3.130				

## Concessão especial

O expedidor que durante o prazo de um anno, contado da data da primitiva expedição atingir ou exceder, de cada uma das estações indicadas no quadro abaixo, 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 diferença entre o que houver pago á Companhia por transporte e despezas de evoluções e manobras, e o que resultar da aplicação dos seguintes preços, comprehendidas as ditas despezas de evoluções e manobras e as de embarque nos caes da Companhia:

De procedencia	Estações	De destino	Preços
			por tonelada
			Reis
Marinha Grande .....	Lisboa-Caes dos Soldados, Alcantara-Terra ou Mar.....		2.400
Guia .....	Idem, Idem .....		2.900
Guia .....	Gaia ou Porto-Campanhã .....		2.600
Marinha Grande .....	Idem, Idem .....		3.100

Para este efeito serão remetidas ao Chefe do Serviço da Fiscalização das Receitas da Companhia (Estação de Lisboa-Caes dos Soldados) 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 saída e o destino final das expedições, a fim de, n'aquelle Serviço, ser feita a liquidação do reembolso pela presente estabelecido.

## Condições particulares

**1.ª Distancias a taxar.** — As taxas serão aplicadas, nos percursos que abranjam linhas de concessão diferente, á soma das distancias de aplicação.

**2.ª Impostos e despezas acessorias.** — Nos preços da presente tarifa está incluido o imposto de transito. Não estão, porém, comprehendidos nenhuns outros impostos nem as despezas acessorias.

**3.ª Mercadorias que pezem menos de 100 kilos por metro cubico.** — A presente tarifa é aplicavel a quaisquer taras designadas na sua classificação, ainda quando pesem menos de 100 kilos por metro cubico.

**4.ª Rotulagem das taras.** — As taras devem ser rotuladas, por meio de taboletas ou cartões com a indicação dos nomes do expedidor, do consignatario e da estação de destino.

Exceptua-se o vasilhame, as caixas e taras analogas, as quais terão, todavia, que ser clara e distintamente marcadas a fogo ou tinta d'oleo. As indicações das taboletas ou as marcas tem que ser reproduzidas pelo remetente na nota de expedição.

Na falta d'estes requisitos, isto é: quando as taras não estejam rotuladas ou marcadas ou quando os rotulos ou marcas não estiverem reproduzidos nas notas de expedição, não deixará de ser aplicada a presente tarifa, mas a Companhia declina toda e qualquer responsabilidade pela troca dos volumes.

A presente tarifa anula e substitue para todos os efeitos a tarifa especial interna n.º 1 de pequena velocidade, em vigor desde 10 de Outubro de 1903, bem como todas as suas ampliações ou modificações.

Lisboa, 21 de Dezembro de 1911

O Director Geral

L. Forquenot

## CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Sociedade Anonyma — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Sede: Estação do Rocio — LISBOA

Linhos de Leste e Norte e seus ramaes, de Lisboa a Cintra e Torres Vedras, de Torres Vedras á Figueira da Foz e Alfarellos, da Beira Baixa, de Vendas Novas e de Coimbra a Louzã

## TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 2 — PEQUENA VELOCIDADE

Em aplicação desde 20 de Janeiro de 1912

## Aguardente, alcool, azeite, vinho, vinagre e bebidas diversas

SEGUNDO A SEGUINTE

## Classificação

Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Mínimos de peso por expedição ou pagando como tal		Preços especiais	Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Mínimos de peso por expedição ou pagando como tal		Preços especiais
			Remessas do do- talhe Kilogramas	Remessas de va- gão completo Toneadas							
Absinto (aguardente de) . . .	2	4. <sup>a</sup>	50	7	—	artigos antece- dentes . . . . .	2	4. <sup>a</sup>	50	—	—
Agua-pé em barris simples ou óndres . . . . .	4	3. <sup>a</sup>	500	8	A, B	Alcool comum . . . . .	4	2. <sup>a</sup>	500	7	C
em vasilhame simples de madeira, não de signado . . . . .	4	3. <sup>a</sup>	500	8	A, B	desnaturado . . . . .	4	2. <sup>a</sup>	500	7	C
em vasilhame duplo de madeira ou quae- quer vasilhas não designadas nos dois artigos antecedentes	2	1. <sup>a</sup>	50	—	—	azeite de oliveira em garrafas ou latas encaixotadas	2	1. <sup>a</sup>	50	—	—
Aguas gazoas . . . . .	3	3. <sup>a</sup>	50	—	—	de oliveira em quae- quer taras não desi- gnadas . . . . .	5	2. <sup>a</sup>	500	8	C
» mineraes . . . . .	3	3. <sup>a</sup>	50	—	—	—	—	—	—	—	—
Aguardente em barris simples em vasilhame sim- ples de madeira, não designado .	4	2. <sup>a</sup>	500	7	C	—	—	—	—	—	—
em vasilhame du- plo de madeira ou quaequer va- silhas não desi- gnadas nos dois	4	2. <sup>a</sup>	500	7	C	—	—	—	—	—	—
Bebidas espirituosas não desi- gnadas . . . . .											
						gnadas . . . . .	2	4. <sup>a</sup>	50	—	—

Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos				Preços especiais	Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos				Preços especiais
	Séries	Remessas de do- talhe Kilogramas	Remessas de va- gão completo Toneladas	Preços especiais			Séries	Remessas de do- talhe Kilogramas	Remessas de va- gão completo Toneladas		
Bebidas fermentadas não desig- nadas . . . . .	3 3. <sup>a</sup>	50	—	—			Methylene (alcool methylico) .	4 2. <sup>a</sup>	500	7 C	
gazozas não designadas . . . . .	3 3. <sup>a</sup>	50	—	—			Mosto de vinho . . . . .	4 3. <sup>a</sup>	500	8 A, B	
não designadas . . . . .	3 3. <sup>a</sup>	50	—	—			Orchata (bebida) . . . . .	3 3. <sup>a</sup>	50	—	
Borras d'azeite de oliveira . . .	5 2. <sup>a</sup>	500	8	C			Rhum . . . . .	2 1. <sup>a</sup>	50	—	
Cerveja . . . . .	3 3. <sup>a</sup>	50	—	—			Uvas esmagadas em vasilhame simples de madeira . . . . .	4 3. <sup>a</sup>	500	8 A, B	
Cidra (vinho de maçãs) . . . . .	3 3. <sup>a</sup>	50	—	—			Vinagre comum em barris simples ou odres . . . . .	4 3. <sup>a</sup>	500	8 A, B	
Cognac . . . . .	2 4. <sup>a</sup>	50	—	—			comum em vasilhame simples de madeira não designado . . . . .	4 3. <sup>a</sup>	500	8 A, B	
Espirito de vinho . . . . .	4 2. <sup>a</sup>	500	7	C			comum em vasilhame duplo de madeira ou quaesquer vasilhas não designadas nos dois artigos anteceden- tes . . . . .	2 4. <sup>a</sup>	50	—	
Genebra (bebida) . . . . .	2 1. <sup>a</sup>	50	—	—			Vinho de maçãs (cidra) . . . . .	3 3. <sup>a</sup>	50	—	
Geropiga em barris simples ou ódres . . . . .	4 3. <sup>a</sup>	500	8	A, B			Vinhos não designados, em bar- ris simples ou odres . . . . .	4 3. <sup>a</sup>	500	8 A, B	
em vasilhame simples de madeira não de- signado . . . . .	4 3. <sup>a</sup>	500	8	A, B							
em vasilhame duplo de madeira ou quaesquer vasilhas não designadas nos dois artigos ante- cedentes . . . . .	2 4. <sup>a</sup>	50	—	—							
Licores não designados (exce- pto os pharmaceuticos)	2 1. <sup>a</sup>	50	—	—							

Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos						Preços especiais	Mercadorias (1)					
	Séries	Mínimos de peso por expedição ou pagando como tal			Preços especiais			Séries	Mínimos de peso por expedição ou pagando como tal			Preços especiais	
		Remessas de detalhe	Kilogramas	Remessas de vagão completo	Toneladas	Remessas de detalhe	Kilogramas	Remessas de vagão completo	Toneladas	Remessas de detalhe	Kilogramas		
Vinhos não designados, em va-													
silhame simples de													
madeira não designa-													
do . . . . .	4	3. <sup>a</sup>	500	8	A, B								
» não designados, em va-													
silhame duplo de ma-													
deira ou quaesquer													

(1) Os dizeres em *grifo* não devem ser reproduzidos nas notas de expedição. Se o forem, será, contudo, aplicado o preço correspondente à designação principal quando seja fielmente reproduzida.

As palavras sublinhadas devem ser substituídas pela designação própria do artigo ou das taras que o contenham, conforme os casos.

## § 1.<sup>o</sup> Preços d'aplicação geral

Por tonelada

Kilometros	1. <sup>a</sup> Serie		2. <sup>a</sup> Serie		3. <sup>a</sup> Serie	
	Remessas de detalhe	Remessas de vagão completo	Remessas de detalhe	Remessas de vagão completo	Remessas de detalhe	Remessa de vagão completo
Até 60	Réis 1.500	Réis 1.500	Réis 1.180	Réis 1.087,0	Réis 1.000	Réis 870
61 a 65	1.620	1.620	1.280	1.177,5	1.080	950
66 » 70	1.740	1.740	1.380	1.268,0	1.160	1.020
71 » 75	1.870	1.870	1.475	1.358,5	1.250	1.090
76 » 80	1.990	1.990	1.575	1.449,0	1.330	1.160
81 » 85	2.120	2.120	1.675	1.540,0	1.410	1.240
86 » 90	2.240	2.240	1.770	1.630,5	1.500	1.310
91 » 95	2.360	2.360	1.870	1.721,0	1.580	1.380
96 » 100	2.490	2.490	1.970	1.811,5	1.660	1.450
101 » 105	2.610	2.600	2.055	1.891,5	1.730	1.520
106 » 110	2.740	2.720	2.145	1.972,0	1.810	1.580
111 » 115	2.860	2.830	2.235	2.052,0	1.880	1.640
116 » 120	2.990	2.940	2.320	2.132,5	1.950	1.700
121 » 125	3.110	3.060	2.410	2.212,5	2.020	1.760
126 » 130	3.230	3.170	2.495	2.293,0	2.100	1.830
131 » 135	3.360	3.290	2.585	2.373,0	2.170	1.890
136 » 140	3.480	3.400	2.675	2.453,0	2.240	1.950

Kilometros	1.ª Serie		2.ª Serie		3.ª Serie	
	Remessas de detalhe	Remessas de vagão completo	Remessas de detalhe	Remessas de vagão completo	Remessas de detalhe	Remessas de vagão completo
141 » 145	Réis 3.610	Réis 3.510	Réis 2.760	Réis 2.533,5	Réis 2.310	Réis 2.010
146 » 150	3.730	3.630	2.850	2.613,5	2.390	2.070
151 » 155	3.860	3.740	2.935	2.694,0	2.460	2.140
156 » 160	3.980	3.860	3.025	2.774,0	2.530	2.200
161 » 165	4.100	3.970	3.115	2.854,5	2.600	2.260
166 » 170	4.230	4.080	3.200	2.934,5	2.680	2.320
171 » 175	4.350	4.200	3.290	3.014,5	2.750	2.390
176 » 180	4.480	4.310	3.375	3.095,0	2.820	2.450
181 » 185	4.600	4.420	3.465	3.175,0	2.890	2.510
186 » 190	4.720	4.540	3.555	3.255,5	2.970	2.570
191 » 195	4.850	4.650	3.640	3.335,5	3.040	2.630
196 » 200	4.970	4.770	3.730	3.415,5	3.110	2.700
201 » 205	5.100	4.870	3.805	3.485,5	3.170	2.750
206 » 210	5.220	4.970	3.885	3.555,5	3.230	2.800
211 » 215	5.350	5.080	3.960	3.625,5	3.300	2.850
216 » 220	5.470	5.180	4.040	3.695,0	3.360	2.900
221 » 225	5.590	5.280	4.115	3.765,0	3.420	2.950
226 » 230	5.720	5.390	4.195	3.835,0	3.480	3.010
231 » 235	5.840	5.490	4.270	3.905,0	3.540	3.060
236 » 240	5.970	5.590	4.350	3.974,5	3.610	3.110
241 » 245	6.090	5.700	4.425	4.044,5	3.670	3.160
246 » 250	6.210	5.800	4.505	4.114,5	3.730	3.210
251 » 255	6.340	5.900	4.580	4.184,0	3.790	3.270
256 » 260	6.460	6.010	4.660	4.254,0	3.860	3.320
261 » 265	6.590	6.110	4.740	4.324,0	3.920	3.370
266 » 270	6.710	6.210	4.815	4.394,0	3.980	3.420
271 » 275	6.840	6.320	4.895	4.463,5	4.040	3.470
276 » 280	6.960	6.420	4.970	4.533,5	4.100	3.520
281 » 285	7.080	6.530	5.050	4.603,5	4.170	3.580
286 » 290	7.210	6.630	5.125	4.673,5	4.230	3.630
291 » 295	7.330	6.730	5.205	4.743,0	4.290	3.680
296 » 300	7.460	6.840	5.280	4.813,0	4.350	3.730
301 » 305	7.580	6.940	5.360	4.883,0	4.410	3.780
306 » 310	7.710	7.040	5.435	4.952,5	4.480	3.830
311 » 315	7.830	7.150	5.515	5.022,5	4.540	3.890
316 » 320	7.950	7.250	5.590	5.092,5	4.600	3.940
321 » 325	8.080	7.350	5.670	5.162,5	4.660	3.990
326 » 330	8.200	7.460	5.745	5.232,0	4.720	4.040
331 » 335	8.330	7.560	5.825	5.302,0	4.790	4.090
336 » 340	8.450	7.660	5.900	5.372,0	4.850	4.140
341 » 345	8.570	7.770	5.980	5.442,0	4.910	4.200
346 » 350	8.700	7.870	6.055	5.511,5	4.970	4.250
351 » 355	8.820	7.970	6.135	5.581,5	5.040	4.300
356 » 360	8.950	8.080	6.210	5.651,5	5.100	4.350

Kilometros	1.ª Serie		2.ª Serie		3.ª Serie	
	Remessas de detalhe	Remessas de vagão completo	Remessas de detalhe	Remessas de vagão completo	Remessas de detalhe	Remessas de vagão completo
	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
361 a 365	9.070	8.180	6.290	5.721,0	5.160	4.400
366 » 370	9.200	8.280	6.370	5.791,0	5.220	4.460
371 » 375	9.320	8.390	6.445	5.861,0	5.280	4.510
376 » 380	9.440	8.490	6.525	5.931,0	5.350	4.560
381 » 385	9.570	8.600	6.600	6.000,5	5.410	4.610
386 » 390	9.690	8.700	6.680	6.070,5	5.470	4.660
391 » 395	9.820	8.800	6.755	6.140,5	5.530	4.710
396 » 400	9.940	8.910	6.835	6.210,0	5.590	4.770
401 » 405	10.070	9.010	6.910	6.280,0	5.660	4.820
406 » 410	10.190	9.110	6.990	6.350,0	5.720	4.870
411 » 415	10.310	9.220	7.065	6.420,0	5.780	4.920
416 » 420	10.440	9.320	7.145	6.489,5	5.840	4.970
421 » 425	10.560	9.420	7.220	6.559,5	5.900	5.020
426 » 430	10.690	9.530	7.300	6.629,5	5.970	5.080
431 » 435	10.810	9.630	7.375	6.699,5	6.030	5.130
436 » 440	10.930	9.730	7.455	6.769,0	6.090	5.180
441 » 445	11.060	9.840	7.530	6.839,0	6.150	5.230
446 » 450	11.180	9.940	7.610	6.909,0	6.210	5.280
451 » 455	11.310	10.040	7.685	6.978,5	6.280	5.340
456 » 460	11.430	10.150	7.765	7.048,5	6.340	5.390
461 » 465	11.560	10.250	7.845	7.118,5	6.400	5.440
466 » 470	11.680	10.350	7.920	7.188,5	6.460	5.490
471 » 475	11.800	10.460	8.000	7.258,0	6.530	5.540
476 » 480	11.930	10.560	8.075	7.328,0	6.590	5.590
481 » 485	12.050	10.670	8.155	7.398,0	6.650	5.650
486 » 490	12.180	10.770	8.230	7.468,0	6.710	5.700
491 » 495	12.300	10.870	8.310	7.537,5	6.770	5.750
496 » 500	12.420	10.980	8.385	7.607,5	6.840	5.800

## § 2.º Preços especiais

### A) Mercadorias do grupo I da classificação

De qualquer estação para as de **Lisboa Caes dos Soldados**, até **Braço de Prata, Caes do Sodré** até **Algés, Cruz Quebrada, Paço d'Arcos, Alcantara Terra** até **Amadora, Villa Nova de Gaia ou Porto Campanhã** ou vice-versa:

Por expedições de vagão completo ou pagando como tal:

**Por tonelada**

Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis	Kilometros	Réis
		<b>101 a 105</b>	1.300	<b>151 a 155</b>	1.820	<b>201 a 205</b>	2.320	<b>251 a 255</b>	2.740
Até <b>60</b>	750	<b>106 » 110</b>	1.350	<b>156 » 160</b>	1.870	<b>206 » 210</b>	2.360	<b>256 » 260</b>	2.780
<b>61 a 65</b>	810	<b>111 » 115</b>	1.400	<b>161 » 165</b>	1.920	<b>211 » 215</b>	2.410	<b>261 » 265</b>	2.820
<b>66 » 70</b>	870	<b>116 » 120</b>	1.450	<b>166 » 170</b>	1.970	<b>216 » 220</b>	2.450	<b>266 » 270</b>	2.860
<b>71 » 75</b>	940	<b>121 » 125</b>	1.510	<b>171 » 175</b>	2.020	<b>221 » 225</b>	2.490	<b>271 » 275</b>	2.900
<b>76 » 80</b>	1.000	<b>126 » 130</b>	1.560	<b>176 » 180</b>	2.070	<b>226 » 230</b>	2.530	<b>276 » 280</b>	2.940
<b>81 » 85</b>	1.060	<b>131 » 135</b>	1.610	<b>181 » 185</b>	2.130	<b>231 » 235</b>	2.570	<b>281 » 285</b>	2.990
<b>86 » 90</b>	1.120	<b>136 » 140</b>	1.660	<b>186 » 190</b>	2.180	<b>236 » 240</b>	2.610	<b>286 » 290</b>	3.030
<b>91 » 95</b>	1.180	<b>141 » 145</b>	1.710	<b>191 » 195</b>	2.230	<b>241 » 245</b>	2.650	<b>291 » 295</b>	3.070
<b>96 » 100</b>	1.250	<b>146 » 150</b>	1.760	<b>196 » 200</b>	2.280	<b>246 » 250</b>	2.700	<b>296 em diante</b>	3.110

**B) Mercadorias do grupo 1 da classificação**

**Preço por tonelada**

Das estações abaixo ás da frente ou vice-versa	Lisboa C. dos Soldados até B. de Prata		Alcantara Terra e Bemfica		Caes do Sodré até Pedrouços		Algés, Cruz Quebrada e Paço d'Arcos	
	Expedições de		Expedições de		Expedições de		Expedições de	
	500 kilogramas mínimo ou pagando como tal	Vagão completo ou pagando como tal	500 kilogramas mínimo ou pagando como tal	Vagão completo ou pagando como tal	500 kilogramas mínimo ou pagando como tal	Vagão completo ou pagando como tal	500 kilogramas mínimo ou pagando como tal	Vagão completo ou pagando como tal
Olivaes ou Sacavem. . . . .	Réis 110	Réis —	Réis 240	Réis 180	Réis 300	Réis 230	Réis 430	Réis 370
Povoa ou Alverca. . . . .	Réis 160	Réis —	Réis 260	Réis 210	Réis 320	Réis 260	Réis 450	Réis 400
Alhandra. . . . .	Réis 210	Réis —	Réis 320	Réis 260	Réis 370	Réis 320	Réis 500	Réis 450
Villa Franca ou Carregado. . . . .	Réis 260	Réis 210	Réis 370	Réis 320	Réis 420	Réis 370	Réis 560	Réis 500
Azambuja. . . . .	Réis 370	Réis 320	Réis 470	Réis 420	Réis 520	Réis 470	Réis 660	Réis 610
Reguengo até Sant'Anna. . . . .	Réis 470	Réis 420	Réis 570	Réis 470	Réis 630	Réis 520	Réis 760	Réis 660
Valle de Santarem ou Santarem . . .	Réis 570	Réis 470	Réis 680	Réis 570	Réis 730	Réis 630	Réis 870	Réis 760
Muge até Marinhaes. . . . .	Réis 470	Réis 420	Réis 570	Réis 470	Réis 630	Réis 520	Réis 760	Réis 660
Agolada até Quinta Grande . . . . .	Réis 730	Réis 630	Réis 830	Réis 730	Réis 880	Réis 780	Réis 1.020	Réis 920
S. Torquato até Cauha. . . . .	Réis 940	Réis 830	Réis 1.040	Réis 940	Réis 1.090	Réis 990	Réis 1.230	Réis 1.130
Vidigal ou Vendas Novas . . . . .	Réis 1.040	Réis 920	Réis 1.140	Réis 1.040	Réis 1.190	Réis 1.090	Réis 1.340	Réis 1.230
Alcantara Terra e Bemfica. . . . .	Réis 210	Réis —	Réis —	Réis —	Réis 160	Réis —	Réis 300	Réis —
Amadora ou Queluz-Bellas. . . . .	Réis 260	Réis 210	Réis 110	Réis —	Réis 210	Réis —	Réis 350	Réis —
Barcarena ou Cacem. . . . .	Réis 320	Réis 260	Réis 210	Réis —	Réis 320	Réis 260	Réis 450	Réis 400
Cintra. . . . .	Réis 370	Réis 320	Réis 320	Réis 260	Réis 420	Réis 370	Réis 560	Réis 500
Caes do Sodré até Pedrouços. . . . .	Réis 260	Réis 210	Réis 160	Réis —	Réis —	Réis —	Réis —	Réis —

## C) Mercadorias dos grupos 4 e 5 da classificação

## Preço por tonelada

Das estações abaixo ás da frente e vice-versa	Lisboa C. dos Soldados até Braço de Prata		Alcantara Terra e Bemfica		Caes do Sodré até Pedrouços		Algés, Cruz Quebrada e Paço d'Arcos	
	Expedições de		Expedições de		Expedições de		Expedições de	
	500 kilogramas mínimo ou pagando como tal	Vagão completo ou pagando como tal		500 kilogramas mínimo ou pagando como tal	Vagão completo ou pagando como tal		500 kilogramas mínimo ou pagando como tal	Vagão completo ou pagando como tal
Olivaes ou Sacavem. . . . .	Réis 120	Réis —	Réis 260	Réis 210	Réis 370	Réis 320	Réis 470	Réis 420
Povoa até Alhandra. . . . .	210	—	320	260	370	320	530	470
Villa Franca ou Carregado. . . . .	420	370	520	470	570	470	730	630
Azambuja. . . . .	520	470	630	520	680	570	840	730
Reguengo até Sant'Anna. . . . .	630	520	730	630	780	680	940	840
Valle de Santarem ou Santarem . . . . .	780	680	880	780	940	830	1.100	990
Muge ou Marinhaes. . . . .	680	570	780	680	830	730	990	890
Agolada até Quinta Grande . . . . .	940	830	1.040	940	1.090	990	1.250	1.150
S. Torquato até Canha. . . . .	1.450	1.250	1.560	1.350	1.610	1.400	1.770	1.560
Vidigal ou Vendas Novas. . . . .	1.610	1.390	1.710	1.480	1.760	1.530	1.930	1.700
Alcantara Terra ou Bemfica. . . . .	260	210	—	—	210	—	370	—
Amadora ou Queluz-Bellas. . . . .	370	320	160	—	260	210	420	370
Barcarena ou Cacem. . . . .	420	370	260	210	370	320	530	470
Caes do Sodré até Pedrouços. . . . .	370	320	210	—	—	—	—	—

## Condições particulares

1.<sup>a</sup> — **Distancias a taxar.** — As taxas kilometricas serão aplicadas, nos percursos que abranjam linhas de concessão diferente, á soma das distancias de aplicação.

2.<sup>a</sup> — **Impostos e despezas acessorias.** — Nos preços da presente tarifa está incluido o imposto de transito. Não estão porém comprehendidos nenhuns outros impostos nem as despezas acessorias.

3.<sup>a</sup> — **Armazenagem gratuita.** — As expedições efectuadas ao abrigo da presente tarifa excepto as de mercadorias do grupo 3, são isentas, á chegada, dos direitos de armazenagem: durante 5 dias na estação de Villa Nova de Gaia e limitada ao maximo de 50 toneladas por consignatario; durante 15 dias em Lisboa — Caes dos Soldados quando sejam destinadas a embarque e limitada ao maximo de 300 toneladas por consignatario.

As expedições a que sejam aplicaveis os preços A e B do § 2.<sup>º</sup> são isentas d'esses direitos durante 5 dias, á chegada, na estação de Lisboa — Caes dos Soldados, embora não sejam destinadas a embarque, e até ao maximo de 100 toneladas por consignatario.

A responsabilidade da Companhia, conforme as disposições legaes em vigor, cessará desde que findar o prazo marcado no art. 116.<sup>º</sup> da Tarifa Geral.

4.<sup>a</sup> — **Transporte das taras das remessas de agua-pé, aguardente, alcool, azeite e borras de azeite de oliveira, espirito de vinho, geropiga, mosto de vinho, uvas esmagadas, vinagre e vinho em vasilhame simples e ódres, entre as seguintes estações:**

Todas as comprehendidas entre Poço do Bispo e Santarem; entre Setil e Vendas Novas (local ou transito), entre Caes do Sodré e Algés, Cruz Quebrada, Paço d'Arcos, e entre Alcantara-Terra e Cintra.

Para as da frente ou vice-versa.

Lisboa — Caes dos Soldados, Poço do Bispo, Braço de Prata, Bemfica, Alcantara-Terra e Caes do Sodré até Algés, Cruz Quebrada e Paço d'Arcos.

As mercadorias acima designadas quando trasportadas por expedições de vagão completo ou pagando como tal entre as estações supra indicadas e sempre que a estação destinataria da segunda remessa seja a de procedencia da remessa primitiva, desfrutarão do transporte das taras quer este se efectue antes do transporte em cheio quer em retorno mediante apenas o pagamento de 20 réis por cada tara mais os direitos que correspondam por guia, registo, impostos e aviso de chegada nas condições abaixo.

**N. B.** — Para a aplicação d'esta concessão é indispensável que as taras a transportar cheias sejam do mesmo tipo das transportadas vazias e em numero igual ou inferior.

*a) Quando o transporte das taras precede o transporte cheio:*

- 1.º — A expedição das taras far-se-ha nas condições ordinarias, sendo o seu transporte pago pela tarifa correspondente;
- 2.º — No acto do pagamento do transporte em cheio, o interessado entregará a carta ou cartas de porte da remessa ou remessas das taras efectuadas dentro dos ultimos 30 dias, para lhe ser descontado, do que houver a pagar, a importancia que satisfez pelo transporte da primeira remessa, deduzidos os direitos de guia, registo, impostos, aviso de chegada e 20 réis por cada tara transportada.

§ unico. — Quando se trate de taras para o transporte de vinho ou de uva esmagada, destinados a exportação pela barra de Lisboa, é ampliado a 90 dias o prazo maximo que pode mediar entre o transporte vasio e o cheio.

*b) Quando o transporte das taras se faça em retorno do cheio:*

1.º — O retorno far-se-ha de uma só vez para cada remessa em cheio;

2.º — O remettente das taras em retorno entregará na estação em que o peça, a carta de porte da remessa em cheio, efectuada dentro dos ultimos 30 dias.

§ unico. — Quando se trate de taras que tenham servido para o transporte de vinho ou de uva esmagada exportada pela barra de Lisboa, é ampliado a 90 dias o prazo maximo que pode mediar entre o transporte cheio e o vasio.

3.º — O consignatario da remessa em cheio comprará na estação de chegada os competentes rotulos para o retorno em numero igual ao das taras a devolver e ao preço de 20 réis cada um, satisfazendo tambem a importancia de impostos e aviso de chegada.

Para este retorno não são exigidas notas de expedição. As taras serão retiradas em troca dos talões dos respectivos rotulos.

Os transportes de taras efectuados n'estas condições serão feitos sem responsabilidade para a Companhia.

A presente tarifa anula e substitue para todos os efeitos, a tarifa especial n.º 2 de pequena velocidade em vigor desde 10 de Outubro de 1903 e todas as suas ampliações ou modificações.

Lisboa, 24 de Dezembro de 1911.

O Director Geral

L. Forquenot

## CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Sociedade Anonyma — Estatutos de 30 de Novembro de 1894

Séde: Estação do Rocio — LISBOA

Linhos de Leste e Norte e seus ramaes, de Lisboa a Cintra e Torres Vedras, de Torres Vedras à Figueira da Foz e Alfarellos, da Beira Baixa, de Vendas Novas e de Coimbra a Louzã

## TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 3 — PEQUENA VELOCIDADE

Em aplicação desde 20 de Janeiro de 1912

## MADEIRAS, LENHA, MATTO, ETC.

Por vagões completos ou pagando como tal

SEGUNDO A SEGUINTE

## Classificação

Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Preços especiais	Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Preços especiais
Achas de madeira (para queimar)	4	3. <sup>a</sup>	—	C, E	Cepa para queimar . . . . .	4	3. <sup>a</sup>	—	C, E
Aduelas . . . . .	2	3. <sup>a</sup>	—	D					
Aparas de madeira acondicionadas	4	3. <sup>a</sup>	7	C					
Arcos de madeira . . . . .	4	3. <sup>a</sup>	8	A					
					Estores de madeira . . . . .	3	4. <sup>a</sup>	—	—
Barrotes de madeira ordinaria de construção (2) . . . . .	4	2. <sup>a</sup>	—	A, E	Fachina (paus para queimar) do comprimento maximo de 1 metro . . . . .	4	3. <sup>a</sup>	—	C, E
Batoques . . . . .	2	3. <sup>a</sup>	—	D					
Bogalhos . . . . .	4	3. <sup>a</sup>	—	C					
					Fasquias de madeira ordinaria de construção (2) . . . . .	4	2. <sup>a</sup>	—	A, E
					Fundos de vasilhame . . . . .	2	3. <sup>a</sup>	—	D
Caixilhos de madeira com ou sem ferragens . . . . .	3	4. <sup>a</sup>	8	—					
Carqueja . . . . .	4	3. <sup>a</sup>	5	C					
Carrasca (casca) de pinho . . .	4	3. <sup>a</sup>	7	C	Gelosias (persianas) de madeira . . . . .	3	4. <sup>a</sup>	—	—
Casca (carrasca) . . . . .	4	3. <sup>a</sup>	7	C					
Cavacas para lume . . . . .	4	3. <sup>a</sup>	—	C, E					
Cavernas de madeira . . . . .	4	2. <sup>a</sup>	8	A					

Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Preços especiais	Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Preços especiais
Lascas de madeira ( <i>para queimar</i> ) . . . . .	4	3. <sup>a</sup>	—	C, E	Parquet ordinario ( <i>soalho apainado</i> ) . . . . .	3	4. <sup>a</sup>	8	—
Lenha . . . . .	4	3. <sup>a</sup>	—	C, E	Persianas ( <i>gelosias</i> ) de madeira . . . . .	3	4. <sup>a</sup>	—	—
Lentisco . . . . .	4	3. <sup>a</sup>	5	C, E	Pinhas . . . . .	4	3. <sup>a</sup>	5	C, E
					Pinho em rama . . . . .	4	3. <sup>a</sup>	7	C, E
					Portas de madeira . . . . .	3	4. <sup>a</sup>	8	—
					Postes de madeira ordinaria de				
Madeira cortada para vasilhame. . . . .	2	3. <sup>a</sup>	—	D	de construcção (2) . . . . .	4	2. <sup>a</sup>	—	A, E
» de castanho em varas rachadas . . . . .	4	3. <sup>a</sup>	8	A					
» de pinho nacional em tóros, por descascar . . . . .	4	2. <sup>a</sup>	—	A,B,E	Rama de pinho . . . . .	1	3. <sup>a</sup>	7	C, E
» nacional em tóros do comprimento maximo de 1 metro . . . . .	4	3. <sup>a</sup>	—	C, E	Remos . . . . .	3	4. <sup>a</sup>	—	—
» ordinaria de construcção aplainada (2) * . . . . .	3	4. <sup>a</sup>	—	—	Ripas de madeira ordinaria de				
» ordinaria de construcção aparelhada (2) * . . . . .	4	2. <sup>a</sup>	—	A, E	construcção (2) . . . . .	4	2. <sup>a</sup>	—	A, E
» ordinaria de construcção desbastada (2) . . . . .	4	2. <sup>a</sup>	—	A, E					
» ordinaria de construcção em bruto (2) . . . . .	4	2. <sup>a</sup>	—	A, E					
» ordinaria de construcção serrada (2) . . . . .	4	2. <sup>a</sup>	—	A, E	Taboas de madeira ordinaria de				
» ordinaria de construcção em obra de carpinteiro ( <i>portas, janelas, etc.</i> ) (2) . . . . .	3	4. <sup>a</sup>	8	—	construcção (2) . . . . .	4	2. <sup>a</sup>	—	A, E
Matto . . . . .	4	3. <sup>a</sup>	5	C, E	Taboinhas . . . . .	3	4. <sup>a</sup>	—	—
Motano ( <i>rama de pinheiro</i> ) . . . . .	4	3. <sup>a</sup>	7	C, E	Tampos de vasilhame . . . . .	2	3. <sup>a</sup>	—	D
					Tojo seco . . . . .	1	3. <sup>a</sup>	5	C, E
					Tóros de madeira nacional do comprimento maximo de 1 metro . . . . .	4	3. <sup>a</sup>	—	C, E
					Tóros de pinho nacional, por desascar . . . . .	4	2. <sup>a</sup>	—	A,B,E
					Trambulhia ( <i>lenha</i> ) . . . . .	4	3. <sup>a</sup>	—	C, E

Mercadorias (1)				Mercadorias (1)				
	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas		Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	
				Preços especiais			Preços especiais	
Travessas de madeira ordinaria de construção (2) . . . . .	4	2. <sup>a</sup>	—	A, E	Varas de salgueiro em verde . . . . .	4	3. <sup>a</sup> 8	—
Varas de castanho, rachadas . . . . .	4	3. <sup>a</sup>	8	A	Vides secas ( <i>mortas</i> ) . . . . .	4	3. <sup>a</sup> 5	C
Varas de madeira ordinaria de construção (2) . . . . .	4	2. <sup>a</sup>	—	A, E	Vigas de madeira ordinaria de construção (2) . . . . .	4	2. <sup>a</sup> —	A, E

(1) — Os dizeres em *grifo* não devem ser reproduzidos nas notas de expedição. Se o forem, não deixará, contudo, de ser aplicado o preço correspondente à designação principal, quando seja fielmente reproduzida. As palavras sublinhadas devem ser substituídas pela designação própria do artigo ou das taras que o contenham, conforme os casos.

(2) — A designação — «madeira ordinaria de construção» — comprehende: Amoreira, amieiro, azinheiro, carvalho, casquinha, castanho, cerdeira ou cerejeira, choupo, eucalypto, faia, freixo, nogueira, oliveira, pitch-pine, pinho de todas as qualidades, platano, salgueiro, sobre, spruce, zambujo e outras madeiras comuns do paiz.

\* É considerada madeira aparelhada, a madeira imperfeitamente aplainada à machina.

## § 1.<sup>o</sup> Preços de aplicação geral

Por tonelada

Kilometros	Réis			Kilometros	Réis		
	1. <sup>a</sup> Serie	2. <sup>a</sup> Serie	3. <sup>a</sup> Serie		1. <sup>a</sup> Serie	2. <sup>a</sup> Serie	3. <sup>a</sup> Serie
Até 60	1.430	870	750	151 a 155	3.350	2.080	1.870
61 a 65	1.550	945	810	156 » 160	3.415	2.135	1.930
66 » 70	1.670	1.015	870	161 » 165	3.475	2.190	1.985
71 » 75	1.790	1.090	935	166 » 170	3.535	2.250	2.040
76 » 80	1.905	1.160	995	171 » 175	3.600	2.305	2.100
81 » 85	2.025	1.235	1.060	176 » 180	3.660	2.360	2.155
86 » 90	2.145	1.305	1.120	181 » 185	3.725	2.420	2.210
91 » 95	2.265	1.380	1.180	186 » 190	3.785	2.475	2.270
96 » 100	2.385	1.450	1.245	191 » 195	3.850	2.535	2.325
101 » 105	2.500	1.510	1.300	196 » 200	3.910	2.590	2.385
106 » 110	2.620	1.565	1.360	201 » 205	3.970	2.620	2.430
111 » 115	2.740	1.620	1.415	206 » 210	4.035	2.650	2.475
116 » 120	2.860	1.680	1.470	211 » 215	4.095	2.685	2.525
121 » 125	2.980	1.735	1.530	216 » 220	4.160	2.715	2.570
126 » 130	3.040	1.795	1.585	221 » 225	4.220	2.745	2.615
131 » 135	3.100	1.850	1.645	226 » 230	4.280	2.775	2.660
136 » 140	3.165	1.905	1.700	231 » 235	4.345	2.805	2.710
141 » 145	3.225	1.965	1.755	236 » 240	4.405	2.840	2.755
146 » 150	3.290	2.020	1.815	241 » 245	4.470	2.870	2.800
				246 » 250	4.530	2.900	2.850

Kilometros	Réls			Kilometros	Réls		
	1.ª Serie	2.ª Serie	3.ª Serie		1.ª Serie	2.ª Serie	3.ª Serie
<b>251 a 255</b>	4.580	2.930	2.895	<b>381 a 385</b>	5.930	3.740	3.840
<b>256 » 260</b>	4.635	2.965	2.940	<b>386 » 390</b>	5.980	3.770	3.875
<b>261 » 265</b>	4.685	2.995	2.990	<b>391 » 395</b>	6.030	3.800	3.905
<b>266 » 270</b>	4.740	3.025	3.035	<b>396 » 400</b>	6.085	3.830	3.935
<b>271 » 275</b>	4.790	3.055	3.080	<b>401 » 405</b>	6.135	3.865	3.965
<b>276 » 280</b>	4.840	3.085	3.130	<b>406 » 410</b>	6.185	3.895	4.000
<b>281 » 285</b>	4.895	3.120	3.175	<b>411 » 415</b>	6.240	3.925	4.030
<b>286 » 290</b>	4.945	3.150	3.220	<b>416 » 420</b>	6.290	3.955	4.060
<b>291 » 295</b>	4.995	3.180	3.270	<b>421 » 425</b>	6.340	3.985	4.090
<b>296 » 300</b>	5.050	3.210	3.315	<b>426 » 430</b>	6.395	4.020	4.120
<b>301 » 305</b>	5.100	3.240	3.345	<b>431 » 435</b>	6.445	4.050	4.155
<b>306 » 310</b>	5.150	3.275	3.375	<b>436 » 440</b>	6.495	4.080	4.185
<b>311 » 315</b>	5.205	3.305	3.410	<b>441 » 445</b>	6.550	4.110	4.215
<b>316 » 320</b>	5.255	3.335	3.440	<b>446 » 450</b>	6.600	4.140	4.245
<b>321 » 325</b>	5.305	3.365	3.470	<b>451 » 455</b>	6.650	4.175	4.275
<b>326 » 330</b>	5.360	3.395	3.500	<b>456 » 460</b>	6.705	4.205	4.310
<b>331 » 335</b>	5.410	3.430	3.530	<b>461 » 465</b>	6.755	4.235	4.340
<b>336 » 340</b>	5.460	3.460	3.565	<b>466 » 470</b>	6.810	4.265	4.370
<b>341 » 345</b>	5.515	3.490	3.595	<b>471 » 475</b>	6.860	4.300	4.400
<b>346 » 350</b>	5.565	3.520	3.625	<b>476 » 480</b>	6.910	4.330	4.430
<b>351 » 355</b>	5.615	3.555	3.655	<b>481 » 485</b>	6.965	4.360	4.465
<b>356 » 360</b>	5.670	3.585	3.685	<b>486 » 490</b>	7.015	4.390	4.495
<b>361 » 365</b>	5.720	3.615	3.720	<b>491 » 495</b>	7.065	4.420	4.525
<b>366 » 370</b>	5.775	3.645	3.750	<b>496 » 500</b>	7.120	4.455	4.555
<b>371 » 375</b>	5.825	3.675	3.780				
<b>376 » 380</b>	5.875	3.710	3.810				

## § 2.º Preços especiaes

#### A) Mercadorias do Grupo 4 da Classificação

### Preços por tonelada

Das estações abaixo ás da frente ou vice-versa	Lisboa (Caes dos Soldados) até Braço de Prata	Alcantara Terra ou Bemposta		Caes do Sodré até Pedroços	Das estações abaixo ás da frente ou vice-versa		Lisboa (Caes dos Soldados) até Braço de Prata	Alcantara Terra ou Bemposta		Caes do Sodré até Pedroços
		Reis	Réis		Reis	Réis		Reis	Réis	
Olivaes . . . . .	—	—	320	420	Azambuja . . . . .	630	850	900		
Sacavem . . . . .	—	—	420	520	Barearena ou Cacem . . . . .	520	320	420		
Povoa . . . . .	—	—	470	570	Cintra e Sabugo . . . . .	630	420	520		
Alverca . . . . .	320	—	520	630	Mafra . . . . .	—	630	730		
Alhandra . . . . .	420	—	630	730	Cruz Quebrada até Paço d'Arcos . .	420	—	—		
Villa Franca . . . . .	470	—	680	780	Oeiras até Parede . . . . .	470	—	—		
Carregado . . . . .	520	—	730	830	Estoril até Cascaes . . . . .	630	420	320		

## B) Madeira de pinho nacional em tóros, por descascar

Das estações abaixo designadas para a de **Alcantara-Mar** para exportação pela barra de **Lisboa**.

## Preços por tonelada

Procedencias	Réis	Procedencias	Réis
Alhandra ou Villa Franca . . . . .	370	Cintra e Sabugo . . . . .	370
Carregado . . . . .	470	Mafra . . . . .	470
Azambuja . . . . .	570	Malveira . . . . .	570
Reguengo ou Sant'Anna . . . . .	730	Pero Negro até Torres Vedras . . . . .	730
Setil . . . . .	730	Ramalhal ou Outeiro . . . . .	780
Valle de Santarem até Abrantes . . . . .	830	Bombarral até Caldas da Rainha . . . . .	830
Muge até Vendas Novas . . . . .	830	Bouro até Martingança . . . . .	880
Bemposta . . . . .	990	Marinha Grande . . . . .	940
Ponte de Sôr ou Torre das Vargens . . . . .	1.090	Leiria . . . . .	990
Chança até Assumar . . . . .	1.350	Monte Real . . . . .	1.040
Santa Eulalia ou Elvas . . . . .	1.660	Monte Redondo . . . . .	1.090
Payalvo ou Chão de Maçãs . . . . .	940	Guia ou Louriçal . . . . .	1.140
Caxarias ou Albergaria . . . . .	990	Telhada até Figueira da Foz . . . . .	1.250
Vermoil até Soure . . . . .	1.090	Alferrarede até Alvega Ortiga . . . . .	990
Alfarellos . . . . .	1.250	Belver ou Barca d'Amieira . . . . .	1.090
Formoselha até Coimbra B . . . . .	1.350	Fratel até Sarnadas . . . . .	1.140
Sousellas até Mealhada . . . . .	1.450	Castello Branco . . . . .	1.350
Mogofores . . . . .	1.560	Alcains . . . . .	1.560
Coimbra até Louzã . . . . .	1.660	Lardosa até Valle de Prazeres . . . . .	1.660
Oliveira do Bairro até Ovar . . . . .	1.870	Fatella-Penamacor até Fundão . . . . .	1.760
Esmoriz até Granja . . . . .	1.970	Tortozendo ou Covilhã . . . . .	1.870
Valladares até Porto-Campanhã . . . . .	2.070	Caria ou Belmonte . . . . .	1.970
Cunheira até Castello de Vide . . . . .	1.350	Benespera até Guarda . . . . .	2.070
Marvão . . . . .	1.450		

**N. B.**—A Companhia reserva-se o direito de tornar a aplicação d'estes preços dependente da apresentação de documento justificativo e idoneo, que prove que a madeira é destinada a exportação pela barra de Lisboa.

## c) Lenha e outras mercadorias do Grupo 1 da Classificação

## Preços por tonelada

Das estações abaixo ás da frente sem reciprocidade	Lisbon (Caes dos Soldados) até Braço de Prata	Figueira da Foz			Das estações abaixo ás da frente sem reciprocidade	Gaia ou Porto (Campanhã)	Covilhã
		Alcantara Terra e Bemfica	Marinha Grande	Figueira da Foz			
Cacem . . . . .	Réis 100	Réis 60	Réis —	Réis —	Valladares . . . . .	Réis 110	Réis —
Cintra e Sabugo . . . . .	Réis 170	Réis 130	Réis —	Réis —	Granja . . . . .	Réis 160	Réis —
Mafra . . . . .	Réis 310	Réis 270	Réis —	Réis —	Espinho . . . . .	Réis 190	Réis —
Malveira . . . . .	Réis 460	Réis 420	Réis —	Réis —	Esmoriz . . . . .	Réis 230	Réis —
Pero Negro até Outeiro . . . . .	Réis 600	Réis 560	Réis —	Réis —	Ovar . . . . .	Réis 320	Réis —
Bombarral até S. Martinho . . . . .	Réis 670	Réis 630	Réis —	Réis —	Alpedrinha até Fundão . . . . .	Réis —	Réis 290
Cella ou Vallado . . . . .	Réis 670	Réis 630	Réis 240	Réis 570	Belmonte ou Benespera . . . . .	Réis —	Réis 290
Martingnança . . . . .	Réis 670	Réis 630	Réis 60	Réis 570	Castello Novo . . . . .	Réis —	Réis 340
Marinha Grande . . . . .	Réis 720	Réis 680	Réis —	Réis 570	Sabugal . . . . .	Réis —	Réis 340
Leiria . . . . .	Réis 870	Réis 830	Réis 110	Réis 470	Guarda . . . . .	Réis —	Réis 380
Monte Real . . . . .	Réis 980	Réis 940	Réis 240	Réis 370	Lardoza . . . . .	Réis —	Réis 420
Monte Redondo . . . . .	Réis 1.080	Réis 1.040	Réis 310	Réis 310	Aleains . . . . .	Réis —	Réis 460
Guia . . . . .	Réis 1.180	Réis 1.140	Réis 310	Réis 310	Castello Branco . . . . .	Réis —	Réis 580
Louriçal . . . . .	Réis 1.240	Réis 1.200	Réis 370	Réis 240	Sarnadas, Rodam ou Fratel . . . . .	Réis —	Réis 630
Telhada . . . . .	Réis 1.290	Réis 1.250	Réis 420	Réis 170	Barea d'Amieira ou Belver . . . . .	Réis —	Réis 680
Setil . . . . .	Réis 730	Réis 730	Réis —	Réis —	Alvega-Ortiga ou Mouriscas . . . . .	Réis —	Réis 730
Muge até Vendas Novas . . . . .	Réis 830	Réis 830	Réis —	Réis —	Alferrarede ou Abrantes . . . . .	Réis —	Réis 830

## D) Mercadorias do Grupo 2 da Classificação

Das estações de Lisbôa (Caes dos Soldados), Poço do Bispo, Braço de Prata, Bemfica, Alcantara Terra, Caes do Sodré até Pedrouços para as seguintes ou vice-versa:

Valladares, Gaia ou Porto (Campanhã) por tonelada Réis . . . . .	25070
Figueira da Foz . . . . .	»   »   »   . . . . .

## E) Mercadorias indicadas na Classificação ao abrigo d'estes preços especiaes:

Da estação de Praia para as seguintes:

Azambuja até Lisboa (Caes dos Soldados) ambas inclusivè, Alcantara-Terra e Caes do Rego, sem reciprocidade . . . . .	830 réis por tonelada
Caes do Sodré até Pedrouços, ambas inclusivè, sem reciprocidade . . . . .	930 réis por tonelada

As remessas para Lisbôa (Caes dos Soldados) ao abrigo d'estes preços especiaes são isentas do direito de embarque.

## Condições particulares

1.º — Distâncias a taxar — As taxas kilometricas serão aplicadas, nos trajectos que abranjam linhas de diferente concessão, á soma das distâncias de aplicação.

2.º — Impostos e despezas acessorias — Nos preços da presente tarifa está incluido o imposto de transito. — Não estão, porém, comprehendidos nenhuns outros impostos nem as despezas acessorias.

3.<sup>a</sup> — **Peças de mais de 6.<sup>m</sup>5 de comprimento até o maximo de 19.<sup>m</sup>5** — As vigas ou outras peças de madeira de comprimento superior a 6.<sup>m</sup>5 serão taxadas pelos preços que pela presente tarifa lhes correspondam, segundo a natureza da mercadoria, com sujeição aos seguintes mínimos de pezo, ou pagando como tal:

12 toneladas para os objectos de mais de 6.<sup>m</sup>5 até 13 metros.

18 " " " " " 13.<sup>m</sup> " 19.<sup>m</sup>5

§ unico — Quando fizerem parte da mesma remessa peças de mais de 6.<sup>m</sup>5 de comprimento e peças de menor dimensão, serão aquelas taxadas como se preceitua n'esta condição, e estas como remessa distinta, quando não resultar mais barato a aplicação da presente tarifa, a toda a expedição pelo minimo de 10 toneladas por cada vagão empregado, e pelo preço que corresponda, de entre as mercadorias a transportar, á de mais elevada taxa.

4.<sup>a</sup> — **Fornecimento de material** — A Companhia só se obriga a fornecer vagões descobertos para as remessas taxadas por esta tarifa. Os expedidores poderão, porém, resguardar as mercadorias com encerados seus ou alugados, nas condições do artigo 40.<sup>º</sup> da Tarifa de Despezas Acessórias.

5.<sup>a</sup> — **Retorno de encerados** — É concedido o regresso á estação de procedencia dos encerados que os expedidores forneçam para resguardo das suas remessas efectuadas ao abrigo da presente tarifa, nas condições do artigo 41.<sup>º</sup> da Tarifa de Despezas Acessórias.

6.<sup>a</sup> — **Responsabilidade por perdas e avarias** — A Companhia não responde por perdas ou avarias n'estes transportes, salvo se fôr provado que foram devidas a culpa sua ou do seu pessoal. Especialmente não responde por avarias de molha ou de incendio enquanto a mercadoria estiver em seu poder, quer estacionada ou em transito.

7.<sup>a</sup> — **Remessas destinadas a embarque** — As expedições destinadas á estação de Alcantara-Mar, para embarque no caes do porto de Lisboa, serão entregues á respectiva Direcção nos proprios vagões em que forem recebidas na dita estação onde, portanto, não haverá descarga nem trasbordo. Os prazos de estacionamento dos vagões serão contados até que estes sejam devolvidos vazios á estação, sendo essa entrega equiparada, para todos os efeitos, á completa descarga nas condições ordinarias.

8.<sup>a</sup> — **Armazenagem gratuita** — Ficam isentos dos direitos de armazenagem:

- a) matto, motano, lenha, tojo seco e trambulhia — durante 10 dias á chegada na estação de Alcantara Terra e em Caes do Rego e até ao maximo de 50 toneladas por consignatario;
- b) demais mercadorias dos grupos 1, 2 e 4 — durante 15 dias á chegada nas estações de Lisboa-Caes dos Soldados e Alcantara-Terra e em Caes do Rego e até ao maximo de 100 toneladas por consignatario;
- c) mercadorias a que seja applicado o preço especial E) — durante 60 dias á expedição, não tomando a Companhia responsabilidade pela falta de espaço, e á chegada durante 5 dias, excepto na estação de Olivaes, e até ao maximo de 100 toneladas por consignatario.

**N. B.** — A responsabilidade da Companhia, conforme as disposições legaes em vigor, cessará desde que findar o prazo marcado no Art.<sup>º</sup> 116 da Tarifa Geral. A Companhia não aceita responsabilidade alguma pela guarda das madeiras em Caes do Rego.

A presente tarifa anula e substitue para todos os efeitos, a tarifa especial interna de pequena velocidade N.<sup>º</sup> 3, em vigor desde 10 de Outubro de 1903, bem como todas as suas ampliações ou modificações.

Lisboa, 24 de Dezembro de 1911.

O Director Geral

L. Forquenot

## CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

*Sociedade Anonyma — Estatutos de 30 de Novembro de 1894*

**Séde: Estação do Rocio — LISBOA**

*Linhos de Leste e Norte e seus ramaes, de Lisboa a Cintra e Torres Vedras, de Torres Vedras á Figueira da Foz e Alfarellos, da Beira Baixa, de Vendas Novas e de Coimbra a Louzã*

## TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 4 — PEQUENA VELOCIDADE

Em aplicação desde 20 de Janeiro de 1942

## Materias explosivas, inflamaveis, perigosas

Por expedições do peso mínimo de 100 quilogramas ou pagando como tal

## SEGUNDO A SEGUINTE

## Classificação

Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Series	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Mercadorias (1)		
				Grupos para vagões completos	Series	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas
<b>Acendalhas (phosphoros) . . . . .</b>	<b>1</b>	<b>2.<sup>a</sup></b>	—			
Acetylene comprimido. . . . .	2	2. <sup>a</sup>	—			
Acido azotico (nitrico, agua forte) (4) .	3	3. <sup>a</sup>	—			
carbonico comprimido. . . . .	2	2. <sup>a</sup>	—	<b>Canadol</b> . . . . .	<b>5</b>	<b>2.<sup>a</sup></b> —
chlorhydrico (muriatico) (4) . . .	3	3. <sup>a</sup>	—	Capsulas explosivas carregadas. . . . .	4	4. <sup>a</sup> 12
muriatico (chlorhydrico) (4) . . .	3	3. <sup>a</sup>	—	Carbite (carboneto ou carbureto de calcio)	2	2. <sup>a</sup> —
nitrico (azotico, agua forte) (4) . .	3	3. <sup>a</sup>	—	Carboneto de calcio (carbureto de calcio)	2	2. <sup>a</sup> —
picrico . . . . .	4	4. <sup>a</sup>	2	Carbureto de calcio (carboneto de cal-		
sulfo-nitrico . . . . .	4	4. <sup>a</sup>	2	cio). . . . .	2	2. <sup>a</sup> —
sulfurico (vitriolo) (4) . . . . .	3	3. <sup>a</sup>	—	Cartuchos para armas de fogo, carre-		
sulfuroso anhydro liquifeito. . . . .	2	4. <sup>a</sup>	—	gados. . . . .	4	4. <sup>a</sup> 2
Acidos perigosos não designados (3) . .	4	1. <sup>a</sup>	2	Chloratos. . . . .	4	4. <sup>a</sup> 2
Agua forte (acido nitrico ou azotico) (4)	3	3. <sup>a</sup>	—	Chloreto de acetyle. . . . .	4	4. <sup>a</sup> 2
regia (4) . . . . .	3	3. <sup>a</sup>	—	* * methyllo. . . . .	4	4. <sup>a</sup> 2
Algodão polvora (pyroxilina) . . . . .	4	1. <sup>a</sup>	2	Chloroformio. . . . .	—	1. <sup>a</sup> —
Arguim. . . . .	—	2. <sup>a</sup>	—	Colodio. . . . .	—	1. <sup>a</sup> 2
 Benzinas . . . . .	—	2. <sup>a</sup>	—	 <b>Detonantes não designados . . . . .</b>	<b>4</b>	<b>1.<sup>a</sup> 2</b>
Bombas carregadas (projecteis) . . . . .	4	1. <sup>a</sup>	2	Dynamite sem capsulas . . . . .	4	1. <sup>a</sup> 2

Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas
Escorvas . . . . .	4	1. <sup>a</sup>	2	Kersoleno. . . . .	5	2. <sup>a</sup>	—
Espoletas . . . . .	4	1. <sup>a</sup>	2	Ligroina . . . . .	5	2. <sup>a</sup>	—
Essencia de alcatrão mineral . . . . .	5	2. <sup>a</sup>	—	Materias explosivas não designadas (3) . . . . .	4	1. <sup>a</sup>	2
» naphta . . . . .	5	2. <sup>a</sup>	—	» inflamaveis não designadas . . . . .	—	1. <sup>a</sup>	2
» petroleo . . . . .	5	2. <sup>a</sup>	—	» perigosas não designadas (3) . . . . .	—	1. <sup>a</sup>	2
» schistos betuminosos . . . . .	5	2. <sup>a</sup>	—	Mechas de artilharia . . . . .	4	1. <sup>a</sup>	2
Essencias não designadas (excepto a de mirbana, terebintina e perfumarias) . . . . .	5	2. <sup>a</sup>	—	» de minas . . . . .	4	1. <sup>a</sup>	2
Estopim . . . . .	4	1. <sup>a</sup>	—	Morteiros (fogo de artificio) . . . . .	4	1. <sup>a</sup>	2
Ether de petroleo . . . . .	5	2. <sup>a</sup>	—	Munições explosivas não designadas . . . . .	4	1. <sup>a</sup>	2
» sulfurico . . . . .	—	1. <sup>a</sup>	—	Naphta . . . . .	5	2. <sup>a</sup>	—
Ethers não designados (excepto o acetico) . . . . .	—	1. <sup>a</sup>	—	Fogos de artificio . . . . .	4	1. <sup>a</sup>	2
Explosivos de segurança (2) . . . . .	—	2. <sup>a</sup>	—	Foguetes . . . . .	4	1. <sup>a</sup>	2
» não designados . . . . .	4	1. <sup>a</sup>	2	Fosforo — Vidé: <i>Phosphoro</i> . . . . .	—	2. <sup>a</sup>	—
Fulminantes não designados . . . . .	4	1. <sup>a</sup>	2	Palitos de enxofre com phosphoro . . . . .	1	2. <sup>a</sup>	—
Fulminatos . . . . .	4	1. <sup>a</sup>	2	Petardos (detonantes) . . . . .	4	1. <sup>a</sup>	2
Gaz acetylene comprimido . . . . .	2	2. <sup>a</sup>	—	Petroleo em rama . . . . .	5	2. <sup>a</sup>	—
» de iluminação comprimido . . . . .	2	2. <sup>a</sup>	—	Phosphoro amorpho (vermelho) . . . . .	—	1. <sup>a</sup>	—
Gazes não designados comprimidos . . . . .	2	1. <sup>a</sup>	—	» commun (branco) . . . . .	4	1. <sup>a</sup>	2
Gazmile . . . . .	5	2. <sup>a</sup>	—	Phosphoros (acendalhas) . . . . .	1	2. <sup>a</sup>	—
Gazoleno . . . . .	5	2. <sup>a</sup>	—	Phosphoros de Bengala . . . . .	4	1. <sup>a</sup>	2
Gazolina . . . . .	5	2. <sup>a</sup>	—	Photogenio . . . . .	5	2. <sup>a</sup>	—
Granadas carregadas . . . . .	4	1. <sup>a</sup>	2	Picratos . . . . .	4	1. <sup>a</sup>	2

Mercadorias (1)				Mercadorias (1)			
	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas		Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas
Rastilho . . . . .	1	1. <sup>a</sup>	—	Turpentina . . . . .	5	2. <sup>a</sup>	—
Rhigoleno . . . . .	5	2. <sup>a</sup>	—	Vitriolo (ácido sulfúrico) (4) . . . . .	3	3. <sup>a</sup>	—
Signaes explosivos ou detonantes . . . . .	4	4. <sup>a</sup>	12				
Sulfureto de carbono . . . . .	2	3. <sup>a</sup>	7				

(1) Os dizeres em *grifo* não devem ser reproduzidos nas notas de expedição. Se o forem, será, contudo, aplicado o preço correspondente à designação principal, quando seja fielmente reproduzida.

As palavras sublinhadas devem ser substituídas pela designação própria do artigo ou das taras que o contenham, conforme os casos.

(2) Os explosivos de segurança só serão transportados pela 2.<sup>a</sup> série d'esta tarifa depois de serem oficialmente determinadas e definidas a sua qualificação e condições de transporte. Antes d'isso serão considerados para todos os efeitos «Explosivos não designados».

(3) Exceptua-se a nitro-glycerina e as matérias análogas, bem como os ácidos cujo transporte seja proibido pelos regulamentos oficiais.

(4) Quando transportado em garrafões a carga mínima dos vagões completos é de cinco toneladas.

## Preços de aplicação geral

Por tonelada

Kilometros	Réis			Kilometros	Réis		
	1. <sup>a</sup> serie	2. <sup>a</sup> serie	3. <sup>a</sup> serie		1. <sup>a</sup> serie	2. <sup>a</sup> serie	3. <sup>a</sup> serie
1 a 10	655	320	—	101 a 105	6.850	3.270	1.730
11 » 15	980	470	—	106 » 110	7.175	3.420	1.810
16 » 20	1.305	630	—	111 » 115	7.500	3.580	1.880
21 » 25	1.635	780	—	116 » 120	7.825	3.730	1.950
26 » 30	1.960	940	—	121 » 125	8.155	3.890	2.020
31 » 35	2.285	1.090	—	126 » 130	8.480	4.040	2.100
36 » 40	2.610	1.250	—	131 » 135	8.805	4.200	2.170
41 » 45	2.935	1.400	—	136 » 140	9.130	4.350	2.240
46 » 50	3.265	1.560	—	141 » 145	9.455	4.510	2.310
51 » 55	3.590	1.710	—	146 » 150	9.785	4.660	2.390
56 » 60	3.915	1.870	1.000	151 » 155	10.110	4.820	2.460
61 » 65	4.240	2.020	1.080	156 » 160	10.435	4.970	2.530
66 » 70	4.565	2.180	1.160	161 » 165	10.760	5.130	2.600
71 » 75	4.895	2.330	1.250	166 » 170	11.085	5.280	2.680
76 » 80	5.220	2.490	1.330	171 » 175	11.415	5.440	2.750
81 » 85	5.545	2.640	1.410	176 » 180	11.740	5.590	2.820
86 » 90	5.870	2.800	1.500	181 » 185	12.065	5.750	2.890
91 » 95	6.195	2.950	1.580	186 » 190	12.390	5.900	2.970
96 » 100	6.525	3.110	1.660	191 » 195	12.715	6.060	3.040
				196 » 200	13.045	6.210	3.110

Kilometros	Réis			Kilometros	Réis		
	1.ª serie	2.ª serie	3.ª serie		1.ª serie	2.ª serie	3.ª serie
201 » 205	13.370	6.370	3.170	351 » 355	23.150	11.030	5.040
206 » 210	13.695	6.530	3.230	356 » 360	23.475	11.180	5.100
211 » 215	14.020	6.680	3.300	361 » 365	23.800	11.340	5.160
216 » 220	14.350	6.840	3.360	366 » 370	24.130	11.490	5.220
221 » 225	14.675	6.990	3.420	371 » 375	24.455	11.650	5.280
226 » 230	15.000	7.150	3.480	376 » 380	24.780	11.800	5.350
231 » 235	15.325	7.300	3.540	381 » 385	25.105	11.960	5.410
236 » 240	15.650	7.460	3.610	386 » 390	25.430	12.110	5.470
241 » 245	15.980	7.610	3.670	391 » 395	25.760	12.270	5.530
246 » 250	16.305	7.770	3.730	396 » 400	26.085	12.420	5.590
251 » 255	16.630	7.920	3.790	401 » 405	26.410	12.580	5.660
256 » 260	16.955	8.080	3.860	406 » 410	26.735	12.740	5.720
261 » 265	17.280	8.230	3.920	411 » 415	27.065	12.890	5.780
266 » 270	17.610	8.390	3.980	416 » 420	27.390	13.050	5.840
271 » 275	17.935	8.540	4.040	421 » 425	27.715	13.200	5.900
276 » 280	18.260	8.700	4.100	426 » 430	28.040	13.360	5.970
281 » 285	18.585	8.850	4.170	431 » 435	28.365	13.510	6.030
286 » 290	18.910	9.010	4.230	436 » 440	28.695	13.670	6.090
291 » 295	19.240	9.160	4.290	441 » 445	29.020	13.820	6.150
296 » 300	19.565	9.320	4.350	446 » 450	29.345	13.980	6.210
301 » 305	19.890	9.480	4.410	451 » 455	29.670	14.130	6.280
306 » 310	20.215	9.630	4.480	456 » 460	29.995	14.290	6.340
311 » 315	20.540	9.790	4.540	461 » 465	30.325	14.440	6.400
316 » 320	20.870	9.940	4.600	466 » 470	30.650	14.600	6.460
321 » 325	21.195	10.100	4.660	471 » 475	30.975	14.750	6.530
326 » 330	21.520	10.250	4.720	476 » 480	31.300	14.910	6.590
331 » 335	21.845	10.410	4.790	481 » 485	31.625	15.060	6.650
336 » 340	22.170	10.560	4.850	486 » 490	31.955	15.220	6.710
341 » 345	22.500	10.720	4.910	491 » 495	32.280	15.370	6.770
346 » 350	22.825	10.870	4.970	496 » 500	32.605	15.530	6.840

## Condições particulares

1.ª — **Distancias a taxar.** — As taxas kilometricas serão aplicadas, nos percursos que abranjam linhas de concessão diferente á soma das distancias de aplicação.

2.ª — **Impostos e despezas acessorias.** — Nos preços da presente tarifa está incluido o imposto de transito. Não estão, porém, comprehendidos nenhuns outros impostos nem as despezas acessorias.

3.ª — **Acondicionamento.** — Será recusado o transporte dos generos comprehendidos n'esta tarifa, quando estes não sejam apresentados bem acondicionados, em taras estanques, solidas e seguras.

Especialmente serão observados os seguintes preceitos :

a) **Gazes comprimidos e outras materias que formam o grupo 2.** — As taras serão metálicas, de preferencia de forma cylindrica, hermeticamente fechadas, de perfeita resistencia á pressão interior bem como aos embates on choques exteriores inherentes ás condições comuns do transporte e ás consequentes manipulações.

b) Mercadorias do grupo 1. — As taras serão caixas forradas interiormente com folha ou zinco; e os phosphoros n'ellas contidos serão divididos em pequenos lotes empacotados.

Para os phosphoros amorphos é dispensado o revestimento de folha ou zinco, contanto que a tara de madeira seja bem solida, não respondendo a Companhia por avarias.

c) Dynamite, polvoras e mais generos que formam o grupo 4. — As taras serão de madeira, caixas ou barris; as primeiras de 0,™02 pelo menos, de espessura em todos os lados; os segundos duplos (encapados) com arcos de madeira e bem resistentes. O peso de cada uma das taras, cheia, não poderá exceder 50 kilogramas, e não serão aceitas para transporte quando tenham acessorios de metal (arcos, argolas, machas-femeas, etc.).

As caixas terão péga solida e facil, não de metal, ou barrotes, na base, de espessura suficiente para não embaraçar a manipulação.

Tanto as caixas como os barris deverão ser pintados exteriormente, de amarelo e ter bem clara e visivel a indicação do contheudo.

O acondicionamento interior d'estas taras, será feito por forma que não possa haver deslocação do contheudo e que este fique bem isolado das paredes da tara, por meio de involucro resistente e impermeavel.

O phosphoro comum (branco) terá como involucro interior, vasilhas fortes contendo agua, bem ajustadas ás caixas por meio de palha, papel ou qualquer outra materia propria para o efeito.

d) Ether sulfurico, ethers não designados, benzinas, chloroformio, colodio. — As taras exteriores serão caixas de madeira de 0,™02 de espessura em todos os lados, contendo frascos, garrafas ou garrafões fortes, hermeticamente fechados, bem ajustados ás paredes da tara com palha, papel ou qualquer outra materia conveniente para o efeito.

#### 4.º — Disposições especiaes para o transporte dos generos que formam o grupo 4.

a) Portes pagos á partida. — Os portes serão pagos pelo remetente no acto da expedição.

b) Vagões completos. — Quando uma expedição pezar 2.000 kilogramas, ou o expedidor quizer pagar por esse pezo, o transporte será feito por vagão completo, não podendo o vehiculo levar outra carga. O maximo d'esta será de 5 toneladas por vagão.

A carga e a descarga das expedições feitas n'estas condições, são obrigatorias para os expedidores e consignatarios; serão efectuadas de dia unicamente, vigiadas e dirigidas pelo chefe da estação, e sujeitas á sua aprovação.

c) Comboios. — Estes transportes serão feitos por comboios de mercadorias. Por excepção poderão ser utilizados os comboios mixtos, nas secções da linha onde não haja comboios regulares de mercadorias.

d) Maximo de peso por expedição. — Toda a expedição de peso superior a 5 toneladas será recusada, salvo se o remetente fôr o Ministerio da Guerra.

e) Reservas á expedição. — Sendo impraticavel, na maioria dos casos, a exacta verificação, pelo pessoal da Companhia, do acondicionamento interior dos volumes; sendo os expedidores responsaveis pela boa execucao dos preceitos legaes que regem a materia e pelo exacto cumprimento do que estipula esta tarifa; e podendo ser comprometida a responsabilidade da Companhia pela falta de observancia, por parte dos expedidores e consignatarios, das disposições legaes relativas á permanencia dos explosivos nas estações, — será recusado o transporte de toda a remessa na nota de expedição da qual, o remettente não se preste a escrever e assignar a seguinte declaração: *Responsabiliso-me pelo acondicionamento feito conforme as disposições legaes e as condições da tarifa do caminho de ferro, e pelo cabal cumprimento, tanto por mim como pelo consignatario, das obrigações que nos impõe a legislação vigente.*

f) Permanencias das remessas nas estações. — Não podendo estas expedições permanecer nas estações alem de limitado prazo, as estações expedidoras não as receberão senão no proprio dia da partida do comboio que tenha que conduzil-as; e quando, na estação destinataria, o consignatario não se apresentar, no dia da chegada, para as retirar, será feita a devida participação á auctoridade competente, sendo de conta do expedidor, quando o consignatario não a satisfaça, a respectiva despesa, bem como os direitos de estacionamento de vagões e de armazenagem em dívida.

g) Entrega das remessas aos consignatarios. — Por excepção ao disposto no art. 71.º da tarifa geral, as estações consideram-se abertas permanentemente para a entrega das remessas aos consignatarios.

h) Serviço a domicilio ou dos Despachos Centraes. — Estas remessas não serão aceitas para serviço a domicilio ou dos Despachos Centraes.

i) **Licenças e despachos na alfandega.** — Ficam a cargo e são de conta dos expedidores ou consignatarios quaequer operações nas alfandegas, licenças de carácter administrativo ou outras formalidades que requeira o transporte das materias a que esta condição atende.

**5.<sup>a</sup> — Responsabilidades.** — A Companhia responde, tão sómente, pelas faltas, danos ou avarias devidos a culpa sua ou do seu pessoal, quando se provar que a falta ou deficiencia do acondicionamento não concorre para a perda ou damnificação.

Os expedidores e os consignatarios respondem para com a Companhia pelos prejuizos que lhe possam advir da explosão, inflamação ou derrame dos generos transportados ao abrigo d'esta tarifa.

**6.<sup>a</sup> — Observancia dos regulamentos oficiaes** — As disposições oficiaes, vigentes na época em que forem efectuadas as expedições, serão rigorosamente observadas pela Companhia na parte que lhe diz respeito. Se o cumprimento de taes disposições a compelir a não dar, eventualmente, plena execução ao que a presente tarifa dispõe, ficará a Companhia isenta de toda e qualquer responsabilidade por esse facto e as suas consequencias, visto ser caso de força maior.

---

A presente tarifa anula e substitue para todos os efeitos, a tarifa especial n.<sup>o</sup> 4 de pequena velocidade em vigor desde 10 de Outubro de 1903 e suas ampliações ou modificações.

Lisboa 21 de Dezembro de 1911.

O Director Geral

*L. Forquenot*

## CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

*Sociedade Anonyma — Estatutos de 30 de Novembro de 1894*

Séde: Estação do Rocio — LISBOA

*Linhos de Leste e Norte e seus ramaes, de Lisboa a Cintra e Torres Vedras, de Torres Vedras á Figueira da Foz e Alfarellos, da Beira Baixa, de Vendas Novas e de Coimbra a Louzã*

## TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 6 — PEQUENA VELOCIDADE

(N.º 17 DE GRANDE VELOCIDADE)

Em aplicação desde 20 de Janeiro de 1912

Toiros, animaes ferozes, etc., por vagões completos ou pagando como tal

## Art. 1.º — Pequena velocidade

## § 1.º Preços de aplicação geral

- A) Toiros, vaccas bravas, novilhos ou garraios e cabrestos, em jaulas: Preços B).
- B) Animaes ferozes ou de qualquer especie, excepto os designados na alinea A) e nos capítulos IX e XIV, e no n.º 2 do art. 87.º da Tarifa Geral: Preços A).

## § 2.º Preços especiaes

Toiros, vaccas bravas, novilhos ou garraios, e cabrestos, em jaulas, destinados a ou em regresso de espectáculos que se verifiquem em localidades servidas pelas linhas da Companhia: Preços C).

## Preços por vagão

Kilometros	Réis			Kilometros	Réis		
	A	B	C		A	B	C
1 a 10	1.400	1.215	655	81 a 85	11.880	10.295	5.545
11 » 15	2.100	1.820	980	86 » 90	12.580	10.900	5.870
16 » 20	2.795	2.425	1.305	91 » 95	13.275	11.505	6.195
21 » 25	3.495	3.030	1.635	96 » 100	13.975	12.110	6.625
26 » 30	4.195	3.635	1.960	101 » 105	14.675	12.715	6.850
31 » 35	4.895	4.240	2.285	106 » 110	15.370	13.325	7.175
36 » 40	5.590	4.845	2.610	111 » 115	16.070	13.930	7.500
41 » 45	6.290	5.450	2.935	116 » 120	16.770	14.535	7.825
46 » 50	6.990	6.055	3.265	121 » 125	17.470	15.140	8.155
51 » 55	7.685	6.665	3.590	126 » 130	18.165	15.745	8.480
56 » 60	8.385	7.270	3.915	131 » 135	18.865	16.350	8.805
61 » 65	9.085	7.875	4.240	136 » 140	19.565	16.955	9.130
66 » 70	9.785	8.480	4.565	141 » 145	20.265	17.560	9.455
71 » 75	10.480	9.085	4.895	146 » 150	20.960	18.165	9.785
76 » 80	11.180	9.690	5.220	151 » 155	21.660	18.770	10.110
				156 » 160	22.360	19.380	10.435

Kilometros	Réis			Kilometros	Réis		
	A	B	C		A	B	C
161 a 165	23.055	19.985	10.760	331 a 335	46.810	40.570	21.845
166 » 170	23.755	20.590	11.085	336 » 340	47.510	41.175	22.170
171 » 175	24.455	21.195	11.415	341 » 345	48.210	41.780	22.500
176 » 180	25.155	21.800	11.740	346 » 350	48.905	42.385	22.825
181 » 185	25.850	22.405	12.065	351 » 355	49.605	42.990	23.150
186 » 190	26.550	23.010	12.390	356 » 360	50.305	43.595	23.475
191 » 195	27.250	23.615	12.715	361 » 365	51.000	44.200	23.800
196 » 200	27.945	24.220	13.045	366 » 370	51.700	44.810	24.130
201 » 205	28.645	24.825	13.370	371 » 375	52.400	45.415	24.455
206 » 210	29.345	25.430	13.695	376 » 380	53.100	46.020	24.780
211 » 215	30.045	26.040	14.020	381 » 385	53.795	46.625	25.105
216 » 220	30.740	26.645	14.350	386 » 390	54.495	47.230	25.430
221 » 225	31.440	27.250	14.675	391 » 395	55.195	47.835	25.760
226 » 230	32.140	27.855	15.000	396 » 400	55.890	48.440	26.085
231 » 235	32.840	28.460	15.325	401 » 405	56.590	49.045	26.410
236 » 240	33.535	29.065	15.650	406 » 410	57.290	49.650	26.735
241 » 245	34.235	29.670	15.980	411 » 415	57.990	50.255	27.065
246 » 250	34.935	30.275	16.305	416 » 420	58.685	50.860	27.390
251 » 255	35.630	30.880	16.630	421 » 425	59.385	51.470	27.715
256 » 260	36.330	31.485	16.955	426 » 430	60.085	52.075	28.040
261 » 265	37.030	32.095	17.280	431 » 435	60.785	52.680	28.365
266 » 270	37.730	32.700	17.610	436 » 440	61.480	53.285	28.695
271 » 275	38.425	33.305	17.935	441 » 445	62.180	53.890	29.020
276 » 280	39.125	33.910	18.260	446 » 450	62.880	54.495	29.345
281 » 285	39.825	34.515	18.585	451 » 455	63.575	55.100	29.670
286 » 290	40.525	35.120	18.910	456 » 460	64.275	55.705	29.995
291 » 295	41.220	35.725	19.240	461 » 465	64.975	56.310	30.325
296 » 300	41.920	36.330	19.565	466 » 470	65.675	56.915	30.650
301 » 305	42.620	36.935	19.890	471 » 475	66.370	57.525	30.975
306 » 310	43.315	37.540	20.215	476 » 480	67.070	58.130	31.300
311 » 315	44.015	38.145	20.540	481 » 485	67.770	58.735	31.625
316 » 320	44.715	38.755	20.870	486 » 490	68.470	59.340	31.955
321 » 325	45.415	39.360	21.195	491 » 495	69.165	59.945	32.280
326 » 330	46.110	39.965	21.520	496 » 500	69.865	60.550	32.605

## Artigo 2.º — Grande velocidade

Os transportes dos animaes que reunam as condições estipuladas no Artigo 4.º, quando effectuados em grande velocidade, pagarão o duplo dos preços dos §§ 1.º e 2.º

## Condições particulares

1.º — **Distancias a taxar** — As taxas kilometricas serão aplicadas, nos percursos que abranjam linhas de concessão diferente, á soma das distancias d'aplicação.

2.<sup>a</sup> — **Impostos e despezas acessorias** — Nos preços da presente tarifa está incluido o imposto de transito. Não estão, porém, comprehendidos nenhuns outros impostos nem as despezas acessorias.

3.<sup>a</sup> — **Acondicionamento dos animaes**. — As jaulas serão bem fechadas e solidas. A Companhia reserva-se a faculdade de recusar o transporte das remessas cujo acondicionamento julgar insuficiente.

4.<sup>a</sup> — **Seguimento das expedições** — A Companhia conserva-se igualmente a liberdade de escolher segundo as exigencias do serviço, os comboios pelos quaes hajam de ser efectuadas as expedições.

5.<sup>a</sup> — **Responsabilidades da Companhia**. — A Companhia só responde pelas consequencias dos acidentes devidos a culpa sua ou dos seus empregados; não indemnisa, portanto os prejudicados de qualquer dano ou avaria que provenha das condições especiaes dos transportes a que a presente tarifa atende, ou de força maior.

6.<sup>a</sup> — **Carga e descarga dos vagões**. — A carga dos vagões será feita pelos expedidores ou gente sua, a descarga pelos consignatarios ou gente sua, ambas as operações sob a vigilancia dos chefes de estação e sujeitas á sua aprovação.

As cordas, correntes ou outros acessorios para a bôa fixação do carregamento dos vagões, serão fornecidos pelos expedidores.

7.<sup>a</sup> — **Tratadores acompanhando as remessas**. — Aos tratadores que acompanhem as remessas de animaes é permitido viajar, sempre que o desejem e isso seja possivel, nos mesmos vagões em que sigam os animaes, pagando passagem de 3.<sup>a</sup> classe. A Companhia não se encarrega da alimentação e tratamento dos animaes nem de fazer reparações nas gaiolas ou jaulas ficando as consequencias de qualquer desarranjo que se dê á inteira responsabilidade dos expedidores. Porém se por circunstancia accidental, o caminho de ferro tiver de efectuar qualquer despesa por estes ou outros motivos analogos, seja em transito, seja durante a permanencia das remessas nas estações, ficará a entrega da remessa captiva do pagamento d'essas despezas.

8.<sup>a</sup> — **Transporte das jaulas vazias** — As remessas ao abrigo dos preços B. e C. da presente tarifa tem direito ao transporte em pequena velocidade das jaulas vazias quer este, preceda ou não o dos animaes, mediante as seguintes

## Taxas

A) — quando as jaulas vazias percorram numero de kilometros igual ou inferior ao do transporte dos animaes: 18000 reis por jaula, manutenção comprehendida.

B) — quando as jaulas vazias efectuem percurso kilometrico superior ao do transporte dos animaes o percurso excedente será taxado pela tarifa geral ou especial N.<sup>o</sup> 4, conforme mais convenha ao expedidor.

A aplicação d'esta concessão fica subordinada ás seguintes condições:

### a) Transporte das jaulas vazias precedendo o dos animaes:

1.<sup>o</sup> — A expedição das jaulas far-se-ha nas condições ordinarias pelas tarifas aplicaveis, adoptando-se para o calculo da taxa o peso theorico de 700 kilogramas por jaula.

2.<sup>o</sup> — No acto do pagamento do transporte dos animaes, deverá o interessado entregar a carta de porte da remessa, efectuada dentro dos ultimos 15 dias, das jaulas vazias, devendo estas ser em numero igual ou inferior ao das transportadas com animaes, para lhe ser descontado do que houver a pagar, a importancia que tiver satisfeita pela primitiva remessa, deduzidos os direitos de guia, registo, impostos e aviso de chegada e a taxa de 18000 reis por cada jaula.

### b) Quando o transporte das jaulas se faça em retorno do cheio:

1.<sup>o</sup> — O retorno das jaulas vazias far-se-ha d'uma só vez para cada remessa de animaes:

2.<sup>o</sup> — O remettente das jaulas vazias entregará na estação expedidora das mesmas a carta de porte da remessa dos animaes;

3.<sup>o</sup> — As jaulas deverão ser as mesmas que tenham servido para o transporte dos animaes e em numero igual ou inferior.

N. B. — Os transportes das jaulas efectuados n'estas condições serão feitos sem responsabilidade para a Companhia.

9.<sup>a</sup> — **Estacionamento das jaulas** — É permitido o estacionamento das jaulas vazias nas estações de partida e de destino, durante o prazo maximo de 10 dias em cada uma, sem pagamento de direitos de armazenagem, não se obrigando a Companhia, comtudo, a deposita-las em recinto fechado ou coberto, e não tomando responsabilidade pela sua guarda ou conservação.

10.<sup>a</sup> — **Transportes não previstos n'esta tarifa.** — Para o transporte de animaes em condições não previstas na presente tarifa, reserva-se a Companhia a faculdade de tratar por ajuste especial.

A presente anula e substitue a tarifa especial n.<sup>o</sup> 6 de pequena velocidade em vigor desde 10 de Outubro de 1903, bem como todas as suas ampliações ou modificações.

Lisboa, 24 de Dezembro de 1911.

**O Director Geral**

*L. Forquenot*

2828T

*Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses*

Linhos de Leste e Norte e seus ramaes, de Lisboa a Cintra e Torres Vedras, de Torres Vedras á Figueira da Foz e Alfarellos, e de Vendas Novas

## TARIFA ESPECIAL INTERNA N.º 7 — PEQUENA VELOCIDADE

Em aplicação desde 20 de Janeiro de 1912

## Transporte de mercadorias diversas

ENTRE VARIAS ESTAÇÕES DAS

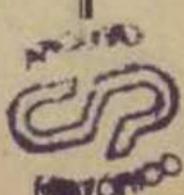
## Proximidades de Lisboa

Por expedições do pezo minimo de 100 kilogramas ou pagando como tal

SEGUNDO A SEGUINTE

## Classificação

Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga minima dos vagões completos — Toneladas	Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga minima dos vagões completos — Toneladas
Abacá ( <i>canhamo de Manilha</i> ) com preparo .....	1	1. <sup>a</sup>	8	Acido oxalico.....	3	2. <sup>a</sup>	-
» ( <i>canhamo de Manilha</i> ) em bruto <i>não prensado</i> ....	1	1. <sup>a</sup>	8	» palmitico .....	3	2. <sup>a</sup>	8
» ( <i>canhamo de Manilha</i> ) em bruto prensado.....	1	2. <sup>a</sup>	-	» pyrolenhoso.....	3	2. <sup>a</sup>	-
» ( <i>canhamo de manilha</i> ) em obra <i>não designada</i> ...	2	1. <sup>a</sup>	-	Aço bronzeado.....	4	1. <sup>a</sup>	-
Abanos .....	-	2. <sup>a</sup>	-	» cobreado, dourado, galvanizado, nickelado, prateado....	4	1. <sup>a</sup>	-
Abelhas .....	-	1. <sup>a</sup>	-	» esmaltado.....	4	1. <sup>a</sup>	-
Acumuladores de electricidade....	-	3. <sup>a</sup>	-	» coberto com <u>qualquer</u> metal <u>não designado</u> .....	-	1. <sup>a</sup>	-
Acetato de alumínio ( <i>ou de alumina</i> )	3	2. <sup>a</sup>	-	Aguaraz comum .....	3	2. <sup>a</sup>	-
» » calcio ( <i>ou de cal</i> )....	3	2. <sup>a</sup>	-	Alavancas.....	5	2. <sup>a</sup>	-
» » chumbo ( <i>assucar de Saturno</i> ) .....	3	2. <sup>a</sup>	-	Albardas.....	-	1. <sup>a</sup>	-
» » cobre.....	3	2. <sup>a</sup>	-	Albardões.....	-	1. <sup>a</sup>	-
» » ferro .....	3	2. <sup>a</sup>	-	Alcali volatil ( <i>carbonato de amonia</i> ) ..	3	2. <sup>a</sup>	-
» » potassio ( <i>ou de potassa</i> )	3	2. <sup>a</sup>	-	Alcaparras .....	11	1. <sup>a</sup>	-
» » sodio ( <i>ou de soda</i> )....	3	2. <sup>a</sup>	-	Alcatifas.....	6	1. <sup>a</sup>	-
Acido acetico.....	3	2. <sup>a</sup>	-	Aldrabas.....	5	2. <sup>a</sup>	-
» estearico .....	3	2. <sup>a</sup>	8	Alecrim .....	-	1. <sup>a</sup>	5
» gordo branco de palma....	3	2. <sup>a</sup>	8	Alfa ( <i>esparto</i> ) com preparo.....	1	1. <sup>a</sup>	8
				» ( » ) em bruto <i>não prensado</i>	1	2. <sup>a</sup>	8



Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas
Alfa ( <i>esparto</i> ) em bruto prensado...	4	3. <sup>a</sup>	—	Amianto ( <i>asbesto</i> ) em bruto.....	4	2. <sup>a</sup>	8
» (») » <u>obra não designada</u> .....	2	1. <sup>a</sup>	—	» » em obra.....	2	1. <sup>a</sup>	—
Allazema.....	—	1. <sup>a</sup>	5	Amido ( <i>pó de goma</i> ).....	14	1. <sup>a</sup>	8
Alforges.....	2	1. <sup>a</sup>	—	Amonia.....	3	2. <sup>a</sup>	—
Algodão em bruto <u>não prensado</u> ...	1	1. <sup>a</sup>	5	Amoniaco.....	3	2. <sup>a</sup>	—
» » » prensado.....	1	2. <sup>a</sup>	—	Anchovas em conserva.....	11	1. <sup>a</sup>	—
» » » <u>rama ou em pasta (excepto o medicinal)</u> .....	—			Anil.....	3	1. <sup>a</sup>	—
» » » <u>não prensado</u> .....	1	1. <sup>a</sup>	5	Anilhas de ferro.....	4	2. <sup>a</sup>	—
» » » <u>rama ou em pasta (excepto o medicinal)</u> .....	—			Anilina.....	3	2. <sup>a</sup>	—
» » » prensado.....	1	2. <sup>a</sup>	—	Aniz ( <i>herba doce</i> ).....	11	1. <sup>a</sup>	—
» » » <u>obra não designada</u> .....	2	1. <sup>a</sup>	—	Aparelhos inodoros ( <i>water-closets</i> ).....	9	1. <sup>a</sup>	—
» fiado.....	2	1. <sup>a</sup>	—	» para gaz <u>não designados</u> .....	9	1. <sup>a</sup>	—
Algidares de barro.....	7	3. <sup>a</sup>	8	» pesca <u>não designados</u> .....	—	2. <sup>a</sup>	—
» » folha de Flandres ..	8	2. <sup>a</sup>	—	Aprestos de apicultura <u>não designados</u> .....	—	1. <sup>a</sup>	—
» » zinco.....	8	2. <sup>a</sup>	—	Arame de bronze.....	4	1. <sup>a</sup>	—
Alicates.....	3	2. <sup>a</sup>	—	» chumbo.....	4	2. <sup>a</sup>	—
Alizari.....	3	1. <sup>a</sup>	—	» cobre.....	4	1. <sup>a</sup>	—
Alizarina.....	3	1. <sup>a</sup>	—	» latão.....	4	1. <sup>a</sup>	—
Almagre <u>preparado ou manipulado</u> .....	3	2. <sup>a</sup>	—	» zinco.....	4	2. <sup>a</sup>	—
Almatrichas.....	—	1. <sup>a</sup>	—	» em obra <u>não designada</u> .....	—	1. <sup>a</sup>	—
Almofarizes.....	4	1. <sup>a</sup>	—	Araruta.....	11	1. <sup>a</sup>	—
Aloes ( <i>pita</i> ) com preparo.....	4	1. <sup>a</sup>	8	Arbustos vivos.....	10	1. <sup>a</sup>	—
» (») em bruto <u>não prensado</u> .....	1	1. <sup>a</sup>	8	Arcas de pinho.....	6	1. <sup>a</sup>	—
» (») » » prensado ..	1	2. <sup>a</sup>	—	Argolas de ferro.....	4	2. <sup>a</sup>	—
» (») <u>em obra não designada</u> .....	2	1. <sup>a</sup>	—	Armações de pesca.....	—	2. <sup>a</sup>	—
Alpercatas.....	13	2. <sup>a</sup>	—	Arreios.....	—	1. <sup>a</sup>	—
Alpista.....	11	2. <sup>a</sup>	—	Arrow-root ( <i>araruta</i> ).....	11	1. <sup>a</sup>	—
Alteres ( <i>pezôs para gymnastica</i> )...	4	1. <sup>a</sup>	—	Arsenato de potassio ( <i>ou de potassa</i> ).....	3	2. <sup>a</sup>	—
Alumen ( <i>pedra hume</i> ).....	3	2. <sup>a</sup>	—	Arsenato de sodio ( <i>ou de soda</i> )...	3	2. <sup>a</sup>	—
Aluminato de bario ( <i>ou de barita</i> ).....	3	2. <sup>a</sup>	—	Arsenico nativo.....	3	2. <sup>a</sup>	—
Alvaiade.....	3	2. <sup>a</sup>	—	Artigos de ferro esmaltado <u>não designados</u> .....	4	1. <sup>a</sup>	—
Amendoa coberta ( <i>confeitos de</i> ) ...	11	1. <sup>a</sup>	—				
» torrada.....	11	1. <sup>a</sup>	—				

Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneadas	Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneadas
				Unidades	Unidades		
Artigos de iluminação não designados.....	9	1. <sup>a</sup>	—	Bacalhau.....	12	3. <sup>a</sup>	—
» » malha (excepto os de seda).....	2	1. <sup>a</sup>	—	Bacelos.....	10	3. <sup>a</sup>	—
Arvores vivas.....	10	1. <sup>a</sup>	—	Bacias de barro.....	7	3. <sup>a</sup>	8
Asbesto (amianto) em bruto .....	1	2. <sup>a</sup>	8	» » cobre.....	4	1. <sup>a</sup>	—
» ( ) » obra .....	2	1. <sup>a</sup>	—	» » ferro .....	4	2. <sup>a</sup>	—
Assucar .....	11	1. <sup>a</sup>	—	» » esmaltado.....	4	2. <sup>a</sup>	—
» de Saturno (acetato de chumbo).....	3	2. <sup>a</sup>	—	» » folha de Flandres.....	8	2. <sup>a</sup>	—
» queimado.....	11	1. <sup>a</sup>	—	» » latão (arame) .....	4	1. <sup>a</sup>	—
Atanados .....	18	1. <sup>a</sup>	6	Bagagem .....	13	1. <sup>a</sup>	—
Atum em conserva .....	11	1. <sup>a</sup>	—	Baguetes de madeira.....	6	1. <sup>a</sup>	5
» » salmoura .....	12	3. <sup>a</sup>	—	Bahus vasios.....	6	1. <sup>a</sup>	—
» salgado.....	12	3. <sup>a</sup>	—	Balanças (excepto as de precisão) .....	—	1. <sup>a</sup>	—
» seco .....	12	3. <sup>a</sup>	—	Baldes.....	8	2. <sup>a</sup>	—
Azebre (verdete).....	3	2. <sup>a</sup>	—	Balões de vidro .....	15	1. <sup>a</sup>	7
Azeitonas em latas, frascos ou outras vasilhas de vidro, louça ou barro, ou barrilinhos portateis..	11	1. <sup>a</sup>	—	» venezianos .....	16	1. <sup>a</sup>	—
Azinhavre (azebre) .....	3	2. <sup>a</sup>	—	Bancos de carpinteiro.....	5	2. <sup>a</sup>	—
Azul de cobalto.....	3	2. <sup>a</sup>	—	» não designados .....	6	1. <sup>a</sup>	5
				Bandeiras (signaes) .....	—	1. <sup>a</sup>	—
				Banheiras (tinas) de cobre .....	6	1. <sup>a</sup>	—
				» ( ) » ferro .....	6	1. <sup>a</sup>	—
				» ( ) » esmaltado .....	6	1. <sup>a</sup>	—
				» ( ) » folha Flandres .....	6	1. <sup>a</sup>	—
				» ( ) » zinco .....	6	1. <sup>a</sup>	—
				Barbados .....	10	3. <sup>a</sup>	—
				Barbantes .....	11	1. <sup>a</sup>	8
				Barracas de lona .....	6	1. <sup>a</sup>	—
				Barrelas (lixivias) .....	3	3. <sup>a</sup>	—
				Barrilha (carbonato de sodio em bruto, natural) .....	3	3. <sup>a</sup>	—
				Barrinhas (solda) .....	9	1. <sup>a</sup>	—
				Barro de Espanha (clarificante) .....	3	2. <sup>a</sup>	—
				Barro em obra ordinaria, não designada (*) .....	7	3. <sup>a</sup>	8

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

Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Mercadorias (1)			
				Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	
Barro em obra não designada...	7	1. <sup>a</sup>	-	Borracha em obra.....	9	1. <sup>a</sup>	-
Barita caustica.....	3	2. <sup>a</sup>	-	Borras d'algodão ( <i>massaroquinha</i> ).....	1	2. <sup>a</sup>	-
» em pedra ( <i>sulfato de bario nativo</i> ) .....	3	2. <sup>a</sup>	-	» de feltro.....	1	2. <sup>a</sup>	5
» em pó ( <i>sulfato de bario nativo</i> )	3	2. <sup>a</sup>	-	» » lâ ( <i>blousses</i> ) .....	1	2. <sup>a</sup>	5
Basculas.....	-	1. <sup>a</sup>	-	Bracejo em bruto <i>não prensado</i> ...	1	2. <sup>a</sup>	8
Bicarbonato de potassio ( <i>ou de potassa</i> )	3	2. <sup>a</sup>	-	» » » prensado.....	1	3. <sup>a</sup>	-
» » sodio ( <i>ou de soda</i> )..	3	2. <sup>a</sup>	-	Branco de alvaiade .....	3	2. <sup>a</sup>	-
Bichromato de potassio ( <i>ou de potassa</i> )	3.	2. <sup>a</sup>	-	» » chumbo .....	3	2. <sup>a</sup>	-
» » sodio ( <i>ou de soda</i> ) .	3	2. <sup>a</sup>	-	» » zinco.....	3	2. <sup>a</sup>	-
Bigornas.....	5	2. <sup>a</sup>	-	» vegetal.....	3	2. <sup>a</sup>	-
Bilhares.....	6	1. <sup>a</sup>	5	Brocas .....	5	2. <sup>a</sup>	-
Bilhetes de cartão em branco.....	16	1. <sup>a</sup>	-	Brochas ( <i>cravação</i> ).....	5	2. <sup>a</sup>	-
» » » impressos ( <i>ou marcados</i> )...	16	1. <sup>a</sup>	-	» para pintar .....	5	1. <sup>a</sup>	-
Biscoitos.....	11	1. <sup>a</sup>	-	Bronze em bruto.....	4	2. <sup>a</sup>	-
Bisulfato de potassio ( <i>ou de potassa</i> )	3	2. <sup>a</sup>	-	» » obra lisa .....	4	1. <sup>a</sup>	-
» » sodio ( <i>ou de soda</i> )...	3	2. <sup>a</sup>	-	» » laminado .....	4	2. <sup>a</sup>	-
Bisulfito de alumínio ( <i>ou de alumina</i> )	3	2. <sup>a</sup>	-	Bunho em obra .....	6	1. <sup>a</sup>	5
» » calcio ( <i>ou de cal</i> )....	3	2. <sup>a</sup>	-	Buris.....	5	2. <sup>a</sup>	-
» » potassio ( <i>ou de potassa</i> )	3	2. <sup>a</sup>	-				
» » sodio ( <i>ou de soda</i> )....	3	2. <sup>a</sup>	-				
Bitas ( <i>ferramentas</i> ).....	5	2. <sup>a</sup>	-				
Blousses ( <i>borras de lâ</i> ).....	1	2. <sup>a</sup>	5				
Boiões de louça.....	7	1. <sup>a</sup>	-				
» » vidro .....	15	1. <sup>a</sup>	7				
Bolachas de embarque em barricas	11	2. <sup>a</sup>	-				
» não designadas.....	11	1. <sup>a</sup>	-				
Bolbos vegetaes não designados...	10	1. <sup>a</sup>	-				
Bolos doces .....	11	1. <sup>a</sup>	-				
Bolotas torradas .....	11	1. <sup>a</sup>	-				
Bonets .....	13	1. <sup>a</sup>	-				
Boquilhas ( <i>ferragem</i> ).....	5	2. <sup>a</sup>	-				
Borato de calcio ( <i>ou de cal</i> ).....	3	2. <sup>a</sup>	-				
» » sodio ( <i>ou de soda, borax</i> )	3	2. <sup>a</sup>	-				
Borax ( <i>borato de sodio</i> ).....	3	2. <sup>a</sup>	-				

Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas
Cabelo de cabra .....	4	1. <sup>a</sup>	—	Candieiros (excepto os de iluminação publica) .....	9	1. <sup>a</sup>	—
Cabides .....	6	1. <sup>a</sup>	5	Canhamaço .....	2	1. <sup>a</sup>	—
Cabos de bengalas, guarda-chuvas ou sombrinhas .....	—	1. <sup>a</sup>	—	Canhamo com preparo .....	4	1. <sup>a</sup>	8
» » madeira para ferramentas ou utensílios .....	5	2. <sup>a</sup>	—	» em bruto não prensado .....	4	1. <sup>a</sup>	8
Cacau artificial .....	11	1. <sup>a</sup>	—	» » prensado .....	4	2. <sup>a</sup>	—
» em grão .....	11	1. <sup>a</sup>	—	» » obra não designada .....	2	1. <sup>a</sup>	—
» moido (ou pisado) .....	11	1. <sup>a</sup>	—	» (semente de) .....	—	2. <sup>a</sup>	—
Cachimbos (ferragem) .....	5	2. <sup>a</sup>	—	Canos de chumbo .....	9	2. <sup>a</sup>	—
Cadeados .....	5	2. <sup>a</sup>	—	» » cobre .....	9	1. <sup>a</sup>	—
Cadeiras de ferro .....	6	1. <sup>a</sup>	—	» » estanho .....	4	2. <sup>a</sup>	—
» » verga .....	6	1. <sup>a</sup>	5	» » folha de Flandres .....	8	2. <sup>a</sup>	—
» » não designadas .....	6	1. <sup>a</sup>	5	» » latão .....	9	1. <sup>a</sup>	—
Cadernas (poleame) .....	5	2. <sup>a</sup>	—	» » zinco .....	8	2. <sup>a</sup>	—
Café artificial .....	11	1. <sup>a</sup>	—	Capachos .....	6	1. <sup>a</sup>	—
» em bruto .....	11	1. <sup>a</sup>	—	Capitonnés carregados com mobilia, montados ou não sobre rodas ..	—	1. <sup>a</sup>	5
» moido .....	11	1. <sup>a</sup>	—	Carbonato de amonio (alcali volatil) .....	3	2. <sup>a</sup>	—
» torrado .....	11	1. <sup>a</sup>	—	» » chumbo .....	3	2. <sup>a</sup>	—
Cairo com preparo .....	4	1. <sup>a</sup>	8	» » potassio (ou de potassa) .....	3	2. <sup>a</sup>	—
» em bruto não prensado .....	4	1. <sup>a</sup>	8	» » sodio natural (barrilha) .....	3	3. <sup>a</sup>	—
» » » prensado .....	4	2. <sup>a</sup>	—	» » sodio (sal de soda) .....	3	2. <sup>a</sup>	—
» » » obra não designada .....	2	1. <sup>a</sup>	—	Cardas (prego para calçado) .....	5	2. <sup>a</sup>	—
Caixilhos para colchões .....	6	1. <sup>a</sup>	8	» para cardar .....	—	1. <sup>a</sup>	—
Caixotins .....	6	1. <sup>a</sup>	—	Cardo seco .....	—	1. <sup>a</sup>	—
Calafeto .....	4	2. <sup>a</sup>	8	Carnauba (cera vegetal) em bruto ..	19	1. <sup>a</sup>	—
Calçado não designado .....	13	1. <sup>a</sup>	—	» (» » ) » obra não			
Caloriferos .....	4	1. <sup>a</sup>	—	designada .....	19	1. <sup>a</sup>	—
Camarões (ganchos) .....	5	2. <sup>a</sup>	—	Carneira (pele) em obra .....	18	1. <sup>a</sup>	—
Camas de madeira .....	6	1. <sup>a</sup>	5	Carroá com preparo .....	4	1. <sup>a</sup>	8
» » metal .....	6	1. <sup>a</sup>	—	Carroá em bruto .....	4	2. <sup>a</sup>	8
Camions carregados com mobilia, montados ou não sobre rodas ..	—	1. <sup>a</sup>	5	» » obra não designada .....	2	1. <sup>a</sup>	—
Campainhas .....	—	1. <sup>a</sup>	—	Cartão em folhas .....	16	1. <sup>a</sup>	—
Campanulas de vidro .....	15	1. <sup>a</sup>	7	Cartuchos de papel (não impressos nem ornamentados) .....	16	1. <sup>a</sup>	—
Camurça .....	18	1. <sup>a</sup>	6	Carvão animal acondicionado .....	3	2. <sup>a</sup>	—

Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas
1.ª	2.ª	3.ª	4.ª	5.ª	6.ª		
Castanhas doces ( <i>confeitoria</i> )....	11	1.ª	—	Cherva com preparo.....	1	1.ª	8
» do Maranhão.....	11	1.ª	—	» em bruto <i>não prensada</i> ...	1	1.ª	8
Cataventos.....	4	2.ª	—	» » » prensada.....	1	2.ª	—
Catres de madeira.....	6	1.ª	5	» em obra não designada...	2	1.ª	—
Caucho em bruto.....	9	1.ª	—	Chicoria ( <i>raiz de</i> ) em bruto .....	—	2.ª	—
Cavala ( <i>sarda</i> ) salgada.....	12	3.ª	—	» ( » ) moida ( <i>pisada</i> )..	11	1.ª	—
Cavilhas metálicas ( <i>excepto as cavilhas para rails</i> ).....	5	2.ª	—	» ( » ) torrada.....	11	1.ª	—
Cebolas de flores.....	10	1.ª	—	Chinelos.....	13	1.ª	—
Ceirões.....	2	1.ª	—	Chloreto de amonio.....	3	2.ª	—
Cera em bruto.....	19	1.ª	—	» » bario .....	3	2.ª	—
» » obra não designada .....	19	1.ª	—	» » chumbo .....	3	2.ª	—
» mineral ( <i>ozokerita</i> ) em bruto.	19	1.ª	—	» » estanho .....	3	2.ª	—
» » ( » ) » obra	19	1.ª	—	» » ferro .....	3	2.ª	—
» » não designada .....	19	1.ª	—	» » magnesio .....	3	2.ª	—
» vegetal ( <i>carnauba</i> ) em bruto	19	1.ª	—	» » manganesio .....	3	2.ª	—
» » ( » ) em obra	19	1.ª	—	» » zinco .....	3	2.ª	—
» » não designada .....	19	1.ª	—	Chlorhydrato de amonio .....	3	2.ª	—
Cevada germinada ( <i>malte</i> ) .....	14	1.ª	—	Chocalhos .....	4	1.ª	—
» torrada .....	11	1.ª	—	Chocas .....	4	1.ª	—
Cevadinha.....	11	1.ª	—	Chocolate .....	11	1.ª	—
Chales.....	2	1.ª	—	Chumaceiras ( <i>excepto as de ferro ou aço</i> ) .....	4	1.ª	—
Chaminés de vidro .....	15	1.ª	7	Chumbo de caça .....	4	2.ª	—
» não designadas .....	4	1.ª	—	» » solda .....	9	1.ª	—
Chapa de vidro comum ( <i>vidraça sem cor e não polida</i> ) .....	15	1.ª	—	» em canos ( <i>tubos</i> ) .....	9	2.ª	—
Chapas de chumbo para pilhas ou para acumuladores electricos...	—	3.ª	—	Cigarros de tabaco .....	20	1.ª	—
Chapeleiras vasias.....	6	1.ª	—	Cilhas .....	2	1.ª	—
Chapeus de feltro sem adornos...	13	1.ª	—	Cinabrio ( <i>vermelhão, sulfureto de mercurio nativo</i> ) .....	3	2.ª	—
» » palha .....	13	1.ª	—	Clarificantes para bebidas não designados .....	3	2.ª	—
» » sol .....	13	1.ª	—	Cobalto ( <i>azul de</i> ) .....	3	2.ª	—
Charutos de tabaco.....	20	1.ª	—	Cobertores .....	2	1.ª	—
Chaves ( <i>de fechaduras ou de cadeados e de latas de conservas e analogas</i> )	5	2.ª	—	Cobre em bruto .....	4	2.ª	—
Chaves (ferramenta).....	5	2.ª	—	» laminado .....	4	2.ª	—
				» em obra não designada .....	4	2.ª	—

Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos - Toneladas	Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos - Toneladas
Cobrejões.....	2	1. <sup>a</sup>	-	Cravação ( <i>cravos, escapulas, parafusos e pregos</i> ) não designada...	5	2. <sup>a</sup>	-
Côcos cheios .....	11	1. <sup>a</sup>	-	Cravos ( <i>pregaria</i> ) .....	5	2. <sup>a</sup>	-
» (cascas de) .....	-	2. <sup>a</sup>	-	Cremes ( <i>graxas para calçado ou correame</i> ) .....	11	1. <sup>a</sup>	-
Coelheiras ( <i>arreios</i> ).....	-	1. <sup>a</sup>	-	Cremonas ( <i>fechos para portas</i> )....	5	2. <sup>a</sup>	-
Coiros artificiales .....	18	1. <sup>a</sup>	-	Cremor tartaro.....	3	2. <sup>a</sup>	-
» curtidos <i>não designados</i> ...	18	1. <sup>a</sup>	6	Crina em bruto .....	1	1. <sup>a</sup>	8
Colchões de arame .....	6	1. <sup>a</sup>	5	» » obra <i>não designada</i> .....	2	1. <sup>a</sup>	-
» » molas.....	6	1. <sup>a</sup>	5	» vegetal em bruto.....	1	1. <sup>a</sup>	8
» <i>não designados</i> .....	6	1. <sup>a</sup>	5	» » » obra <i>não designada</i> .....	2	1. <sup>a</sup>	-
Colheres de chumbo.....	5	1. <sup>a</sup>	-	Cristaes de soda .....	3	2. <sup>a</sup>	-
» » estanho .....	5	1. <sup>a</sup>	-	Cristal ( <i>vidro fino</i> ) em obra.....	15	1. <sup>a</sup>	7
» » ferro.....	5	1. <sup>a</sup>	-	Cutelaria ( <i>excepto os instrumentos de cirurgia</i> ) .....	5	1. <sup>a</sup>	-
» » metaes <i>não designados, excepto os preciosos</i>	5	1. <sup>a</sup>	-				
» » pau.....	-	2. <sup>a</sup>	-				
» para fundição.....	4	2. <sup>a</sup>	-				
» » sondagem.....	4	2. <sup>a</sup>	-				
Cola .....	3	1. <sup>a</sup>	-				
Colmeias.....	-	1. <sup>a</sup>	-				
Conchas de ferro fundido.....	4	2. <sup>a</sup>	-				
Confeitaria ( <i>generos de</i> ).....	11	1. <sup>a</sup>	-				
Confetti ( <i>papelinhos</i> ) .....	16	1. <sup>a</sup>	-				
Conservas alimenticias <i>não designadas</i> .....	11	1. <sup>a</sup>	-				
Copiadores de cartas.....	16	1. <sup>a</sup>	-				
Copos de vidro .....	15	1. <sup>a</sup>	7				
Cordel.....	11	1. <sup>a</sup>	8				
Cordovão .....	18	1. <sup>a</sup>	6				
Correias de transmissão.....	18	1. <sup>a</sup>	-				
» » » artificiales ..	18	1. <sup>a</sup>	-				
Cortiços .....	-	1. <sup>a</sup>	-				
Cosinhas economicas ( <i>fogareiros de ferro</i> ) .....	4	3. <sup>a</sup>	-				
Cotão de lã ( <i>tuniz</i> ) .....	1	2. <sup>a</sup>	5				

Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas
<b>Desincrustantes (para limpeza de geradores de vapor).....</b>	3	2. <sup>a</sup>	—	Estambre ( <i>lã penteada</i> ).....	1	1. <sup>a</sup>	—
Desperdícios de algodão ( <i>excepto os sujos e a massa-roquinha</i> ).....	1	1. <sup>a</sup>	—	Estanho de solda.....	9	1. <sup>a</sup>	—
» » estopa.....	1	2. <sup>a</sup>	8	» em obra <i>não designada</i> ...	4	2. <sup>a</sup>	—
» » lã penteada.....	1	2. <sup>a</sup>	5	Estearinha .....	17	1. <sup>a</sup>	8
» » linho .....	1	2. <sup>a</sup>	8	Esteiras .....	6	1. <sup>a</sup>	—
Dessecantes ( <i>para pintura</i> ).....	3	2. <sup>a</sup>	—	Estôpa com preparo .....	1	1. <sup>a</sup>	8
Dextrina.....	3	2. <sup>a</sup>	—	» em bruto <i>não prensada</i> ..	1	1. <sup>a</sup>	8
Dóce.....	11	1. <sup>a</sup>	—	» » » prensada.....	1	2. <sup>a</sup>	—
				» » » obra <i>não designada</i> ..	2	1. <sup>a</sup>	—
				Estores ( <i>excepto os de madeira</i> ) ..	6	1. <sup>a</sup>	—
				Estribos .....	5	1. <sup>a</sup>	—
				Extracto de campeche.....	3	2. <sup>a</sup>	—
				» » carne .....	11	1. <sup>a</sup>	—
				» » castanheiro.....	3	2. <sup>a</sup>	—
				» » quebracho .....	3	2. <sup>a</sup>	—
				Extractos para tinturaria <u>não designados</u> .....	3	2. <sup>a</sup>	—
				» taninosos para cortumes, <u>não designados</u> .....	3	2. <sup>a</sup>	—
<b>Enxergas.....</b>	6	1. <sup>a</sup>	5				
Enxergões.....	6	1. <sup>a</sup>	5				
Escabeches.....	11	1. <sup>a</sup>	—				
Escapulas ( <i>excepto as de carris</i> )...	5	2. <sup>a</sup>	—				
Escarradores.....	6	1. <sup>a</sup>	—				
Escovas.....	—	1. <sup>a</sup>	—				
Esmeril.....	3	2. <sup>a</sup>	—				
Espanadores.....	—	1. <sup>a</sup>	—				
Espartilhos.....	13	1. <sup>a</sup>	—				
Esparto com preparo.....	1	1. <sup>a</sup>	8				
» em bruto <i>não prensado</i> ...	1	2. <sup>a</sup>	8	<b>Facas (<i>excepto as mechanicas ou de metaes preciosos</i>).....</b>	5	1. <sup>a</sup>	—
» » » prensado.....	1	3. <sup>a</sup>	—	Falcassa .....	1	2. <sup>a</sup>	8
» » » obra <i>não designada</i> ...	2	1. <sup>a</sup>	—	Farinha de arroz <u>em pacotes ou quaesquer taras</u> , <i>excepto barricas ou sacaria ordinaria</i> .....	11	1. <sup>a</sup>	—
Espelhos.....	6	1. <sup>a</sup>	5				
Esquentadores para banho.....	9	1. <sup>a</sup>	—				
Essencia de terebintina ( <i>agua-ras comum</i> ).....	3	2. <sup>a</sup>	—				

Mercadorias (I)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Mercadorias (I)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas
Farinha de centeio em pacotes ou quaesquer taras, excepto barricas ou sacaria ordinaria.....	11	1. <sup>a</sup>	-	Ferro cobreado, dourado, galvanizado, nickelado, prateado » coberto com qualquer metal » não designado.....	4	1. <sup>a</sup>	-
» de cevada em pacotes ou quaesquer taras, excepto barricas ou sacaria ordinaria.....	11	1. <sup>a</sup>	-	» esmaltado .....	4	1. <sup>a</sup>	-
» de fava em pacotes ou quaesquer taras, excepto barricas ou sacaria ordinaria.....	11	1. <sup>a</sup>	-	» polido .....	4	1. <sup>a</sup>	-
» de milho em pacotes ou quaesquer taras, excepto barricas ou sacaria ordinaria.....	11	1. <sup>a</sup>	-	» torneado .....	4	1. <sup>a</sup>	-
» de pau (mandioca).....	11	1. <sup>a</sup>	-	Ferros de engomar.....	5	1. <sup>a</sup>	-
» de trigo em pacotes ou quaesquer taras, excepto barricas ou sacaria ordinaria.....	11	1. <sup>a</sup>	-	Fibras (filamentos) textis não designadas, com preparo .....	4	1. <sup>a</sup>	8
» (filamentos) textis não designadas em bruto, não prensadas.....				» (filamentos) textis não designadas em bruto, prensadas .....	4	1. <sup>a</sup>	8
» (filamentos) textis não designadas em bruto, prensadas .....				» (filamentos) textis não designadas, em obra não designada .....	2	1. <sup>a</sup>	-
Faria.....	11	1. <sup>a</sup>	-	Filaça.....	1	2. <sup>a</sup>	8
Fato.....	13	1. <sup>a</sup>	-	Filtros .....	6	1. <sup>a</sup>	-
Fava torrada.....	11	1. <sup>a</sup>	-	Fios de trapo sujos.....	2	2. <sup>a</sup>	-
Favos (com ou sem mel).....	19	1. <sup>a</sup>	-	» não designados (excepto os de seda ou com ouro ou prata).....	2	1. <sup>a</sup>	-
Fazendas não designadas (excepto as de seda).....	2	1. <sup>a</sup>	-	Fitas para medir.....	-	1. <sup>a</sup>	-
Fechaduras.....	5	2. <sup>a</sup>	-	» de papel.....	16	1. <sup>a</sup>	-
Fechos.....	5	2. <sup>a</sup>	-	» não designadas (excepto as de seda, de magnesio ou com ouro ou prata).....	2	1. <sup>a</sup>	-
Feltros (excepto os betumados, aca- troados ou asphaltados) .....	2	1. <sup>a</sup>	-	Flôres de alfazema .....	-	1. <sup>a</sup>	5
Fermento (levedura) .....	11	1. <sup>a</sup>	-	Fluo-silicato de magnesio .....	3	2. <sup>a</sup>	-
Ferraduras .....	5	2. <sup>a</sup>	-	» » » potassio (ou de potassa).....	3	2. <sup>a</sup>	-
Ferragens não designadas .....	5	2. <sup>a</sup>	-	Fluo-silicato de sodio (ou de soda) .....	3	2. <sup>a</sup>	-
Ferramentas não designadas .....	5	2. <sup>a</sup>	-	Fogareiros de barro .....	7	3. <sup>a</sup>	8
Ferro bronzeado.....	4	1. <sup>a</sup>	-	» ferro .....	4	2. <sup>a</sup>	-



Mercadorias (I)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Mercadorias (I)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas
Herva döce .....	11	1. <sup>a</sup>	—	Lã artificial ( <i>mungo</i> ) .....	1	2. <sup>a</sup>	—
Hortaliças <i>não designadas</i> em conserva .....	11	1. <sup>a</sup>	—	» cardada .....	1	2. <sup>a</sup>	—
Hydrato de potassio ( <i>potassa caustica</i> ) .....	3	2. <sup>a</sup>	—	» de cabra ( <i>cachemira</i> ) .....	1	1. <sup>a</sup>	—
» » sodio ( <i>soda caustica</i> ) .....	3	2. <sup>a</sup>	—	» » camelô .....	1	1. <sup>a</sup>	—
Hypochlorito de calcio ( <i>ou de cal</i> ) .....	3	2. <sup>a</sup>	—	» em fio ( <i>fio de lã</i> ) .....	2	1. <sup>a</sup>	—
» » potassio ( <i>ou de potassa</i> ) .....	3	2. <sup>a</sup>	—	» lavada em rama .....	1	2. <sup>a</sup>	—
» » sodio ( <i>ou de soda</i> ) .....	3	2. <sup>a</sup>	—	» penteada ( <i>estambre</i> ) .....	1	1. <sup>a</sup>	—
Hyposulfito de calcio ( <i>ou de cal</i> ) .....	3	2. <sup>a</sup>	—	» suja .....	1	2. <sup>a</sup>	8
» » potassio ( <i>ou de potassa</i> ) .....	3	2. <sup>a</sup>	—	» tecida .....	2	1. <sup>a</sup>	—
» » sodio ( <i>ou de soda</i> ) .....	3	2. <sup>a</sup>	—	Lacas <i>não designadas</i> .....	3	1. <sup>a</sup>	—
Hyposulfito de calcio ( <i>ou de cal</i> ) .....	3	2. <sup>a</sup>	—	Ladrilhos de vidro .....	15	2. <sup>a</sup>	—
» » potassio ( <i>ou de potassa</i> ) .....	3	2. <sup>a</sup>	—	Lages de vidro .....	15	2. <sup>a</sup>	—
» » sodio ( <i>ou de soda</i> ) .....	3	2. <sup>a</sup>	—	Lampadas <i>não designadas</i> .....	9	1. <sup>a</sup>	—
Impressos <i>não designados</i> .....	16	1. <sup>a</sup>	—	» para soldar ( <i>ferramenta</i> ) .....	5	1. <sup>a</sup>	—
Junça em bruto .....	—	2. <sup>a</sup>	—	Lamparinas .....	—	1. <sup>a</sup>	—
» » obra .....	—	1. <sup>a</sup>	—	Lançadeiras .....	—	1. <sup>a</sup>	—
Junco para atar .....	—	1. <sup>a</sup>	—	Lanternas .....	9	1. <sup>a</sup>	—
» ( <i>varas de</i> ) em bruto .....	—	2. <sup>a</sup>	—	Latão em bruto .....	4	2. <sup>a</sup>	—
» (» ») » obra .....	—	1. <sup>a</sup>	—	» » obra <i>não designada</i> .....	9	1. <sup>a</sup>	—
Juta com preparo .....	1	1. <sup>a</sup>	8	» » laminado .....	4	2. <sup>a</sup>	—
» em bruto <i>não prensada</i> .....	1	1. <sup>a</sup>	8	Lavatorios .....	6	1. <sup>a</sup>	5
» » » <i>prensada</i> .....	1	2. <sup>a</sup>	—	Legumes em conserva .....	11	1. <sup>a</sup>	—
» » » <i>obra não designada</i> .....	2	1. <sup>a</sup>	—	Leite conservado, concentrado, condensado, esterilizado, etc .....	11	1. <sup>a</sup>	—
Junça em bruto .....	—	2. <sup>a</sup>	—	Leitos de madeira .....	6	1. <sup>a</sup>	5
» » obra .....	—	1. <sup>a</sup>	—	» » metal .....	6	1. <sup>a</sup>	—
Junco para atar .....	—	1. <sup>a</sup>	—	Lenços ( <i>excepto os de seda</i> ) .....	2	1. <sup>a</sup>	—
» ( <i>varas de</i> ) em bruto .....	—	2. <sup>a</sup>	—	Letras de imprensa ( <i>typo</i> ) .....	—	1. <sup>a</sup>	—
» (» ») » obra .....	—	1. <sup>a</sup>	—	Levedura ( <i>fermento</i> ) .....	11	1. <sup>a</sup>	—
Juta com preparo .....	1	1. <sup>a</sup>	8	Lichens para tinturaria .....	3	2. <sup>a</sup>	—
» em bruto <i>não prensada</i> .....	1	1. <sup>a</sup>	8	Ligas para soldar ( <i>solda</i> ) <i>não designadas</i> .....	9	1. <sup>a</sup>	—
» » » <i>prensada</i> .....	1	2. <sup>a</sup>	—	Limas (ferramentas) .....	5	2. <sup>a</sup>	—
» » » <i>obra não designada</i> .....	2	1. <sup>a</sup>	—	Linhaça ( <i>farinha de</i> ) .....	—	1. <sup>a</sup>	—
Junça em bruto .....	—	2. <sup>a</sup>	—	Linhagem em peça .....	2	1. <sup>a</sup>	—
» » » <i>obra não designada</i> .....	—	—	Linhas ( <i>excepto as de seda</i> ) .....	2	1. <sup>a</sup>	—	

Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas
Linho com preparo.....	1	1. <sup>a</sup>	8	Macacos (aparelhos para elevação)	5	1. <sup>a</sup>	—
» em bruto .....	1	2. <sup>a</sup>	8	Machados.....	5	2. <sup>a</sup>	—
» <u>obra não designada</u> ....	2	1. <sup>a</sup>	—	Machas-femeas (ferragem) .....	5	2. <sup>a</sup>	—
Linoleum ( <i>oleados</i> ) .....	6	1. <sup>a</sup>	—	Machinas de costura.....	6	1. <sup>a</sup>	—
Livros .....	16	1. <sup>a</sup>	—	Maços de ferro .....	5	2. <sup>a</sup>	—
Lixa de areia.....	3	2. <sup>a</sup>	—	» » madeira.....	5	2. <sup>a</sup>	—
» » esmeril .....	3	2. <sup>a</sup>	—	Madeira de tinturaria.....	3	2. <sup>a</sup>	—
» » peixe .....	3	2. <sup>a</sup>	—	Malaguetas em conserva.....	11	1. <sup>a</sup>	—
» » vidro .....	3	2. <sup>a</sup>	—	Malas vasias .....	6	1. <sup>a</sup>	—
Lixivias <i>não designadas</i> .....	3	3. <sup>a</sup>	—	Malhos de ferro .....	5	2. <sup>a</sup>	—
Lona em peça .....	2	1. <sup>a</sup>	—	Malte ( <i>cevada germinada</i> ) sem preparo .....	14	1. <sup>a</sup>	—
Louça de barro ordinaria.....	7	3. <sup>a</sup>	8	» ( <i>cevada germinada</i> ) preparado	11	1. <sup>a</sup>	—
» » <u>não designada</u> .....	7	1. <sup>a</sup>	—	Mandioca ( <i>farinha de pau</i> ).....	11	1. <sup>a</sup>	—
» » cobre.....	4	1. <sup>a</sup>	—	Mangueiras .....	9	1. <sup>a</sup>	—
» » estanho.....	4	2. <sup>a</sup>	—	Mantas ( <i>cobertores</i> ) .....	2	1. <sup>a</sup>	—
» » ferro <u>coberto com metálicas</u> .....	4	1. <sup>a</sup>	—	Manteiga de vaca.....	11	1. <sup>a</sup>	—
» » esmaltado.....	4	1. <sup>a</sup>	—	Manuscriptos.....	16	1. <sup>a</sup>	—
» » <u>não designada</u> .....	4	1. <sup>a</sup>	—	Margarina .....	17	1. <sup>a</sup>	—
» » grés .....	7	1. <sup>a</sup>	—	Mariscos em conserva.....	11	1. <sup>a</sup>	—
» » pó de pedra ( <i>faiança</i> ) ..	7	1. <sup>a</sup>	—	Marretas .....	5	2. <sup>a</sup>	—
» » porcelana .....	7	1. <sup>a</sup>	—	Martelos.....	5	2. <sup>a</sup>	—
» <u>não designada</u> .....	7	1. <sup>a</sup>	—	Massa de tomate.....	11	1. <sup>a</sup>	8
Lupulo .....	14	1. <sup>a</sup>	—	» » vidraceiro .....	3	1. <sup>a</sup>	—
Lustres .....	9	1. <sup>a</sup>	—	» isoladora.....	3	1. <sup>a</sup>	—
Luvas de cairo .....	—	1. <sup>a</sup>	—	» para rôlos typographicos ..	3	1. <sup>a</sup>	—
» » crina .....	—	1. <sup>a</sup>	—	Massaroquinha .....	1	2. <sup>a</sup>	—
Lithographias ( <i>impressos</i> ) .....	16	1. <sup>a</sup>	—	Massas alimenticias <i>não designadas</i> .....	11	1. <sup>a</sup>	—
				Materias corantes ( <i>para estamperia ou tinturaria</i> ) <u>não designadas</u> ..	3	2. <sup>a</sup>	—
				Medidas <u>não designadas</u> .....	4	1. <sup>a</sup>	—
				Mel .....	11	1. <sup>a</sup>	—
				Melaço .....	3	2. <sup>a</sup>	—
				Mercearia ( <i>generos de</i> ) <u>não designada</u> ..	11	1. <sup>a</sup>	—

Mercadorias (I)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Mercadorias (I)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas
Merlim.....	11	1. <sup>a</sup>	8	Naphtalina .....	3	2. <sup>a</sup>	—
Mesas de bilhar.....	6	1. <sup>a</sup>	5	Nastro (excepto o de seda ou com ouro ou prata) .....	2	1. <sup>a</sup>	—
Metaes <u>não designados</u> (excepto os preciosos) em bruto .....	4	2. <sup>a</sup>	—	Navalhas .....	5	1. <sup>a</sup>	—
» <u>não designados</u> (excepto os preciosos) em obra lisa ..	4	1. <sup>a</sup>	—	Negro animal acondicionado .....	3	2. <sup>a</sup>	—
» <u>não designados</u> (excepto os preciosos) laminados ..	4	2. <sup>a</sup>	—	» de fumo .....	3	2. <sup>a</sup>	—
Mexilhão em conserva .....	11	1. <sup>a</sup>	—	» mineral .....	3	2. <sup>a</sup>	—
Milho meudo (painço) .....	11	2. <sup>a</sup>	—	Nickel em bruto .....	4	1. <sup>a</sup>	—
Minio de chumbo (zarcão) .....	3	2. <sup>a</sup>	—	» laminado .....	4	1. <sup>a</sup>	—
» ferro .....	3	2. <sup>a</sup>	—	Nitrato de amonio (ou de amonia) ..	3	2. <sup>a</sup>	—
Mobilia de ferro .....	6	1. <sup>a</sup>	—	» bario (ou de barita) ..	3	2. <sup>a</sup>	—
» <u>não designada</u> .....	6	1. <sup>a</sup>	5	» chumbo .....	3	2. <sup>a</sup>	—
Moinhos portateis .....	5	1. <sup>a</sup>	—	» estroncio (ou de estronciana) ..	3	2. <sup>a</sup>	—
Molduras .....	6	1. <sup>a</sup>	5	» ferro .....	3	2. <sup>a</sup>	—
Mós de afiar montadas.....	5	1. <sup>a</sup>	—	Nitrito de amonio (ou de amoniaco) ..	3	2. <sup>a</sup>	—
» amolar montadas .....	5	1. <sup>a</sup>	—	» sodio (ou de soda) .....	3	2. <sup>a</sup>	—
Mostarda em grão.....	11	1. <sup>a</sup>	—				
» <u>preparada ou em pó</u> ..	11	1. <sup>a</sup>	—				
Moveis de ferro <u>não designados</u> ..	6	1. <sup>a</sup>	—				
» <u>não designados</u> .....	6	1. <sup>a</sup>	5				
Mungo (lã artificial) .....	1	2. <sup>a</sup>	—				
Muriato de amonio (ou de amonia) ..	3	2. <sup>a</sup>	—	<u>Obra de marceneiro não designada</u> .....	6	1. <sup>a</sup>	5
» <u>potassio (ou de potassa)</u> ..	3	2. <sup>a</sup>	—	» serralheiro não designada .....	5	1. <sup>a</sup>	—
Musgo comum .....	3	2. <sup>a</sup>	—	» vassoureiro não designada .....	—	2. <sup>a</sup>	—
Musgos para tinturaria: .....	3	2. <sup>a</sup>	—	Ocres (ocas) preparados (ou manipulados) .....	3	2. <sup>a</sup>	—
				Oleados <u>não designados</u> .....	6	1. <sup>a</sup>	—
				Opalina laminada (para revestimento de paredes) .....	15	2. <sup>a</sup>	—
				Ossos calcinados acondicionados ..	3	2. <sup>a</sup>	—
				Ostras em conserva .....	11	1. <sup>a</sup>	—
				Ourelos .....	4	2. <sup>a</sup>	—

Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas
Ouropimento ( <i>sulfureto amarelo de arsenico</i> ) .....	3	2. <sup>a</sup>	—	Papel em sobrescriptos.....	16	1. <sup>a</sup>	—
Ovas de peixe <u>salgadas, em salmoura ou prensadas</u> .....	11	1. <sup>a</sup>	—	» impresso.....	16	1. <sup>a</sup>	—
Oxalato de potassio ( <i>ou de potassa, sal d'azendas</i> ) .....	3	2. <sup>a</sup>	—	» manuscripto .....	16	1. <sup>a</sup>	—
Oxido de antimonio .....	3	2. <sup>a</sup>	—	» mata-borrão .....	16	1. <sup>a</sup>	—
» » chumbo ( <i>zarcão</i> ) .....	3	2. <sup>a</sup>	—	Papel ondulado ( <i>para acondicionamento ou embrulho</i> ) .....	16	2. <sup>a</sup>	8
» » cobre.....	3	2. <sup>a</sup>	—	» para forrar casas, <u>envernizado ou aveludado, imitações de coiro</u> .....	6	1. <sup>a</sup>	—
» » zinco .....	3	2. <sup>a</sup>	—	» para forrar casas, <i>não designado</i> .....	6	2. <sup>a</sup>	—
Ozokerita ( <i>céra mineral</i> ) em bruto .....	19	1. <sup>a</sup>	—	Papelão em bruto .....	16	2. <sup>a</sup>	8
» (» » ) em obra <i>não designada</i> .....	19	1. <sup>a</sup>	—	Papelinhos ( <i>confetti</i> ) .....	16	1. <sup>a</sup>	—
Painço ( <i>milho meudo</i> ) .....	11	2. <sup>a</sup>	—	Parafina .....	17	1. <sup>a</sup>	8
Palha de painço em bruto .....	—	2. <sup>a</sup>	—	Parafusos ( <i>excepto os de rails</i> ) .....	5	2. <sup>a</sup>	—
» » » » obra .....	—	1. <sup>a</sup>	—	Pára-raios .....	4	2. <sup>a</sup>	—
Palma em bruto .....	—	2. <sup>a</sup>	—	Pastas para limpar metaes .....	11	1. <sup>a</sup>	—
» » obra <u>não designada (excepto taras)</u> .....	—	2. <sup>a</sup>	—	Pastelaria ( <i>generos de</i> ) .....	11	1. <sup>a</sup>	—
Panos <u>não designados (excepto os de seda e os de enfardamento usados)</u> .....	2	1. <sup>a</sup>	—	Pastilhas doces ( <i>confeitoria</i> ) .....	11	1. <sup>a</sup>	—
Papel alcatroado .....	16	3. <sup>a</sup>	8	Pau de campeche .....	3	2. <sup>a</sup>	—
» de embrulho <i>não designado</i> .....	16	2. <sup>a</sup>	8	Paus para obra de bengaleiro .....	—	2. <sup>a</sup>	—
» » escrever .....	16	1. <sup>a</sup>	—	» » tinturaria .....	3	2. <sup>a</sup>	—
» » filtrar .....	16	1. <sup>a</sup>	8	Peças de machinas de costura .....	6	1. <sup>a</sup>	—
» » impressão .....	16	1. <sup>a</sup>	8	Pederneiras montadas .....	5	1. <sup>a</sup>	—
» » seda .....	16	1. <sup>a</sup>	—	Pedra de afiar montada .....	5	1. <sup>a</sup>	—
» » vidro ( <i>lixa</i> ) .....	3	2. <sup>a</sup>	—	» » amolar montada .....	5	1. <sup>a</sup>	—
				» » hume ( <i>alumen</i> ) .....	3	2. <sup>a</sup>	—
				» » pomes .....	3	2. <sup>a</sup>	—
				Peixe de conserva .....	11	1. <sup>a</sup>	—
				» » defumado .....	11	1. <sup>a</sup>	—
				» » em salmoura .....	12	3. <sup>a</sup>	—
				» » prensado .....	12	3. <sup>a</sup>	—
				» » salgado <i>não designado</i> .....	12	3. <sup>a</sup>	—
				» » salpicado <i>não designado</i> .....	12	3. <sup>a</sup>	—
				» » seco <i>não designado</i> .....	12	3. <sup>a</sup>	—

Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas
Peles curtidas <i>não designadas</i> .....	48	1. <sup>a</sup>	6	Porcelana ( <i>louça de</i> ).....	7	1. <sup>a</sup>	-
Pelica.....	48	1. <sup>a</sup>	6	Potassa ( <i>carbonato de potassio</i> ) do comercio .....	3	2. <sup>a</sup>	-
Pelo de cabra.....	4	1. <sup>a</sup>	-	» carbonatada .....	3	2. <sup>a</sup>	-
Perlassa ( <i>potassa em bruto da America</i> ).....	3	2. <sup>a</sup>	-	» caustica ( <i>hydrato de potassio</i> ).....	3	2. <sup>a</sup>	-
Peroxido de ferro.....	3	2. <sup>a</sup>	-	» refinada.....	3	2. <sup>a</sup>	-
Pesos de metal.....	4	1. <sup>a</sup>	-	Potes de barro .....	6	1. <sup>a</sup>	8
Pevides.....	11	1. <sup>a</sup>	-	Pratos de cartão ( <i>papel</i> ).....	16	1. <sup>a</sup>	-
Pharoes ( <i>lanternas</i> ).....	9	1. <sup>a</sup>	-	» para balanças .....	4	1. <sup>a</sup>	-
Phormio com preparo.....	1	1. <sup>a</sup>	8	» <u>não designados</u> ( <i>excepto instrumentos de musica e os de maiores preciosos</i> ).....	7	1. <sup>a</sup>	-
» em bruto.....	1	2. <sup>a</sup>	8	Pregaria <i>não designada</i> .....	5	2. <sup>a</sup>	-
» <u>obra não designada</u> .....	2	1. <sup>a</sup>	-	Pregos.....	5	2. <sup>a</sup>	-
Phosphato de potassio ( <i>ou de potassa</i> ).....	3	2. <sup>a</sup>	-	Preparados taninosos para cortumes <u>não designados</u> .....	3	2. <sup>a</sup>	-
» » sodio ( <i>ou de soda</i> )....	3	2. <sup>a</sup>	-	Punhaes.....	5	1. <sup>a</sup>	-
Pias ( <i>bacias</i> ) de louça.....	7	1. <sup>a</sup>	-	Puxadores.....	5	2. <sup>a</sup>	-
Piassaba em bruto .....	-	2. <sup>a</sup>	-	Pyrolenhites .....	3	2. <sup>a</sup>	-
» <u>obra</u> .....	-	1. <sup>a</sup>	-				
Pilhas electricas .....	-	1. <sup>a</sup>	-				
Pimenta.....	11	1. <sup>a</sup>	-				
Pimentão em pó .. ..	11	1. <sup>a</sup>	-				
Pimentos em conserva .....	11	1. <sup>a</sup>	-				
Pinceis ( <i>e artefactos similares para pintura</i> ).....	5	1. <sup>a</sup>	-				
Pita com preparo .....	1	1. <sup>a</sup>	8				
» em bruto .....	1	2. <sup>a</sup>	8				
» <u>obra não designada</u> .....	2	1. <sup>a</sup>	-				
Placas de chumbo <u>para pilhas ou para acumuladores electricos</u> ..	-	3. <sup>a</sup>	-	Quebracho .....	3	2. <sup>a</sup>	-
Plantas tintoreas ( <i>para tinturaria</i> ) .....	3	2. <sup>a</sup>	-	Queijos .....	11	1. <sup>a</sup>	-
» vivas <u>não designadas</u> .....	10	1. <sup>a</sup>	-				
Pó de goma ( <i>amido</i> ) .....	11	1. <sup>a</sup>	8				
» » sapatos ( <i>negro de fumo</i> )....	3	2. <sup>a</sup>	-				
» » vidro .....	3	2. <sup>a</sup>	-				
Poleame.....	5	2. <sup>a</sup>	-				
Pontas de metal ( <i>cravos</i> ) .....	5	2. <sup>a</sup>	-				
Porcas de parafusos .....	5	2. <sup>a</sup>	-				

Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas
Raiz de chicoria em bruto.....	—	2. <sup>a</sup>	—	Roupa .....	13	4. <sup>a</sup>	—
» » » moida .....	11	1. <sup>a</sup>	—	Ruiva dos tintureiros .....	3	2. <sup>a</sup>	—
» » » torrada .....	11	1. <sup>a</sup>	—				
Raizes de tinturaria <i>não designadas</i> .....	3	2. <sup>a</sup>	—				
Ramia ( <i>urtiga branca</i> ) com preparo.....	4	1. <sup>a</sup>	8				
» ( » » ) em bruto ..	4	2. <sup>a</sup>	8	<b>Sabonetes</b> .....	11	1. <sup>a</sup>	—
» ( » » ) em obra <i>não designada</i> .....	2	1. <sup>a</sup>	—	Sacos de café.....	11	1. <sup>a</sup>	—
Rapé .....	20	1. <sup>a</sup>	—	» » papel ( <i>não impressos ou ornamentados</i> ) .....	16	1. <sup>a</sup>	—
Raphia.....	—	1. <sup>a</sup>	8	Saes de anilina .....	3	2. <sup>a</sup>	—
Ratoeiras .....	—	1. <sup>a</sup>	—	Sagu .....	11	1. <sup>a</sup>	—
Rebolos montados.....	5	1. <sup>a</sup>	—	Sal amoniaco .....	3	2. <sup>a</sup>	—
Rêde de arame de cobre .....	4	1. <sup>a</sup>	—	» comum ( <i>marinho ou gema</i> ) em pacotado .....	11	1. <sup>a</sup>	—
» » » latão.....	4	1. <sup>a</sup>	—	» de azedas ( <i>oxalato de potassio</i> ) .....	3	2. <sup>a</sup>	—
Rêdes de corda.....	—	1. <sup>a</sup>	8	» estanho ( <i>chloreto de estanho</i> ) .....	3	2. <sup>a</sup>	—
» para pesca .....	—	1. <sup>a</sup>	8	» » potassio ( <i>carbonato de potassio refinado</i> ) .....	3	2. <sup>a</sup>	—
Regadores .....	8	1. <sup>a</sup>	—	» » Saturno ( <i>acetato de chumbo</i> ) .....	3	2. <sup>a</sup>	—
Regnas de madeira para molduras ( <i>baguettes</i> ) .....	6	1. <sup>a</sup>	5	» » soda ( <i>carbonato de sodio refinado</i> ) .....	3	2. <sup>a</sup>	—
Retalhos d'alfaiate.....	—	2. <sup>a</sup>	—				
Retortas d'aço .....	4	1. <sup>a</sup>	—				
» de barro .....	7	3. <sup>a</sup>	8	Salepo .....	11	1. <sup>a</sup>	—
» » cobre .....	4	1. <sup>a</sup>	—	Saponaria .....	3	2. <sup>a</sup>	—
» » ferro .....	4	2. <sup>a</sup>	—	Sardas salgadas .....	12	3. <sup>a</sup>	—
» » grés .....	7	2. <sup>a</sup>	8	Sardinhas em conserva .....	11	1. <sup>a</sup>	—
» » vidro .....	15	1. <sup>a</sup>	7	» » salmoura .....	12	3. <sup>a</sup>	—
Retretes inodoras ( <i>water-closets</i> ) ..	9	1. <sup>a</sup>	—	» » prensadas em barricas ..	12	3. <sup>a</sup>	—
Rodelas de cautchuc .....	9	1. <sup>a</sup>	—	» » » latas encaixadas .....	—	2. <sup>a</sup>	—
Roldanas ( <i>poleame</i> ) .....	5	2. <sup>a</sup>	—				
Rolos de imprensa .....	3	1. <sup>a</sup>	—				
Rosmaninho .....	—	1. <sup>a</sup>	5				
Rotim com preparo .....	—	1. <sup>a</sup>	—				
» em bruto .....	—	2. <sup>a</sup>	—	Sarro de vinho .....	3	2. <sup>a</sup>	—
Rotim em obra <i>não designada</i> .....	—	1. <sup>a</sup>	—	Sebo em bruto .....	17	2. <sup>a</sup>	—
				» » velas .....	11	2. <sup>a</sup>	—

Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas
Sebo refinado .....	17	2. <sup>a</sup>	—	Sulfo-carbonato de potassio ( <i>ou de potassa</i> )....	3	2. <sup>a</sup>	—
Secantes para pintura .....	3	2. <sup>a</sup>	—	» » sodio ( <i>ou de soda</i> ) .....	3	2. <sup>a</sup>	—
Seiva de pinheiro sem preparo ...	3	2. <sup>a</sup>	—	Sulfureto de arsenico .....	3	2. <sup>a</sup>	—
Selas .....	—	1. <sup>a</sup>	—	» » mercurio nativo ( <i>vermelhão, cinabrio</i> ) ..	3	2. <sup>a</sup>	—
Selins .....	—	1. <sup>a</sup>	—	» » sodio ( <i>ou de soda</i> ) .....	3	2. <sup>a</sup>	—
Semola em pacotes ou quaesquer taras, excepto barricas ou sacos	11	1. <sup>a</sup>	—	Sumagre em preparações .....	3	2. <sup>a</sup>	—
Serapilheira ( <i>grossaria, linhagem</i> ) em peças.....	2	1. <sup>a</sup>	—	» sem preparo .....	3	2. <sup>a</sup>	—
Serpentinhas de papel ( <i>fitas</i> ).....	16	1. <sup>a</sup>	—	Sumaúma prensada .....	6	1. <sup>a</sup>	—
Serras ( <i>excepto as mechanicas</i> ) ...	5	2. <sup>a</sup>	—				
Silex ( <i>pederneira</i> ) montada.....	5	1. <sup>a</sup>	—				
Sílicato de potassio ( <i>ou de potassa</i> )	3	2. <sup>a</sup>	—				
» » sodio ( <i>ou de soda</i> ) .....	3	2. <sup>a</sup>	—				
Siphões de louça.....	7	1. <sup>a</sup>	—				
» » vidro.....	15	1. <sup>a</sup>	7				
Sobrescriptos ( <i>envelopes</i> ) .....	16	1. <sup>a</sup>	—				
Soda caustica ( <i>hydrato de sodio</i> ) ..	3	2. <sup>a</sup>	—				
» cristalisada.....	3	2. <sup>a</sup>	—				
» do comercio ( <i>carbonato de sodio</i> ).....	3	2. <sup>a</sup>	—	Tabaco em rama.....	20	1. <sup>a</sup>	8
» refinada .....	3	2. <sup>a</sup>	—	» fabricado .....	20	1. <sup>a</sup>	—
Sola .....	18	1. <sup>a</sup>	6	Tabúa em obra.....	6	1. <sup>a</sup>	5
Soldas ( <i>ligas para soldar</i> ) .....	9	1. <sup>a</sup>	—	Tachas ( <i>pregos</i> ).....	5	2. <sup>a</sup>	—
Sombrinhas .....	13	1. <sup>a</sup>	—	Talhas de barro .....	7	3. <sup>a</sup>	8
Sopas em conserva.....	11	1. <sup>a</sup>	—	» » folha de Flandres .....	8	1. <sup>a</sup>	8
Sorveteiras .....	6	1. <sup>a</sup>	—	» » louça.....	7	1. <sup>a</sup>	8
Sulfato de aluminio ( <i>ou de alumina</i> ).....	3	2. <sup>a</sup>	—	» » zinco.....	8	1. <sup>a</sup>	8
» » bario ( <i>ou de barita</i> )....	3	2. <sup>a</sup>	—	Talheres ( <i>excepto os de metaes preciosos</i> ) .....	5	1. <sup>a</sup>	—
» » chumbo .....	3	2. <sup>a</sup>	—	Tamancos .....	13	1. <sup>a</sup>	—
Sulfato de nickel.....	3	2. <sup>a</sup>	—	Tamaras .....	11	1. <sup>a</sup>	—
» » peroxido de ferro.....	3	2. <sup>a</sup>	—	Tanino .....	3	2. <sup>a</sup>	—
Sulfito de aluminio ( <i>ou de alumina</i> )	3	2. <sup>a</sup>	—	Tapeçaria ( <i>excepto a de seda</i> ).....	6	1. <sup>a</sup>	—
» » calcio ( <i>ou de cal</i> ).....	3	2. <sup>a</sup>	—	Tapioca .....	11	1. <sup>a</sup>	—
» » sodio ( <i>ou de soda</i> ) .....	3	2. <sup>a</sup>	—	Tartaro ( <i>sarro de vinho</i> ) .....	3	2. <sup>a</sup>	—

Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas
Tecidos metálicos .....	4	1. <sup>a</sup>	—	Torradores de café .....	4	2. <sup>a</sup>	—
» <u>não designados (excepto os de seda)</u> .....	2	1. <sup>a</sup>	—	Trapo lavado .....	—	2. <sup>a</sup>	—
Tecum ( <i>linho da Bahia</i> ) com pre- paro .....	1	1. <sup>a</sup>	8	Tubos de chumbo .....	9	2. <sup>a</sup>	—
» ( <i>linho da Bahia</i> ) em bruto .....	1	2. <sup>a</sup>	8	» » cobre .....	9	1. <sup>a</sup>	—
» ( <u>» » »</u> ) » <u>obra</u> <u>não designada</u> .....	2	1. <sup>a</sup>	—	» » folha de Flandres .....	8	2. <sup>a</sup>	—
Tela-couro .....	18	1. <sup>a</sup>	—	» » latão .....	9	1. <sup>a</sup>	—
Telas metálicas .....	4	1. <sup>a</sup>	—	» » zinco .....	8	2. <sup>a</sup>	—
» <u>preparadas para pintura</u> .....	—	1. <sup>a</sup>	—	Tuniz ( <i>cotão de lã</i> ) .....	1	2. <sup>a</sup>	5
Telha de barro vidrada .....	7	1. <sup>a</sup>	—	Typo de impressão .....	—	1. <sup>a</sup>	—
» » vidro .....	15	1. <sup>a</sup>	—				
Telhões de barro vidrados .....	7	1. <sup>a</sup>	—				
» » vidro .....	15	1. <sup>a</sup>	—				
Tensores de rosca ( <i>tornos, ferramenta</i> ) .....	5	2. <sup>a</sup>	—				
Terebintina comum ( <i>aguaz</i> ) .....	3	2. <sup>a</sup>	—				
Terras manipuladas .....	3	2. <sup>a</sup>	—				
» <u>preparadas</u> .....	3	2. <sup>a</sup>	—				
Tesoiras ( <i>excepto as mechanicas</i> ) ..	5	2. <sup>a</sup>	—				
Tijolos de vidro .....	15	2. <sup>a</sup>	—	Urzela .....	3	2. <sup>a</sup>	—
Tinhas de banho, de cobre .....	6	1. <sup>a</sup>	—	Utensílios de cozinha <u>não designados</u> .....	4	1. <sup>a</sup>	—
» » » , » ferro .....	6	1. <sup>a</sup>	—	» de jardinagem <u>não designados</u> .....	5	2. <sup>a</sup>	—
» » » , » » esmaltado .....	6	1. <sup>a</sup>	—				
» » » , » » folha de Flandres .....	6	1. <sup>a</sup>	—				
» » » , » » zinco .....	6	1. <sup>a</sup>	—				
Tintas <u>não designadas</u> ( <i>excepto as tintas de óleo em frascos ou bisnagas, de aguarela e de autografia</i> ) .....	3	2. <sup>a</sup>	—				
Tochas .....	19	1. <sup>a</sup>	—				
Toldos .....	6	1. <sup>a</sup>	—				
Torcidas .....	2	1. <sup>a</sup>	—				
Torneiras .....	9	1. <sup>a</sup>	—				
Tornos de apertar .....	5	2. <sup>a</sup>	—				

Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas	Mercadorias (1)	Grupos para vagões completos	Séries	Carga mínima dos vagões completos — Toneladas
Vasos ordinarios de barro para plantas .....	7	3. <sup>a</sup>	8	cepto a chapa colorida, gravada, impressa, pintada ou polida) ...	45	1. <sup>a</sup>	7
» de barro não designados ..	7	4. <sup>a</sup>	—	Vime em obra .....	—	4. <sup>a</sup>	5
Vassouras .....	—	2. <sup>a</sup>	—	Visco .....	3	2. <sup>a</sup>	—
Velame .....	—	1. <sup>a</sup>	—	Vitrines .....	6	1. <sup>a</sup>	5
Velas de cera .....	19	1. <sup>a</sup>	—	Vosgeline .....	3	2. <sup>a</sup>	—
» » estearina .....	11	1. <sup>a</sup>	—	.....	—	—	—
» » lona .....	—	1. <sup>a</sup>	—	.....	—	—	—
» » parafina .....	11	1. <sup>a</sup>	—	.....	—	—	—
» » sebo .....	11	2. <sup>a</sup>	—	.....	—	—	—
Ventiladores ( <i>excepto os de barro, ferro ou grés</i> ) .....	4	1. <sup>a</sup>	—	.....	—	—	—
Verdete ( <i>azebre</i> ) .....	3	2. <sup>a</sup>	—	Water-closets ( <i>retretes</i> ) .....	9	1. <sup>a</sup>	—
Verga em obra .....	—	1. <sup>a</sup>	5	.....	—	—	—
Vermelhão ( <i>cinabrio, sulfureto de mercurio nativo</i> ) .....	3	2. <sup>a</sup>	—	.....	—	—	—
Vernizes não designados ( <i>excepto os acondicionados em frascos</i> ) ..	3	2. <sup>a</sup>	—	.....	—	—	—
Verrumas .....	5	2. <sup>a</sup>	—	Zarcão ( <i>oxido de chumbo</i> ) .....	3	2. <sup>a</sup>	—
Vestuario .....	13	1. <sup>a</sup>	—	Zinco para acumuladores ou pilhas electricas .....	11	2. <sup>a</sup>	—
Vides vivas .....	10	3. <sup>a</sup>	—	» em obra não designada ....	8	1. <sup>a</sup>	—
Vidraça sem côr ( <i>não polida, comum</i> ) .....	15	1. <sup>a</sup>	—	.....	—	—	—
Vidraria fina .....	15	4. <sup>a</sup>	7	.....	—	—	—
» não designada .....	15	4. <sup>a</sup>	7	.....	—	—	—
Vidro moldado para construções ( <i>quadrados, ladrilhos, telhas ou lages</i> ) .....	15	2. <sup>a</sup>	—	.....	—	—	—
Vidro em obra não designada ( <i>ex-</i>				.....	—	—	—

(1) Os dizeres em *gryfo* não devem ser reproduzidos nas notas de expedição. Se o forem, não deixará, com tudo de ser aplicado o preço correspondente à designação principal quando seja fielmente reproduzida.

As palavras sublinhadas devem ser substituídas pela designação própria do artigo ou das taras que o contenham, conforme os casos.

## Preços por tonelada

Das estações abaixo ás da frente ou vice-versa	Séries			Séries			Séries			Séries		
	1. <sup>a</sup>	2. <sup>a</sup>	3. <sup>a</sup>	1. <sup>a</sup>	2. <sup>a</sup>	3. <sup>a</sup>	1. <sup>a</sup>	2. <sup>a</sup>	3. <sup>a</sup>	1. <sup>a</sup>	2. <sup>a</sup>	3. <sup>a</sup>
	Lisboa — C. dos Soldados até Braço do Prata			Bemfica			Alcantara-Terra			C. do Sodré até Pedrouços		
Povoa .....	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis	Reis
Povoa .....	450	340	310	670	560	520	670	560	520	770	670	630
Alverca .....	540	410	370	780	670	630	780	670	630	880	770	730
Alhandra .....	640	480	440	940	770	690	940	770	690	1.040	870	790
Villa Franca .....	760	570	520	1.070	860	760	1.070	860	760	1.170	970	860
Carregado .....	910	660	570	1.220	970	840	1.220	970	840	1.320	1.070	950
Azambuja .....	1.440	830	680	1.450	1.440	990	1.450	1.440	990	1.560	1.250	1.090
Reguengo ou Sant'Anna .....	1.490	1.080	870	1.800	1.390	1.180	1.800	1.390	1.180	1.900	1.500	1.290
Valle de Santarem ou Santarem .....	1.830	1.330	1.070	2.140	1.640	1.380	2.140	1.640	1.380	2.240	1.740	1.490
Valle de Figueira .....	2.050	1.490	1.210	2.360	1.800	1.520	2.360	1.800	1.520	2.470	1.900	1.620
Matto de Miranda .....	2.280	1.660	1.350	2.590	1.970	1.660	2.590	1.970	1.660	2.700	2.070	1.760
Torres Novas .....	2.490	1.820	1.470	2.800	2.130	1.790	2.800	2.130	1.790	2.900	2.230	1.890
Entroncamento ou Barquinha .....	2.690	1.970	1.590	3.000	2.290	1.920	3.000	2.290	1.920	3.100	2.390	2.020
Tancos ou Praia .....	2.880	2.110	1.700	3.200	2.440	2.050	3.200	2.440	2.050	3.300	2.540	2.150
Tramagal ou Abrantes .....	3.270	2.390	1.930	3.630	2.760	2.320	3.630	2.760	2.320	3.720	2.860	2.420
Barcarena ou Cacem .....	720	570	520	310	220	190	410	320	290	540	410	390
Cintra ou Sabugo .....	810	690	650	530	370	340	630	470	440	710	580	540
Mafra .....	1.010	810	760	710	500	450	800	610	580	910	710	660
Malveira .....	1.440	900	800	830	580	520	940	690	590	1.040	790	700
Pero Negro .....	1.390	1.070	950	1.080	760	640	1.180	860	740	1.290	970	840
Dois Portos .....	1.540	1.180	1.030	1.230	870	720	1.330	980	820	1.430	1.080	930
Runa .....	1.660	1.270	1.090	1.350	960	780	1.450	1.060	880	1.560	1.160	990
Torres Vedras .....	1.760	1.350	1.160	1.450	1.040	850	1.560	1.140	960	1.660	1.250	1.060
Ramalhal .....	1.960	1.490	1.280	1.650	1.170	970	1.750	1.280	1.070	1.860	1.380	1.170
Outeiro .....	2.140	1.610	1.390	1.830	1.300	1.080	1.930	1.400	1.180	2.030	1.510	1.290
Bombarral .....	2.350	1.760	1.510	2.040	1.450	1.200	2.150	1.560	1.300	2.250	1.660	1.400
S. Mamede .....	2.530	1.890	1.620	2.220	1.580	1.310	2.320	1.680	1.410	2.430	1.790	1.520
Obidos .....	2.650	1.970	1.680	2.340	1.660	1.370	2.450	1.760	1.470	2.550	1.870	1.580
Caldas da Rainha .....	2.780	2.060	1.750	2.470	1.750	1.440	2.570	1.860	1.550	2.680	1.960	1.650
Bouro ou S. Martinho .....	2.980	2.200	1.870	2.660	1.890	1.560	2.770	1.990	1.660	2.870	2.100	1.760
Cella ou Vallado .....	3.300	2.430	2.050	2.990	2.120	1.740	3.090	2.220	1.850	3.190	2.320	1.950
Oeiras até Parede .....	750	630	580	550	460	420	440	370	340	440	370	340
Estoril e Cascaes .....	830	710	670	680	560	520	580	470	440	580	470	440
Setil .....	1.490	1.080	870	1.800	1.390	1.180	1.800	1.390	1.180	1.900	1.500	1.290
Muge ou Marinhaes .....	1.600	1.160	940	1.910	1.470	1.250	1.910	1.470	1.250	2.010	1.580	1.350
Agolada, Coruche ou Quinta Grande ..	2.120	1.510	1.250	2.430	1.820	1.560	2.430	1.820	1.560	2.530	1.920	1.660
S. Torquato, Lavre ou Canha .....	2.590	1.760	1.450	2.900	2.070	1.760	2.900	2.070	1.760	3.010	2.180	1.870
Vidigal ou Vendas Novas .....	2.870	1.950	1.610	3.180	2.270	1.930	3.180	2.270	1.930	3.290	2.380	2.050

## Condições particulares

**1.<sup>a</sup> Impostos e despezas acessorias.** — Nos preços da presente tarifa está incluído o imposto de transito. Não estão, porém, comprehendidos nenhum outros impostos nem as despezas acessorias.

**2.<sup>a</sup> Retorno de taras.** — É concedido o regresso, á estação de procedencia, dentro do prazo maximo de 15 dias, contado da data da primitiva expedição, das taras que hajam servido para o transporte das remessas a que tenha sido aplicada a presente tarifa, nas seguintes condições :

- que o retorno se faça de uma só vez para cada remessa em cheio, e da estação destinatária d'esta;
- que o remetente das taras em retorno entregue, na estação em que as expeça, a carta de porte da remessa em cheio, efectuada dentro dos ultimos 30 dias;

- c) que as taras sejam as mesmas que hajam servido para a condução da remessa, e em numero igual ou inferior;
- d) que o consignatario da remessa em cheio compre na estação de chegada os competentes rotulos para o retorno em numero igual ao das taras a devolver e ao preço de 20 réis cada um, satisfazendo tambem a importancia dos impostos e do aviso da chegada.

Para este retorno não são exigidas notas de expedição. As taras serão retiradas em troca dos talões dos respectivos rotulos.

Os transportes de taras efectuados n'estas condições serão feitos sem responsabilidade para a Companhia.

---

A presente tarifa anula e substitue para todos os efeitos a tarifa especial n.º 7 de pequena velocidade, em vigor desde 10 de outubro de 1903, bem como todas as suas ampliações ou modificações.

Lisboa, 21 de Dezembro de 1911.

**O Director Geral**

*L. Forquenot.*