

GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

Contendo uma PARTE OFFICIAL dos Ministérios do Commercio e Comunicações e das Colonias e dos Caminhos de Ferro do Estado (Resolução do Conselho de Administração de 6 de janeiro de 1921)

Proprietario-director — L. DE MENDONÇA E COSTA

Redactor principal — J. FERNANDO DE SOUZA, Engenheiro

Secretario de Redacção — MANOEL ANDRADE GOMES

Redactor — DR. QUIRINO DE JESUS

Administrador — J. DA SILVA PEREIRA

Representante em Paris — GUERRA MAIO — Rue du Helder, 8

6.º do 36.º anno || LISBOA, 16 de Março de 1923 || Numero 846

ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Companhia Portuguesa. — Aviso ao Publico A n.º 58. — Prazos de transporte.

Tarifa de camionagem da estação Central de Collares, combinada com a Companhia «Cintra-Atlantico».

Companhia da Beira Alta. — Tarifas especiais de G. V. n.ºs 1 a 9 — Complemento á Tarifa de despesas accessorias — Uso de caes fluviaes.



SUMMARIO

O nosso Director	81
O Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro, por J. Fernando de Souza	81
Taxas telegraficas entre Portugal e Brazil	83
O emprestimo interno, por Quirino de Jesus	83
Regimen internacional dos Caminhos de Ferro	85
Sociedade Alientejana de Seguros «A Patria»	85
Linhas estrangeiras	86
O Seguro nos Caminhos de Ferro	86
Baixa de tarifas na Austria	86
Antonio Alfredo Barjona de Feltes	86
D. Alfredo Loewy	86
Expresso-Marselha-Toulouse-Lisboa	87
A exploração dos nossos carvões minerais	87
O «Roma-Expresso»	87
Viagens e transportes	87
D. Pablo Rozpide	89
A nova locomotiva «Makhonine»	89
Parte oficial	90
Missa e baile nos expressos americanos	90
Parte Financeira:	
Boletim Commercial e Financeiro	90
Cotações	91
Carta de Paris, por Guerra Maio	92
Seguro de bagagens	92
Os rendimentos dos Caminhos de Ferro, por A. G.	93
Linha de Ayamonte á fronteira de Portugal	93
Os caminhos de ferro brasileiros	94
Arrematações	94
Horario de partidas e chegadas de comboios	95



O nosso Director

O estado de saude do nosso illustre Director e presado amigo, sr. Mendonça e Costa, já ha bastante tempo precario, aggravou-se extraordinariamente nos ultimos dias, não restando infelizmente, á hora da *Gazeta* entrar na machina, esperanças de o salvar.

Pode-se calcular o estado de espirito de todos cá da casa, onde o sr. Mendonça e Costa só conta verdadeiros amigos.

E' esta a razão porque mais uma vez a *Gazeta* sae com uns dias de atrazo, do que estamos certos os nossos amaveis assignantes nos desculparão.

O Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro

QUESTÃO IV—BETON ARMADO

O uso das travessas de beton armado tem sido muito restricto em vista do seu elevado custo, da incerteza ácerca da duração, e das dificuldades da ligação dos carris. Os resultados das experiencias tem sido em geral pouco satisfactorias, parecendo, porem, que se lhes pode dar forma que offereça resistencia sufficiente.

Reconheceu-se, na maior parte dos casos, a necessidade de interpôr uma placa de madeira entre o carril e o beton para amortecer o martelado das rodas.

A impermeabilisação do beton tem sido objecto de multiplicados estudos com determinados materiaes, quer misturados com o cimento, quer em revestimento exterior, applicado sobre o beton humido em varias camadas. Um dos revestimentos usados é composto de alcatrão de hulha, cimento e kerosene.

Nas grandes superficies em que ha juntas, só deu bom resultado o revestimento de asphalto ou alcatrão reforçado com um tecido de algodão, lã ou pita, em quatro ou cinco camadas bem unidas com a materia betuminosa e revestidas de 12,5 a 25 m/m de mastique, de areia e asphalto ou alcatrão. Por vezes sobre esse revestimento applica-se, para o proteger, uma camada de tijolos vitrificados, cheios de cimento ou de beton armado com uma tela metallica.

Eis as conclusões a que chega o relatorio:

- 1) O uso de beton, armado ou não, é geral e crescente nos caminhos de ferro americanos;
- 2) Convem sobremodo este material para as construcções sujeitas a cargas estaticas ou dynamicas;
- 3) Sob o ponto de vista de segurança pode ser comparado ás melhores alvenarias de pedra;
- 4) As despesas de conservação do beton são quasi sempre menores que as da alvenaria;
- 5) Nada ha que recear das vibrações, correntes electricas e agua do mar, desde que nos dois ultimos casos se tomem as devidas precauções;
- 6) As minucias da construcção devem ser objecto de vigilancia exercida por homens competentes;
- 7) Impõe-se o emprego de um meio de impermeabilisação onde houver receio de infiltrações de agua;
- 8) Pode-se fazer armadura sufficiente com barras ordinarias, mas as barras bem ligadas com o beton são preferiveis e valem o excesso do custo;
- 9) Havendo esmero e habilidade nos projectos pode-se dar ás construcções de beton, aspecto satisfactorio sob o ponto de vista esthetico;
- 10) O beton armado, que reúne as melhores propriedades da alvenaria e do aço, é susceptivel de mais variadas e uteis applicações que aquelles dois materiaes e substitui-los em consideraveis proporções.

Segundo o relatorio n.º 4 de Mr. Haggander, o emprego das travessas de beton armado pouco progrediu depois de 1914. O preço continuou a ser tão elevado que se tornára prohibitivo em comparação com o das de madeira. O que tomou extensão foi o uso da soleira de beton em subterraneos, nos pontos em que o terreno é pouco consistente, nas vias de estação e em geral onde se requer um appoio solido para diminuir as despesas de conservação.

Ha dois typos: um pavimento de beton assentando directamente na plataforma natural e sustentando a via balastrada ordinaria; uma plataforma de beton com um canal em que se passam cepos ou longrinas

amovíveis destinadas a supportar o carril. Nas primeiras emprega-se uma lage de 15 a 38^m geralmente armado; nas segundas o suporte de madeira fica embetida no beton.

Tem-se accentuado a tendencia de usar nas armadas, barras deformadas em vez das ordinarias.

E' cada vez mais frequente o uso de beton armado nas estações de caivão, em galerias de protecção contra a neve, em vigas e arcos de ponte, indo a 30^m de vão em pilares e encontros celulares em vigas até 15^m para viaductos, em muros de revestimento e protecção de taludes de aterro.

E' de notar a organização de officinas centraes de preparação do beton e das cofragens.

O relator manteve as conclusões do relatorio antecedente para o periodo decorrido desde 1914; regista os casos resultados do emprego do beton armado e recommenda a attenção que se deve dar ao estudo dos materiaes que entram na composição do beton, ao seu bom doseamento e amassamento. Com essas precauções deve-se alargar ainda o uso d'este material.

Mr. Lemans apresentou um relatorio complementar em que deu conta de algumas obras interessantes executadas em Java e Sumatra, de 1913 a 1920.

Differentes viaductos são referidos, merecendo menção especial a ponte de Tjilewaeng, comprehendendo uma abobada de 38^m de vão e 6^m65 de flecha, e duas aberturas secundarias de 8^m, calculada e executada como uma construcção de tres articulações para a carga permanente. No fim de sete mezes encheram-se as articulações de beton, transformando-as em encastramento; supondo-se bastante esse tempo para os pequenos movimentos possiveis dos encontros e para a contracção do beton.

O viaducto foi calculado para um comboio de 2 locomotivas theoricas de 168 toneladas cada uma, e com 19^m20 de comprimento.

E' uma construcção de via dupla de 1^m067, tendo cada via o seu viaducto independente, de dois arcos de beton armado, ligados entre si e com encontros communs.

A obra foi feita sobre simples de madeira assente em grupos de estacadas. O simples propriamente dito era independente da fundação, da qual o separavam caixas metalicas cheias de areia para assegurar um descenso uniforme.

Para evitar deformações dissymetricas nocivas durante a construcção, construiu-se a abobada por aduelas alternativas separadas, cujos intervalos se enchiam de beton depois de ter a abobada tomado a posição definitiva.

Eis o schema da ordem de construcção 1-2-3-4-5-6-7-6'-5'-4'-3'-2'-1'.

Construíram-se pela seguinte ordem sucessiva 1 e 1'; 6 e 6'; 5 e 5'; 7; 3 e 3'; 4 e 4'. Quando se executava uma aduella fazia-se ao mesmo tempo, o apoio central d'ella sobre a inferior.

Relatorio n.º 5 ácerca da Grã-Bretanha

O relatorio ácerca da Grã-Bretanha foi redigido por Mr. Grúersen, chefe do serviço de via da *Great Western Railway*.

Observa elle d'entrada que tem sido raras as applicações do beton armado nos caminhos de ferro inglezes, a não ser em fundações, sob a forma de soleira e em pavimentos.

Cita o relatorio varios exemplos de estacas como de um «wharf» de 180^m de comprido por 18^m de largo

em Plymouth para atracção de navios de 13:000 toneladas.

Tambem são dados esclarecimentos ácerca de passagens superiores e inferiores e *passerelles*.

Foi ainda empregado em poucas casas, porem, o beton armado em muros de revestimento.

O mesmo succedeu com edificios, nos quaes se teve muito em conta evitar os effeitos das dilatações e contracções da armadura. Varios armazens importantes vem descriptos no relatorio como o de *Canon Marsh* em Bristol, com 82^m30 de comprimento e 40^m84 de largura, com primeiro andar. Outro notavel é o de *Battersen*, construido em 1911 com 122^m × 22^m25 e 21^m95 de altura.

Merece igual menção um armazem de cereaes da *Great Central Railway* em Immirgham Port, construido em 1912 com 6 andares, para a armazenagem em sacas ou a granel, em 82 camaras verticaes de 15^m24 de altura e 3^m05 de lado. O cereal é transportado por elevadores e telas sem fim.

Procedera-se em varias linhas a experiencias com travessas de beton armado. Chegou-se á conclusão de que, de modo algum, convem nas vias principaes percorridas por comboios rapidos, podendo talvez ser empregadas nas de pouco trafego e fracas velocidades.

De um modo geral, o emprego do beton armado procura justificação na economia de construcção, e da conservação.

A da construcção depende das circunstancias locais de preço de materiaes que variam com as regiões.

Quanto á manifesta economia na conservação, pode ser contrabalançada pelas difficuldades de modificação ulterior das obras de beton armado, e pelo nenhum valor dos materiaes retirados no caso de substituição.

E' difficil decidir se as hypotheses em que se baseiam os calculos de resistencia e estabilidade se verificou realmente, pois a adherencia do cimento ao metal pode ser destruida pelos alongamentos d'este. Com bons materiaes pode-se acertar a exactidão dos calculos.

Em summa, o relatorio do engenheiro inglez devia transparecer numerosas apreciações, talvez excessivas, ácerca das obras de cimento armado em caminhos de ferro.

Relatorio n.º 6 — Todos os paizes com excepção da Dinamarca, Suecia e Noruega, Paizes Baixos, Grã-Bretanha e America

O relator é M. Golard, engenheiro director do serviço dos Caminhos de Ferro do Estado Belga.

Começa o relatorio por lembrar as conclusões favoraveis ao emprego do cimento armado a que chegára já o Congresso de Washington em 1905, isto a despeito da opposição que ainda encontrava.

Em 1916 M. Keelhoff, professor da Universidade de Gand, observa no seu curso de estabilidade das construcções, que os accidentes graves occorridos são devidos á execução precipitada, pouco cuidadosa, e a hypotheses erroneas feitas na elaboração dos projectos e, principalmente, a conservar as tensões de segurança admittidas.

Uma construcção de cimento armado, bem concebida, bem calculada e bem executada offerece tanta segurança como as de qualquer outro material.

O engenheiro austriaco Fritz von Emperger pronunciava-se em 1921 a favor dos arcos de cimento armado de grande vão, a despeito das prevenções desfavoraveis, e cita o caso de não ser classificado em primeiro logar na Suecia, um projecto de ponte com o arco grande de 170^m, apesar de ser reconhecido superior aos dos outros concorrentes, por se não ter ultrapassado na pratica o vão de 125^m.

O relatório regista o emprego crescente do cimento armado em fundações, pois permite obter a pequena profundidade sapatas sufficientemente largas para reduzirem a pressão por unidade. Também se generalisou o uso das estacas de cimento armado moldadas fóra do local d'emprego ou no proprio local; as primeiras tem o inconveniente da difficuldade do corte da parte excedente com perda de material caro.

Merece registo o emprego pelos Caminhos de Ferro do Estado italiano, de caixões de cimento armado para fundações pelo ar comprimido, cravadas a 13^m sem o minimo inconveniente.

O Norte francez empregou largamente o cimento armado na rapida reconstrucção das numerosas obras de arte destruidas pelos allemães. As misturas tinham 200 kg de cimento por metro cubico de beton apiloado. Nos paramentos dos encontros empregou-se, na espessura de 10 a 15 cm., beton rico e 400 kg. de cimento, 400 litros de areia e 80 litros de saibo grosso, sendo modelado e batido ao mesmo tempo que o do massiço.

Quanto a pontes, encontrou a experiencia que não eram fundadas as apreensões ácerca do effeito nocivo das vibrações, como já haviam manifestado em relação aos taboleiros metallicos.

Vê-se que a adherencia do beton ao metal não diminue com o tempo.

Assevera até o relator que as construcções de cimento armado são superiores ás metallicas na resistencia aos esforços dynamicos, por virtude da sua massa e da sua rigidez.

Nas passagens superiores empregam-se de preferencia as vigas rectas com pilares intermediarios.

E' um exemplo interessante o da passagem na estação de Mouseron com dois vãos de 35^m com vigas de tipo *bow-string*.

E' notavel a ponte pelo *Resorgimento* em Roma, para viação ordinaria com um arco abatido de 100^m.

Os ensaios feitos de 1908 a 1912 pela Commissão austriaca do cimento armado, mostraram que a mesma viga que comporta um vão de 100^m quando apoiada, pode ir a 173 se é encastrada, e mesmo a 265 se tem *contrefichas* obliquas que approximam a sua forma da do arco abatido com $\frac{1}{10}$ de flecha.

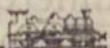
Tem-se também generalizado a construcção de reservatorios de agua em cimento armado, de que é exemplo interessante o de Atte com 300^{m³} de capacidade. Os italianos empregaram reservatorios desmontaveis de 100^{m³}, formados de peças separadas reunidas por cintas de ferro com parafusos de aperto.

Cita o relatório exemplos de vedações, edificios e travessas, chegando ás conclusões seguintes:

O beton armado é muitas vezes o material mais economico em construcções que não sofram reforços dynamicos importantes e destruidores, convindo ainda emprega-lo nas obras sob as vias em que ha certos reforços dynamicos, interpondo uma camada de balastro sufficientemente espessa para diminuir os effeitos das vibrações, empregando lages estanques.

As travessas de beton devem continuar a ser objecto de ensaios.

J. Fernando de Sousa.



Taxas telegraphicas entre Portugal e Brazil

Do nosso collega do Rio de Janeiro *Brazil-Ferro-Carril*, a seguir transcrevemos uma local sobre o serviço telegraphico entre o nosso paiz e o Brazil, que é do maior interesse para nós.

As taxas telegraphicas cobradas entre o Brazil e Portugal eram, inexplicavelmente, mais onerosas que as que eram pagas por identicas communicacões com outros paizes da Europa, razão pela qual a Camara Portuguesa de Commercio de S. Paulo tomou a iniciativa de reivindicar uma reducção equitativa. Para isso, de accordo com as demais Camaras Portuguezas e com o curso da Associação Commercial, dirigiu uma demonstração positiva ás Companhias de cabos submarinos, expondo a injustificavel differença de taxas para Portugal e para os demais paizes europeus.

Esta justa pretensão acaba de ser attendida segndo communicação do sr. Superintendente Geral da Western Telegraph Company, n'esta capital. Essa empresa e as demais partes interessadas concordaram em equiparar as taxas para Portugal e Madeira ás que actualmente estão em vigor para a Inglaterra.

Apezar do sensível abatimento que essa resolução já traz, a anomalia ainda não foi solucionada com total equidade. As taxas telegraphicas deveriam ser pagas com relação á distancia, e não é justo que se pague tanto por um telegramma expedido para Lisboa como por outro expedido para Londres, muito mais longe.

O sr. Ministro da Viação, que ainda não sancionou a resolução da Western e das companhias suas congeneres, empregando n'esse sentido os seus bons officios, conseguiria tanto para o Brazil como para Portugal a cessação de uma situação que é, sem exaggero, vexatoria.

Certamente que as nossas regiões officiaes devem já ter reunido os seus esforços aos dos nossos compatriotas que se encontram no Brazil e cuja iniciativa é digna dos maiores louvores, no intuito de acabar de vez a situação de inferioridade em que nos encontramos no que respeita ao serviço telegraphico com a nação irmã, em relação a outras nações; situação realmente inexplicavel e até vexatoria como muito bem diz o *Brazil-Ferro-Carril*.

Oxalá vejamos brevemente coroadas do melhor exito as diligencias das nossas Camaras de Commercio no Brazil que, tanto se esforçam na defeza dos interesses portuguezes, com um patriotismo acima de todo o elogio.



O EMPRESTIMO INTERNO

Mal amparada de votar restrictivos, entrou na Camara o parecer da comissão de finanças a respeito do fundo esterlino de 6,5 % e da circulação fiduciaria. Tinha sido precedido do boato de que na conversão do emprestimo em escudos se tomaria o cambio fixo de 4 por cento sobre Londres. Juntamente com a passagem do encargo maximo apparente de 9 para 7 $\frac{3}{4}$ por cento, as alterações representariam assim para o Estado uma baixa de mais de 100.000 contos nas perdas. O caso, porem, é muito differente. A operação continua a ser de todo reprovavel.

A transição das libras para escudos, onde estaria o peor dos artificios, ficou independente de um cambio incerto para o preço da venda dos valores esterlinos ficticiamente recebidos pelo Estado.

Elle seria variavel e relacionado com o dia de emissão, por forma que o juro effectivo nunca fosse alem de 15 %.

Assim o Estado venderia, supostamente, a sua obrigação geral de 4.000.000 de libras por 3.354.800 libras, largando logo pelo caminho 645.200 libras. Mas as libras imaginariamente recebidas seriam vendidas no proprio acto, segundo a mencionada regra de conversão.

Figuremos, como se faz no parecer, que no dia da emissão, o cambio sobre Londres está a 2, ou 2,5 ou a 3. A operação apenas se poderá fazer a 4, ou a 5, ou a 6 respectivamente, para que o juro de facto não exceda 15 % na combinação geral. O Estado receberá assim 201.288 contos no primeiro caso, 161.030 no segundo e 134.192 no terceiro, conclue o parecer. E

acrescenta logo que se não pode ser mais claro perante a Camara.

Resta, porem, fazer a consideração da mais grave realidade.

Referindo tudo aos mesmos cambios, o Estado vendeu, na primeira hypothese 480.000 contos por 201.288, perdendo 278.712, na segunda 384.000 por 161.000, largando na passagem 222.970, e na terceira 320.000 por 134.192, fugindo 185.808 contos.

A parte maior é para os tomadores e subscriptores do emprestimo.

Seja qual for a cotação da divisa de Londres, o effeito será essencialmente o mesmo.

Neste momento, a Allemanha vae emittir bilhetes do Thesouro internos com o nominal de 50 milhões de dollars. Mas recebe o producto *em valores estrangeiros*.

Depois fará o reembolso com marcos-papel ao cambio do dollar no dia do pagamento.

Assim comprehende-se a operação.

E' defensavel, sob os aspectos fundamentaes, discutindo-se apenas o preço de collocação e juro.

Mas o que se pretende cá? Não se façam confusões, na propria distincção entre *libras titulos* e *libras cheques*! As primeiras são ouro como as segundas. Ou querem negar que o Estado fica sendo devedor e os juristas ficam sendo credores de 4.000.000 esterlinos?! O que especialmente se quer no caso, é uma operação cambial, sem conveniencia do Estado.

O parecer, sem reparar nisso, faz um começo de luz. Leem-se a pag. 7 as seguintes palavras, algumas das quaes sublinhamos:

«Convem não esquecer que o emprestimo é desejado por nós n'um momento *em que, se pode, por ventura, discutir o nosso credito*...

«Não lancemos, pois, como já se fez, o labeu de maus patriotas e de egoistas *aos nossos compatriotas de alem-mar que nos estendem a mão*, ajudando-nos a sahir da situação difficil, embora passageira (!) em que nos encontramos...

«Os subscriptores deste emprestimo, realizam uma boa operação: *convertem os seus escudos em ouro*, a um cambio favoravel, recebendo titulos com um bom juro...

«E' esse o seu interesse. De mais, elles sabem que se desampararem o Estado portuguez, este, podendo cahir no delirio do papel moeda, pode *arruina-los*, desvalorizando ainda mais *os seus escudos*...

«Emprestando *os escudos que teem disponiveis*, evitam a emissão de mais papel-moeda...

O caso é este. Pouco mais ou menos desde o fim de 1919 ao começo de 1921, muita gente que está no Brazil ou que tem lá negocios ou fortuna, vendo a queda do escudo e esperando a sua reabilitação proxima, comprou grandes quantidades de escudos, avolumando os seus depósitos e contas correntes nos bancos de Portugal. Precipitou-se porem a derrocada dos nossos cambios, destruindo os seus calculos e diminuindo e arriscando cada vez mais os valores expectantes desta especulação monetaria.

Um sindicato bancario tratou de explorar aquella situação. No plano do emprestimo estava a salvação dos donos d'aquelles escudos, especulativos a que alude o parecer. As perdas já experimentadas seriam diminuidas em grau geralmente notavel para todos. Estabilisariam assim em certa altura vantajosa os seus credits, pela conversão em ouro de titulos com juro de 6,5 por cento.

Pela parte do Estado se vem dizendo, e ainda mais no parecer, que vamos com esse emprestimo para o equilibrio do orçamento, a melhoria cambial, e a desinflação fiduciaria, o embaratecimento da vida

e todo o paraizo, que vem depois de uma *crise passageira*.

Mas como nos vem esse eden terreal, quando o sr. ministro das Finanças nos diz estar a desgraça a bater-nos á porta e a commissão nos fala a cada momento de possivel ruina ou catastrophe proxima?

Pelo emprestimo? O que vem d'elle é mais um encargo annual de 260.000 libras ou perto de 30.000 contos, que amanhã podem ter multiplicações nesta queda nacional, podendo o juro effectivo ir a proporções que façam esquecer a usura inicial de 15 por cento. O proprio parecer diz a pag. 6 que *a operação é arriscada. Se o cambio peorar e fôr para cotações imprevisitas, não se pode dizer que seja uma operação recommendavel, se não fôr precedida de outras medidas que tendam a preparar naturalmente o mercado para a sua realização*. Quem diz isto, impelle moralmente a Camara para o voto contrario. Podiamos ficar por aqui.

E' pela compressão das despesas no resto do orçamento assim agravado? Onde está isso? Todas estão de pé, sem nenhum golpe serio e crescem pelas subvenções e pelas differenças cambiaes.

Os servidores do Estado reclamam ajudas de custo maiores, sendo positivo que lutam com difficuldades ou com a miseria os que não tenham outros meios de vida. O governo vae cedendo quando já não pode deixar de ceder.

E' pelo engrandecimento das receitas? Aham que podem arrancar da nação, nas actuaes condições, 532.000 contos de impostos e 140.000 contos de rendimentos de explorações autonomas que puzeram no orçamento de 1923-24? O parecer diz que o Thesouro vae obter mais 132.900 contos: 68.000 pela nova carga do selo; 18.000 pela do registo; 40.000 pela das pautas, e 6.000 pelos tabacos. E diz que será quasi o suficiente para extinguir o *deficit*, suposto de 139.000 contos! Simplesmente o *deficit* é mais seis vezes superior e o paiz não pode pagar por todas estas vias, 800.000 contos. Só o poderia fazer se o Estado lhe fornecesse montões de notas pelas suas despesas de pessoal, como até agora veiu sendo para effeitos mais modestos e sempre insufficientes.

Podem apresentar diante do publico as illusões optimistas que juntam illogicamente ás declarações de que o perigo é extremo. Ficam sempre intactas as bases em que firmamos os nossos calculos. Com as tendencias existentes, as despesas globaes do Estado estão superiores a 1.100.000 contos em 1922-23, e a 1.600.000 contos em 1923-24. O *deficit* excederá 700.000 contos no primeiro anno (embora o parecer o ponha agora em 280.000 contos) e 800.000 contos no segundo.

Rectifiquem-se os orçamentos, juntando os dos ministerios e dos serviços autonomos, e excluindo o producto dos emprestimos, os juros illusorios das obrigações do Norte e do Leste e dos titulos da divida publica na posse da Fazenda. Adicionem-se ás subvenções de 1922-23 as que se pagam desde Julho de 1922 pelo augmento medio do agio para 2000 por cento, e e ás de 1923-24 as que virão pela subida d'aquelle para 2500 por cento, muito por baixo. Elevem-se nas mesmas proporções as differenças cambiaes, nos restantes pagamentos do Estado em que ellas influem. Accrescentem-se os encargos novos, como os da Exposição do Rio e outros e as perdas dos abastecimentos, do pão politico, das cambiaes da Exportação e dos Transportes Maritimos, que se prolongarão ainda. Juntem-se os juros capitalizados dos supprimentos inglezes, conta em accumulção que nos dará talvez que fazer. Ponham-se tambem ali as verbas gastas pelo credito londrino de £ 3.000.000 em fornecimento do

Estado. Já por tudo isto se chegará acima das cifras que indicámos, como temos visto.

Resta ainda a maior das contas. Todos os annos o Estado, ao mesmo tempo que saca sobre o futuro, vive da substancia do passado, amontoando tambem as neccessidades de reparações e de melhoramentos. O *deficit*, por esse lado, é de sommas collossaes nos serviços de estradas, caminhos de ferro, portos, edificios publicos e outros elementos de economia fundamental. O dono de um predio, seu unico recurso proprio, colhe d'elle rendas de 15 contos e gasta isso e outros 15 contos de empréstimos nas despesas familiares, sem fazer os concertos sempre addiados, cuja realização já exigiria 20 contos. Acaso julgarão que é de 15 contos o seu *deficit*? O Estado está em ruina, abandonado a si mesmo, e tambem o paiz e os seus *deficits* são incalculaveis, e como se não ha de vêr isto?

O que viriam fazer ahi os 134.000 ou 161.000 ou mesmo 201.000 contos do empréstimo interno ultra-usurario, distribuidos pelo onze ministerios das subvenções e das differenças cambiais?

Subsistirá o enorme *deficit*, embora o escondam em grande parte. Com as illusões dos simples e os artificios dos operadores, poderá haver um pequeno intervalo de falsa melhora cambial.

Mas o buracão orçamental continuará a alargar-se; e a maior circulação fiduciaria terá de o encher, e a carestia da vida irá augmentando sempre como succedeu até agora apesar de promessas e miragens como as que estão no parecer. Não houve nem ha economia e fomento, nem confiança nacional, e só resta assim crescerem os males todos.

No fundo todos pensam como nós. Simplesmente não querem que se diga a verdade, para se não empregar o medicamento amargo que leva á saude. Todos querem maiores preços, mais rendas, mais lucros, mais comissões, mais juros, mais subvenções, em notas do Banco de Portugal. O governo agrava em alto grau os impostos, as taxas e as tarifas, solução que seria impossivel e desnecessaria em tal grau com a melhora das cambiais. Declara que não tem duvida em augmentar as ajudas de custo, uma vez que se criem para isso as receitas. De todas os lados se conta assim com o agio maior.

Estão de accordo, comnosco.

E antes de tudo é á circulação fiduciaria que recorre o governo para a voragem do orçamento, no proprio momento em que se declara não ir para ahi, mas para a propria desinflação. O parecer lá deixa o mesmo caminho aberto para ella ter de varios modos uma subida superior a 200.000 contos, ao mesmo tempo que faz ainda maiores promessas de estabilizações e melhorias. Assim têm vindo, assim continuarão por necessidade terrivel de todas estas engrenagens da desorganização nacional. Concordam pelos factos com tudo o que vimos dizendo.

E a comissão ainda vê pior o caso. A proposta do sr. Vitorino Guimarães queria a venda da prata nacional existente no Banco emissor, para o producto, quasi dois milhões de libras em ouro, ficar nas reservas lá pertencentes ao Estado. O parecer acha que pode ser preciso amanhã o governo dispôr d'esse recurso esterlino. Sim, pode ter esta necessidade n'este lançar mão de tudo para se illudir a vida. O parecer então accrescenta a ideia de que por auctorização do poder legislativo se possa fazer o desvio.

O poder legislativo?! A lei n.º 1.246, de 29 de Março de 1922, auctorizou a emissão de mais 240.000 contos de circulação fiduciaria para o Estado, podendo o governo ir até os 100.000 contos e devendo o resto ser utilizado como o determinasse o Congresso, com mais a condição de que d'ahi se destinariam 40.000

contos ao fomento nacional. Não se foram os primeiros 100.000 contos, e depois ainda muito mais de 140.000 contos para as despesas geraes de Thesouro sem mais nenhuma decisão parlamentar?

E por fim, o parecer concorda com o sr. Vitorino Guimarães na troca fallencial dos titulos das cauções do débito do Estado ao Banco emissor por obrigações do fundo de 6,5 % em *equivalencia de valor* como dizia a proposta.

E para que não haja duvidas explica: «Este titulo (do novo 6,5 %) uma vez na praça, adquire um preço que é o do publico, que o ha de fazer pelo maior ou menor crédito que elle lhe inspirar, e pelas leis naturaes da offerta e da procura.

Ha de ser pelo valor que foi expresso por esse preço de compra e venda que o governo o ha de substituir no Banco de Portugal, á sua antiga caução em inscrições... E' a bancarrota legal, como dissemos, pela declaração de que a nota de banco, intitulada de ouro, vale de direito e não apenas de facto, por uma crise muito menor, podendo approximar-se bastante de 100 % a quebra.

Em conclusão: está essencialmente de pé tudo quanto dissemos da proposta ministerial. A reorganização do paiz não pode começar por ahi, nem conduz a ella, antes prejudica muito gravemente aquillo que se pretende. Resta ao Parlamento impedir n'este assumpto e no dos tabacos uma obra que, por melhores que sejam as intenções do governo e das commissões respectivas, seria desastrosa nas suas consequencias.

Quando se haja de recorrer aos empréstimos, como é indispensavel, tem de ser de outra maneira. E tem de ir isso na boa companhia da reforma financeira, agraria e agricola.

Quirino de Jesus.



Regimen internacional de caminhos de ferro

O Comité da Comissão de Comunicações e Transitos da Sociedade das Nações reuniu recentemente em Paris para dar o começo aos trabalhos preparatorios para a redacção do convenio geral sobre o regimen internacional dos caminhos de ferro, previsto no tratado de Versailles e novamente pedido nas conferencias de Barcelona e Genova.

Segundo o projecto approvado n'essa reunião, o convenio deve comprehender, principalmente, as horas geraes dos diversos tratados particulares que vigoram actualmente entre nações, assim como os accordos ou convenios diversos existentes entre diversas companhias sobre trafego internacional.

D'este modo conseguir-se-ha dar aos principios contidos nos tratados existentes, toda a amplitude possivel e, ao mesmo tempo, assegurar o apoio dos governos aos accordos das companhias respectivas.

Estes trabalhos preparatorios devem estar concluidos dentro de pouco tempo para ser presentcoo ante-projecto ao organismo competente da Sociedade das Nações, e epois aos governos.

O Convenio será redigido definitivamente pela segunda Conferencia Geral de Comunicações e Transitos que deve reunir-se no proximo outomno.



Sociedade Alemtejana de Seguros "A Patria"

D'esta empreza de seguros, cujo desenvolvimento se accentua dia a dia, recebemos tres calendarios brindes, amabilidade que muito agradecemos.



Granada a Motril. — Abriu no mez passado á exploração o troço da extensão de 13 kilometros, de Alhendin a Padul, da importante linha de Granada ao porto de Motril, devendo muito breve inaugurar-se mais 7 kilometros até Durcal.

Vascongados. — No dia 15 do mez findo foi inaugurado o novo troço do caminho de ferro de San Fausto a Levarios, dos caminhos de ferro de Bilbao a Zumárraga.

Esta variante introduzida na linha dos Vascongados nasce a poucos metros de distancia de Durango e chega ao seu entroncamento em Levarios com o antigo traçado.



O seguro nos caminhos de ferro

Na Romania está-se organisando uma sociedade cujo fim é segurar as mercadorias a transportar pelo caminho de ferro, desde a sua recepção até á entrega no destino.

A iniciativa partiu de um grupo de engenheiros dos caminhos de ferro, o qual propoz se estabeleça, para implantação d'este serviço, uma sobretaxa no preço do transporte de uns 0,75 % para os grandes trajectos, e outra mais reduzida para as pequenas distancias.

D'essa sobretaxa, 10 % reverterão para o caminho de ferro, sendo metade d'essa importancia para o pessoal que tem a seu cargo o serviço de mercadorias.

Como se vê, em todos os paizes se vae reconhecendo a conveniencia do estabelecimento do serviço de seguros nos caminhos de ferro por organismos extranhos ás respectivas administrações, como recentemente se estabeleceu no nosso paiz.



BAIXA DE TARIFAS NA ÁUSTRIA

O governo austriaco vae proceder á revisão das tarifas dos caminhos de ferro no sentido de as reduzir, em vista de os seus preços demasiadamente elevados contribuirem extraordinariamente para a carestia da vida.

As taxas de mercadorias são hoje cerca de 17.000 vezes mais altas do que antes da guerra, e por conseguinte, o valor da corôa ouro baixou gradualmente a 14.250 corôas papel, e isto graças á estabilidade da moeda austriaca em Zurich.

São tão elevadas as actuaes tarifas, que parte dos expedidores fazem seguir as suas mercadorias em transito por outras nações onde as taxas são mais reduzidas, do que resulta uma economia para os expedidores, mas um prejuizo para as empresas ferroviarias nacionaes e para o Estado.

O governo espera que a baixa das tarifas melhorará um pouco a situação, por que além de facilitar o tráfego, barateando, portanto, o custo das mercadorias, contribuirá tambem para a redução do numero de empregados e operarios dos caminhos de ferro do Estado, que de 45.000 que eram em 1913, actualmente se elevam a 100.000.

Antonio Alfredo Barjona de Freitas

Sub-Chefe da Exploração da Companhia Portugueza

Mais uma figura, a todos os titulos respeitavel, que desapareceu do numero dos vivos: Antonio Alfredo Barjona de Freitas, coronel reformado do extinto Corpo do Estado Maior, Conselheiro e Ministro de Estado do regimen extinto, e ultimamente Sub-Chefe da Exploração da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes, cujo fallecimento se deu no dia 8 d'este mez.

Filho do celebre estadista Barjona de Freitas, já ha bastantes annos fallecido, que se notabilizou pelas suas ideias liberaes e organisou o partido denominado a *Esquerda Dynastica*, Alfredo Barjona de Freitas herdára de seu pae muitas das qualidades que o adornavam, tendo desde muito novo, nos bancos das escolas, evidenciado as suas faculdades de intelligencia fóra do vulgar.

Tendo terminado com distincção o seu curso de official do Estado Maior, em todos os logares que n'essa qualidade occupou, deixou assignalada brillantemente a sua passagem.

Seguindo desde muito novo a politica do antigo partido Regenerador, fôra deputado e mais tarde Ministro das Obras Publicas, deixando o seu nome ligado a alguns diplomas de subida importancia.

Desempenhou tambem o logar de Governador da provincia de Cabo Verde, onde deu magnificas provas do seu tacto politico e administrativo.

Posteriormente abandonou a politica para se dedicar a trabalhos de caminhos de ferro, tendo entrado para a Companhia Portugueza como Inspector dos Serviços Administrativos, de onde transitou para a Divisão da Exploração, onde exerceu com distincção os logares de Chefe do Serviço do Trafego e da Estatística, sendo, á data do seu fallecimento, Sub-Chefe da Exploração.

Espirito culto, alliado a uma grande bondade que se igualava á sua esmerada educação, Alfredo Barjona de Freitas deixa saudades entre todos os seus amigos, que eram todos quantos com elle privaram, do que foi uma prova inequivoca a concorrência ao seu funeral, em que se incorporaram em grande numero representantes de todas as classes sociaes, entre os quaes predominava o elemento ferro-viario.

A' viuva do illustre extinto, a sr.^a D. Elisa Sant'Iago Barjona de Freitas, bem como a toda a S. Ex.^{ma} familia, envia a *Gazeta* a expressão do seu profundo pesar por tão infausto successo.

D. Alfredo Loewy

Director dos Caminhos de Ferro de M. C. P.

Falleceu em Madrid no dia 28 de Fevereiro ultimo o sr. D. Alfredo Loewy, Director da Companhia de exploração dos Caminhos de Ferro de Madrid a Cáceres e Portugal e do Oeste de Hespanha.

Esta noticia causou-nos a mais dolorosa das impressões, porquanto o illustre Director de M. C. P. era um nosso amigo de ha muitos annos e que tinha pela nossa *Gazeta* uma estima que muito nos honrava, e á qual o nosso querido Director, sr. Mendonça e Costa, soube sempre corresponder com uma sincera e dedicada amisade.

A sua morte inesperada foi muito sentida em Ma-

dríd, onde graças aos seus excellentes dotes de caracter, á sua esmerada educação e ao desejo de se tornar util a quantos careciam da sua protecção, contava inumeros amigos, entre os quaes se enfileirava, pôde-se affirmar, todo o pessoal da Companhia que brilhantemente dirigia.

O seu funeral, que teve logar no dia 1 d'este mez, foi muito concorrido, tendo a urna sido transportada aos hombros, até o cemiterio, por empregados da companhia, que assim quizeram patentear publicamente a muita estima que tinham pelo seu Director. Foi esta uma das notas mais commoventes do funebre cortejo.

Alfredo Loewy fazia parte do pessoal superior da Companhia de M. C. P. desde 1896, anno em que foi nomeado Secretario Geral do Conselho de Administração. Durante alguns annos desempenhou tambem o cargo de Chefe Superior dos Serviços Administrativos, sendo Director desde 1904.

Era tambem o representante em Madrid da Companhia de Medina a Salamanca.

Que descance em paz o nosso saudoso amigo.

A' familia enlutada, bem como á Companhia de Madrid-Caceres-Portugal, envia a *Gazeta dos Caminhos de Ferro* o seu sentido pezame.



Expresso-Marselha-Toulouse-Lisboa

Segundo vimos annuciado nos periodicos francezes, a Companhia do Midi de França tenciona pôr em circulação a partir do dia 1 do proximo mez de junho, um comboio expresso que, partindo de Marselha e passando por Toulouse, chegue a Hendaya a horas de poder ligar com o rapido Medina-Lisboa, permitindo assim fazer-se a viagem de Marselha a Lisboa em 48 horas.

A Companhia do Midi está empenhada em metter na composição d'este expresso uma carruagem directa de Marselha a Lisboa com um compartimento de 1.^a e 2.^a classe.

Oxalá que consiga pôr em pratica essa medida que tanto interesse traria para Portugal.



A exploração dos nossos carvões mineraes

O nosso estimado collega «A Patria», no seu numero de 4 do corrente, deu-nos a honra de transcrever uma boa parte do artigo do nosso collaborador F. Martins, que, sob o titulo acima, inseriu a *Gazeta* de 16 de Fevereiro ultimo.

Essa transcrição, que muito agradecemos, era acompanhada de palavras que põem bem em evidencia quanto «A Patria» se interessa por questões d'esta natureza e cujos pontos de vista, baseados no principio de que é sobre as boas finanças que assenta a boa politica, fazem d'elle um dos jornaes mais em destaque da imprensa diaria.



O "ROMA-EXPRESSO"

Este comboio de luxo que liga Paris ás principaes cidades da Italia, acaba de passar a ser diario e com uma marcha mais accelerada.

De Paris a Roma foram ganhas duas horas no percurso, sendo uma em França e outra em Italia. N'este comboio circulam já as novas carruagens da W. L., de um logar por compartimento.



Reforma de tarifas

A Companhia da Beira Alta poucas modificações introduziu nas suas tarifas além de uns leves aumentos nos preços. Assim temos na grande velocidade:

Tarifa especial n.º 1 — Bilhetes reduzidos entre as estações, apeadeiros e paragens — Tanto nos bilhetes do § 1.º — *Bilhetes das tres classes entre todas as estações*, como no § 2.º — *Bilhetes de 2.ª e 3.ª classes entre determinadas estações*, os aumentos são em média de 10 %.

Tarifa 2 — Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos — Os aumentos são em média de 15 %.

Tarifa 3 — Entrada nas gares e bilhetes de transito a pé na linha — O artigo 1.º não teve alteração.

O art. 2.º — *Bilhetes mensaes e trimestraes para entrada nas gares de Figueira, Bussaco, Santa Comba, Carregal, Cannas, Nellas, Mangualde, Gouveia e Guarda* — Bilhetes mensaes, 7\$00, bilhetes trimestraes, 20\$00.

N'esta tarifa foi introduzida, como na similar da C. P., um novo art., o 3.º, estabelecendo a *licença a pé na linha*, ao preço de 2\$00 pelo 1.º kilometro ou fracção, e 1\$50 por cada kilometro ou fracção a mais.

Tarifa 4 — Salões, lugares de luxo, etc. — Os aumentos nos preços de aluguer de salões vão de 25 a 75 %.

O minimo de bilhetes tanto para o salão 1 como para o 2, foi elevado de 8 a 10.

As sobretaxas de logares-camas foram elevadas de uns 25 %.

Tarifa 5 — Telegrammas particulares — Só foram elevadas as taxas de entrega a domicilio, que passaram de \$10 a \$15.

Tarifa 6 — Recovagens, generos frescos, etc. — Esta tarifa, similar da tarifa n.º 1 da C. P., apresenta no seu capitulo I as mesmas alterações que a d'esta companhia, ou seja a exclusão de bebidas gazozas, refrigerantes, biscoitos, bolachas e bolos, cervejas, escabeches e conservas alimenticias do § 2.º; a inclusão n'este § de lagoslas e lagostins, a passagem do § 3.º para o 2.º do peixe secco, e a inclusão das taras no § 3.º.

No capitulo II, que é ligavel de officio com a tarifa 10 da C. P., foi incluída a *nata de leite*.

Todos os preços foram elevados, em média, de uns 20 %.

Tarifa 7 — Transporte de animaes vivos — Não notamos nenhuma modificação além do aumento de uns 50 % nos preços das suas tabellas.

Tarifa 8 — Volumes de peso até 10 kilos — Aumento de 30 % no preço para volumes até 5 kilos e de 25 nos de mais de 5 até 10.

Tarifa 9 — Automoveis de passageiros — Aumento de 50 %.

Na pequena velocidade, não foi alterado o numero de tabellas da tarifa 1 — 1 a 16 — ás quaes foi dada a mesma disposição que na da C. P., indicando preços para detalhe n'uma columna, e para vagão completo, isto é, já com a deducção do bonus de 10 %, n'outra columna.

Os augmentos n'esta tarifa regulam em média por uns 20 %.

As taxas de uso de caes e pontes, objecto do *Complemento á tarifa de despezas accessorias*, não soffreram alteração.

— Nas linhas da Companhia do Valle do Vouga, o novo regimen apresenta sobre o anterior uma importante ampliação.

Pelo anterior tinhamos na g. v. apenas a tarifa especial n.º 5 para volumes até 10 kg.^s. Pelo novo temos cinco tarifas especiaes, a saber:

N.º 1 — *Recovagens e generos frescos* — Congénere da 1 da C. P. e 6 da B. A., com identicas classificações e condições.

Os seus preços são relativamente modicos e constam de uma tabella annexa á tarifa. Bases de \$11,8 e \$10,9 nos §§ 1.º e 2.º, e de \$09,2 até 100 km.^s, baixando de ahi em diante até \$08,95, no § 3.º.

N.º 2 — *Entrada nas gares e transito a pé na linha* — O custo do bilhete de gare \$06.

Bilhetes mensaes, trtimestraes, semestraes e annuaes para entrada na gare de Espinho: 1 mez, 1\$20; 3 mezes, 3\$00; 6 mezes, 5\$00, e 1 anno, 8\$00.

N.º 3 — *Bilhetes de assignatura* — Esta tarifa estabelece bilhetes de assignatura por periodos de 3 mezes, 6 mezes e 1 anno, em 1.ª, 2.ª e 3.ª classe e para percursos desde 10 kilometros até 150 kilometros por grupos de 5 kilometros. Os preços minimos, isto é, até 10 km.^s, e os maximos ou seja de 126 a 135 km.^s, são:

Minimos

1.ª cl.	2.ª cl.	3.ª cl.	1.ª cl.	2.ª cl.	3.ª cl.	1.ª cl.	2.ª cl.	3.ª cl.
38\$	28\$	19\$	56\$	42\$	28\$	84\$	63\$	42\$

Maximos

130\$	97\$	65\$	194\$	145\$	97\$	290\$	217\$	145\$
-------	------	------	-------	-------	------	-------	-------	-------

As condições d'esta tarifa são analogas ás das tarifas similares das outras companhias.

N. 4 — *Transmissão de telephonemas particulares* — Esta nova tarifa estabelece taxas para telephonemas a expedir por pessoas extranhas á Companhia entre quaesquer estações da sua rêde. Essas taxas são de \$40 por cada despacho até 20 palavras, e \$20 por cada fracção indivisivel de 10 palavras mais.

N. 5 — *Volumes até 10 kg.^s* — De uma para qualquer outra estação da Companhia: Até 5 kg.^s, \$26; de mais de 5 até 10 kg.^s, \$31.

As condições d'esta tarifa são analogas ás das congêneres das outras companhias.

Na pequena velocidade tem a tarifa especial n.º 1 com preços de detalhe e vagão completo, como a C. P., distribuidos por 14 tabellas de applicação geral, regendo para a sua applicação emquanto o Valle do Vouga não publicar a sua Classificação Geral, a classificação da C. P., para o que foi estabelecida a correspondencia da numeração das tabellas das duas companhias, como segue:

Tabellas

Do V. V.	1	2	3	4	5	6	7
Da C. P.	1	2	3	5	6	7 23 e 25	8 9 e 24
Do V. V.	8	9	10	11	12	13	14
Da C. P.	10	11 e 26	12	13 14 e 27	15 28 e 29	16 17 e 30	18 a 22 e 31

— Na linha de Cascaes, da Sociedade «Estoril», temos na g. v. além das mesmas tarifas que anteriormente, apenas com os seus preços levemente augmentados, excepto as n.ºs 3 e 4, respectivamente, de *Transmissão de telegrammas particulares e bilhetes de gare*, cujos preços não soffreram alteração, a tarifa especial n.º 5, que contém tres artigos: o 1.º que estabelece a taxa de \$30 para o transporte entre duas quaesquer estações da linha, de volumes de peso não superior a 10 kg.^s; o 2.º para volumes até 40 kg.^s entre duas estações da linha, ao preço de \$48 por volume; e o 3.º para o transporte entre duas estações da linha, de generos alimenticios em cestos, caixas, bilhas ou potes, e retôrno das respectivas taras, por assignatura mensal aos preços de 7\$83 para uma assignatura de 15 remessas em cheio, e até 40 kilos de taras em retôrno; e 15\$66 para uma remessa diaria em cheio de um cesto, caixa, bilha ou pote, e o retôrno das taras até o maximo tambem de 40 kg.^s.

Quanto á pequena velocidade, continua a não ter applicação na linha de Cascaes o capitulo I da tarifa especial n.º 1, applicando-se apenas ás mercadorias a que esse capitulo se refere, os preços que lhes correspondem na tarifa geral.

Os capitulos II e III da referida tarifa são applicados pelos mesmos preços das tabellas em vigor nas linhas da C. P., ou sejam as n.ºs 1, 2, 2 A, 3, 4, 5, 13 e 28, correspondendo a estas duas ultimas na Sociedade «Estoril» os n.ºs 6 e 7.

— Nas linhas de Porto á Póvoa e a Famalicão, tambem as novas tarifas começaram a vigorar no dia 1 d'este mez.

Para a grande velocidade que havia onze tarifas, passou a haver apenas 8, as quaes são:

N.º 1 — *Bilhetes de ida e volta diarios* entre todas as estações da Companhia. Differe da anterior do mesmo numero apenas nos seus preços que foram augmentados em quantidades que vão de 10 a 50 %.

N. 2 — *Bilhetes de assignatura* — Esta tarifa em vez de ter preços de assignatura entre a estação de Porto (Boavista) e as outras até Povoá, como a que por ella é substituida, estabelece preços por passageiro e kilometro, podendo, portanto, tomar-se uma assignatura entre quaesquer estações. Seus preços são:

	1 mez	3 mezes	6 mezes	12 mezes
1.ª classe.....	\$90	2\$40	3\$60	6\$00
3.ª classe.....	\$60	1\$60	2\$40	4\$00

O minimo de percurso é de 5 kilometros.

N. 3 — *Bilhetes de gare* — Corresponde á antiga tarifa 9. Os preços dos bilhetes para uma só entrada não foram alterados; os de bilhetes de assignatura para corretores de hoteis, casas de aluguer, etc., foram augmentados entre 25 e 50 %.

N.º 4 — *Bilhetes de ida e volta em 3.ª classe* — Substitue a antiga do mesmo numero, tendo os preços sido elevados de uns 40 %.

N. 5 — *Bilhetes de ida e volta em 3.ª classe para operarios* — Como a anterior de igual n.º, estabelece bilhetes das estações de Porto, Mattozinhos e Leça para todas as outras, sem reciprocidade. Os preços foram augmentados de uns 12 % em média.

N. 6 — *Bilhetes de ida e volta em 3.ª classe* entre todas as estações da rêde e as de Villa do Conde, Povoá e Famalicão, vendidos nos dias de feira semanal ou quinzenal que se realiza n'estas localidades. Apenas os seus preços foram augmentados de uns 60 %.

N.º 7 — *Telegrammas* — Corresponde á antiga 10. O preço por cada palavra além da primeira subiu de \$02 a \$03.

N. 8 — *Bilhetes de 1.ª e 3.ª classe a preços reduzi-*

dos no ramal de Leixões — Apenas se nota a differença para a antiga na elevação de preços.

Foi supprimida a tarifa n.º 11 para volumes de peso não superior a 10 kilogrammas, e a de bilhetes de ida e volta no ramal de Leixões (antiga n.º 3).

Na pequena velocidade, a tarifa especial n.º 1, cujas condições são communs a todas as rêdes, estabelece seis classes de preços para as differentes mercadorias ao abrigo do capitulo I, cujas bases são por tonelada e kilometro: 1.ª, \$05; 2.ª, \$04,4; 3.ª, \$04,1; 4.ª, \$03,5; 5.ª, \$02,8 e 6.ª, \$01,8, todas para expedição do peso minimo de 500 kilogrammas.

Para as materias inflamaveis, explosivas ou perigosas, e infectas, ao abrigo do capitulo II, as bases são, por tonelada e kilometro: 1.ª série, \$14; 2.ª, \$09; 3.ª, \$05.

Para os animaes de que trata o capitulo III, as bases são, por vagão e kilometro: § 1.º, *Gado e perus*, \$12; § 2.º *Animaes ferozes ou bravios* — Animaes ferozes, \$30; gado bravo em jaulas, \$25.

Tarifa 2 — Transporte de vagões vazios de peso até dez toneladas, transitando sobre as proprias rodas — O preço por vagão e kilometro foi elevado de \$03 a \$05, tendo o minimo cobravel por vehiculo baixado de 1\$50 a \$30.

Tarifa 3 — Comboios especiaes de mercadorias — Identica á antiga do mesmo numero.

A taxa de acceleração passou a ser de \$05 tonelada e kilometro.

Tarifa 100 de grande e pequena velocidade — Taxa de seguro contra incendio — As disposições d'esta tarifa não soffreram alteração. A taxa sobre o valor declarado da mercadoria é de 0,5 %, sujeita ao minimo de cobrança de \$50.

Prazos de transporte

A situação anormal dos serviços de caminho de ferro desde o inicio da grande guerra, forçou as emprezas a restringir os prazos de transporte estabelecidos pela tarifa geral, por forma que passaram até agora os transportes em pequena velocidade a fazer-se sem condições de prazo e os de grande velocidade dentro dos prazos que corresponderiam á pequena velocidade.

Esta situação é agora modificada para melhor, não podendo comtudo ainda entrar na normalidade.

As novas disposições entram em vigor nas linhas da C. P. no dia 1 do proximo mez de abril, e são do theor seguinte:

Em grande velocidade: a) Os transportes funebres e remessas de metalico ou valores, criação e animaes vivos, gelo, leite, caça morta e carnes frescas, mariscos e peixe fresco, hortaliças e frutas frescas, legumes verdes, plantas vivas e flores frescas (cortadas), serão transportadas nas condições que normalmente prescreve a Tarifa Geral (seu art. 58.º e § unico) para as remessas de grande velocidade.

b) Quaesquer outras remessas de gande velocidade não designadas na anterior alinea a) serão transportadas em prazo que não poderá ir além de 24 horas por cada fracção indivisivel de 150 kilometros de distancia a percorrer, não se contando n'este prazo o dia da expedição nem o da entrega.

Em pequena velocidade: As remessas serão transportadas em prazo que não deve exceder 24 horas por cada fracção indivisivel de 50 kimometros, não se contando n'este prazo o dia da expedição e o da entrega.

A Sociedade «Estoril» publicou recentemente um Aviso ao Publico annunciando o serviço que prestam as estações e apeadeiros da linha de Cascaes.

Do mesmo Aviso constam tambem as disposições relativas a prazos de transporte.

Despacho Central em Colares

No proximo dia 1 d'Abril entra em vigor a nova tarifa de camionagem de Colares-Central que substitue a antiga tarifa de 30 de Setembro de 1921.

A nova tarifa differe de anterior nos preços da camionagem entre a estação da Cintra e o despacho central, que foram actualizados, tendo as suas condições soffrido pequenas alterações no sentido de maior clareza.

Apeadeiro de Montes d'Alvôr

Desde hontem, o apeadeiro de Montes d'Alvôr, situado no ramal de Portimão, passou a fazer todo o serviço interno e combinado.

D. PABLO ROZPIDE

Para a vaga de Director da Companhia de Madrid a Caceres e a Portugal, aberta com o fallecimento do nosso querido amigo sr. D. Alfredo Loewy, a que n'outro logar nos referimos, foi nomeado o sr. D. Pablo Rozpide, que desempenhava o cargo de Director Adjunto da mesma Companhia.

A competencia de que D. Pablo Rozpide tem dado sobejas provas durante os largos annos de serviços de caminhos de ferro, é segura garantia da proeficiencia com que se desempenhará do seu novo cargo.

A D. Pablo Rozpide enviamos d'aqui as nossas sinceras felicitações, as quaes tornamos extensivas á Companhia de M. C. P. pela acertada escolha.

A nova locomotiva "Makhonine"

Os jornaes estrangeiros fazem referencias a uma nova locomotiva inventada por um joven engenheiro russo, M. Makhonine, para comboios electricos, que está destinada a produzir uma verdadeira revolução na sciencia dos caminhos de ferro.

Ou não viesse o invento da Russia onde tanta coisa revolucionaria se tem produzido nos ultimos tempos.

Ao que parece o sr. Makhonine ainda não desvendou o segredo do seu invento, entretanto sabe-se que a locomotiva contem uma certa porção de essencia, que se transforma em electricidade, a qual a quinhentos volts vae alimentar os dynamos motores. O gerador electrico com essencia fornece um rendimento excepcional, transformando o calor em trabalho util a 35 %, quando a proporção nas locomotivas vulgares nunca vae alem de 6 %.

Com o seu motor que, pelos modos, deve queimar o combustivel utilmente 7 vezes mais do que o fazem as locomotivas de vapor, consegue o sr. Makhonine transformar em rendimento todas as calorias que, até agora, mesmo os melhores motores desperdiçam em grande parte.

Dentro da locomotiva a energia thermica transforma-se em energia electrica e esta é que executa a tracção.

Este invento está acirrando a curiosidade dos engenheiros francezes que, não tendo conseguido que o seu auctor lhes mostrasse o diagramma do motor, estão anciosos por ver as experiencias, duvidando muito do seu feliz resultado.

Entretanto o sr. Makhonine está tratando de o construir e confia em absoluto no seu bom exito.



Ministério do Comércio e Comunicações

Administração Geral das Estradas e Turismo

Repartição de Estradas

Tendo a Camara Municipal do Concelho de Almada solicitado ao Governo da Republica Portuguesa que o *terminus* da linha do caminho de ferro de tração electrica ligando o concelho de Cezimbra, por um lado, com a cidade de Setubal, e, por outro lado, com a vila de Cacilhas, cujo projecto foi apresentado por Victor Dauphinet e Charles Philibert, seja em Cacilhas, e por sua vez, expondo as forças vivas da vila de Cezimbra a conveniencia do referido projecto ser apliado de forma a terminar proximo do cais maritimo desta vila, servindo convenientemente o tráfego dos productos de pesca em fresco e em conservas;

Considerando que a principal função do caminho de ferro projectado seria a de facilitar e intensificar o tráfego entre os dois portos: Cezimbra e Cacilhas;

Considerando que a vantagem citada influirá consideravelmente no desenvolvimento comercial e económico, não só de toda a zona compreendida entre aqueles dois portos, como também dos centros por estes abastecidos;

Considerando que embora os autores do projecto ponderem as dificuldades sob o ponto de vista técnico, financeiro e económico, em atender ás ampliações pedidas, reconhecem a possibilidade de realizar este empreendimento com a cooperação das entidades interessadas:

Manda o Governo da Republica Portuguesa, pelo Ministro do Comércio e Comunicações, que o concurso anunciado para o dia 26 do corrente mez. de adjudicação de assentamento e respectiva exploração da linha ferrea, acima referida, seja sustado até que os autores do projecto apresentem o projecto complementar em conformidade com o que foi solicitado.

Paços do Governo da Republica, 22 de Fevereiro de 1923—

O Ministro do Comércio e Comunicações. *João Teixeira de Queiroz Vaz Guedes.*

Para o administrador geral das Estradas e Turismo.

Missa e baile nos expressos americanos

E' incontestavel que aos Estados Unidos da America cabe hoje o primeiro lugar em tudo quanto respeita a commodidades nos caminhos de ferro.

Não bastava já o conforto e o luxo das suas carruagens e a velocidade dos seus expressos; era preciso mais para satisfazer as exigencia e caprichos sempre crescentes do publico, em especial do propriamente americano que aneia sempre por coisas novas, inverosímeis que pareçam,

Ainda não ha muito tempo construíram os *vagões-capellas* que passaram a fazer parte da composição dos expressos de longo curso e que permitem aos passageiros entregar-se durante a viagem ás suas praticas religiosas. Mas isto não era bastante: ha individuos indifferentes á religião para quem tal innovação de nada servia, e, além d'isso, mesmo os religiosos precisam muitas vezes de se distrahir, e as rezas muito continuadas também cançam. O espirito precisa da variedade, e d'ahi a criação dos *vagões-dancings*, a novidade ferroviaria mais recente e que tem produzido grande successo.

Esses *vagões-dancings* são umas grandes carruagens-salões onde os passageiros durante as longas viagens podem entreter-se a dançar ao som de uma afinada orchestra—afinada á americana, é claro—que se

faz ouvir perfeitamente, apesar do ruido da trepidação do comboio que, em vez de prejudicar a harmonia, contribue, com as vibrações que imprime, para um conjuncto muito agradável.

E' nos *cake-walks*, cremos, onde essa harmonia de sons conjugados com os movimentos, mais se evidencia.

Para não faltar o minimo detalhe, um agente do comboio vae anunciado pelas carruagens o programma dos bailes, dando tempo a que os passageiros se preparem e se disponham a passar ao *dancing* quando lhes appeteca.

Chega a gente a ter vontade de dar uma saltada aos Estados-Unidos, só para ir ao baile ambulante e ouvir missa no *vagão-capella*.



BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 12 de Março de 1923.

Continuam todas as cousas a complicar-se gravemente e não se vê nenhum começo de acção reorganisadora no Estado e no paiz. Nem é possivel isso enquanto não houver uma governação excepcional que pense ir de frente á reforma e ao fomento que hoje as engrenagens partidarias impedem.

O custo da vida cresce terrivelmente, ainda mais depressa de que o agio cambial. Este aproxima-se, é certo de 25 vezes o valor do ouro. Mas aquele é muito mais de 30 vezes o que era antes da guerra, para quem pretenda manter o typo de vida que tinha então. Quando se diz que ella está apenas a 20 ou 25 vezes mais cara, esquece-se de que os productos comprados são inferiores, ou falsificados. A elevação é maior, por isso mesmo, do que em geral se inculca pelo movimento dos numeros indices, que aliás estão referidos a poucos artigos.

Precisamente nas ultimas semanas tem encarecido notavelmente os preços das substancias sem que tenha havido grandes mudanças no cambio. E' que todos esperam dias peiores amanhã. E' também talvez porque os vendedores já contam com o aumento das subvenções aos funcionarios publicos. Como se sabe, sempre que se aproxima essa elevação os mercadores fazem a alta dos preços, inutilizando aquella antecipadamente, neste circulo vicioso das nossas desorganizações.

Os funcionarios publicos pretendem a equiparação geral dos vencimentos por cathogorias, em todos os ministerios, e a applicação do coeficiente 12, ou mais 3 do que actualmente, á parte que é paga segundo a evolução cambial. Isso traria uma nova despesa de mais de 100.000 contos, sobre a de 180.000 contos que se faz presentemente com a das *novas subvenções*. Nem por isso deixariam de continuar em sérias difficuldades ou na miseria, aqueles que só vivem do orçamento publico arruinado. O governo tem resistido a fazer a concessão reclamada. Mas este grave problema, que está confiado ao estudo de uma commissão parlamentar pesa inquietadoramente sobre a nação. Nem o governo nem o parlamento poderão resolvê-lo, porque elle só tem solução combinada com as dos outros que se vão agravando sempre.

A verdade é que é absolutamente indispensavel reformar os quadros, diminuindo grandemente o numero dos funcionarios para os serviços civis e militares actuaes e abrir campos de actividade economica productiva na, metropole e nas colonias, para todos aquellos que tenham de ser excluidos e precisem de collocação. Todo o programma de salvação publica tem de ser dominado preponderantemente por essas idéas, sobre o qual está architectado o plano de reorganisação geral incluído no *Appello á Nação* que foi ha dias distribuído pela *União Civica*. Ahi se inculca para isso a urgencia de ser constituído um *governo nacional* que, sem ser contra os partidos, antes contando com o apoio relativo de todos elles e do paiz inteiro, faça o que elles não podiam fazer por varias circunstancias conhecidas.

E' a doutrina que sempre temos sustentado. Simplesmente agora a necessidade de a seguir com patriotismo, é hoje extrema. Se tudo continua como tem vivido, dentro de pouco tempo tudo poderá estar perdido.

Quirino de Jesus

Cambios (Vendedor)

[illegible]

Cotações na bolsa de Lisboa

Fundos do Estado:													
45\$35	Interna 3 % coupon.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
45\$75	" " assentamento.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
13\$50	" 3 % 1905... ..	-	-	-	-	14\$00	-	14\$00	-	-	14\$20	14\$20	14\$50
20\$30	" 4 % 1888.....	21\$80	-	-	-	-	-	20\$20	20\$00	-	20\$00	19\$50	-
48\$00	" 4 % 1890.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	48\$00	-	-
20\$30	" 4 1/2 % 1888/89 assent....	-	54\$50	-	54\$50	-	-	-	-	-	54\$00	-	-
53\$50	" 4 1/2 % 1888 89 coupon...	-	-	-	54\$50	-	-	-	-	-	54\$50	-	-
63\$00	" 4 1/2 % 1905.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	65\$00	-	-
65\$00	" 5 % 1909.....	-	-	-	-	-	-	60\$00	-	-	-	-	-
577\$00	" 4 1/2 % 1912 ouro.....	-	-	-	-	-	-	-	700\$00	-	-	708\$00	-
63\$00	" 5 % 1917.....	64\$50	627\$50	-	64\$80	-	-	64\$00	-	-	62\$00	-	-
569\$00	Externa 1. ^a serie.....	636\$00	64\$50	-	617\$00	622\$00	621\$00	628\$00	633\$00	-	631\$00	634\$00	630\$00
555\$00	" 2. ^a serie.....	-	-	-	-	-	-	600\$00	-	-	-	-	605\$00
632\$00	" 3. ^a serie.....	679\$00	-	-	660\$00	661\$00	670\$00	680\$00	695\$00	-	700\$00	-	686\$00
70\$00	Obrig. da Provincia de Angola..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	" " Comp. Tabacos de 189..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções dos Bancos e Comp.													
740\$00	Banco de Portugal.....	-	-	-	-	-	735\$00	746\$00	740\$00	-	-	800\$00	865\$00
339\$50	" Nac. Ultramarino, coup.	337\$00	336\$00	-	333\$00	-	332\$00	322\$00	333\$00	-	760\$00	349\$00	345\$00
378\$00	" " " ass.	305\$00	-	-	-	301\$00	300\$00	-	-	-	312\$00	310\$00	310\$00
240\$00	" Portuguez e Brasileiro ..	241\$00	241\$50	-	241\$50	241\$00	214\$00	245\$50	246\$00	-	307\$00	246\$00	246\$00
430\$00	" Commercial de Lisboa..	-	425\$00	-	420\$00	-	422\$00	-	421\$00	-	243\$00	420\$00	-
482\$00	" Lisboa & Açores.....	-	-	-	475\$00	-	-	-	470\$00	-	-	470\$00	-
95\$00	" Economia Portugueza...	-	94\$00	-	96\$30	96\$50	96\$50	97\$50	-	-	417\$00	97\$00	96\$00
-	" Commercial do Porto...	-	-	-	-	-	-	-	48\$50	-	-	-	200\$00
46\$00	Companhia do Credito Predial..	45\$00	-	-	46\$00	46\$80	46\$80	-	-	-	-	50\$00	57\$00
90\$00	" Gaz e Electricidade	106\$50	105\$00	-	96\$00	104\$50	104\$50	113\$00	112\$00	-	152\$00	170\$00	161\$00
-	" das Aguas	127\$00	122\$00	-	122\$00	-	-	-	-	-	-	122\$00	115\$00
556\$00	" Ilha do Principe...	-	577\$00	-	578\$00	571\$50	567\$00	565\$00	18\$50	-	561\$00	566\$00	565\$50
86\$00	" Colonial do Buzi..	100\$00	102\$00	-	100\$00	113\$00	114\$00	115\$00	122\$50	-	121\$00	-	113\$00
134\$00	" Indust. Port. e Col.	383\$00	132\$00	-	136\$20	128\$80	128\$56	127\$00	129\$00	-	130\$90	182\$90	131\$80
340\$00	" Phosphoros, coup..	131\$00	381\$00	-	375\$00	373\$00	374\$00	371\$00	378\$00	-	380\$00	378\$00	378\$50
-	" Cam. Fer. Portug..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
988\$00	" Tabacos, coupon..	1.202\$	1.225\$	-	1.210\$	1.260\$	1.289\$	1.367\$	1.293\$	-	1.270\$	1.255\$	1.220\$
286\$00	" Nac. de Navegação	-	306\$00	-	295\$00	300\$00	307\$00	-	299\$00	-	308\$50	316\$00	321\$00
Obrigações:													
65\$00	Companhia das Aguas, coupon.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	64\$00	-	64\$00
72\$00	Prediaes 5 % antigas.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	78\$50	78\$50	-
-	" 5 % serie A.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	" 4 1/2 % serie A.....	-	-	-	-	-	78\$50	78\$50	-	-	-	-	-
-	" 4 %	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	Nacional de Moagem	-	74\$50	-	-	-	-	-	-	-	73\$50	-	-
-	Asuc. de Moçambique.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	71\$50
-	Banco Nac. Ultram. 4 1/2 % ass..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	73\$50	-
-	" " " 4 1/2 % ouro.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	" " " 6 % Hypot.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	Cam. de Ferro de Ambaca.....	-	-	-	-	89\$00	-	-	-	-	-	-	-
-	Nc. de Cam. ^{as} de Ferro, 1. ^a serie.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	" " " " " 2. ^a " "	-	-	-	-	-	-	-	-	-	65\$00	-	-
-	Cam. de Fer. Portug. 3 % 1. ^o gr.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
30\$00	" " " " 3 % 2. ^o gr.	-	-	80\$00	-	-	-	-	400\$00	-	-	-	185\$00
-	" " " Beira Alta, 1. ^o gr.	-	63\$00	-	-	-	65\$00	-	-	-	-	-	-
-	" " " " 2. ^o gr.	-	-	-	-	63\$00	-	-	-	-	-	-	-
-	" " " Benguela, tit. 1. ^o	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	60\$00
\$00	" " " " 5. ^o	-	1550\$00	800\$00	745\$00	875\$00	890\$00	870\$00	885\$00	-	-	-	885\$00
-	Docas do Porto.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
0	Municipal ou Distrital 6 %	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7	" " " 5 %	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	Panificação Lisbonense.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	Empresa das Aguas de Vidago..	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Carta de Paris

VI

A hora de verão em França — Discordias sobre esta innovação — Os povos das cidades contra os dos campos — Uma proposta conciliadora — A campanha dos jornaes — Processos curiosos de propaganda — A hora de verão prolonga a vida...

A *hora de verão* está de novo na ordem do dia. As opiniões estão porem, muito divididas e ninguém pode ainda prevêr qual será a decisão que as Câmaras vão tomar, sobre a lei que n'esse sentido o governo lhe acaba de propôr.

E' que em França, os governos não dispõem d'aquellas maiorias que nos outros paizes são a *cobertura* de tudo que pretendem fazer de bom ou de mau para o Paiz. No anno passado o governo esteve mesmo em cheque pois o Senado votou-lhe a supressão da hora de verão, e na Camara teve que se valer d'uma grande habilidade para a manter.

O governo que tinha de dar satisfação aos deputados e senadores da provincia, que estavam ali para defender os interesses dos seus eleitores, lembrou-se de seguinte *truc* que lhe valeu obter cinco votos de maioria: — Os povos ruraes veem-se embaraçados com a hora de verão por causa dos mercados e do horario do caminho de ferro? — Pois bem, o governo dará ordens para que os mercados abram e as escolas de instrucção primaria uma hora mais tarde, e que os caminhos de ferro de interesse local modifiquem a marcha dos seus comboios.

Com isto a lei foi votada por mais um anno. Mas agora os ruraes acordaram, porque não só as promessas governamentais não foram cumpridas, — nem o podiam ser, — mas tambem porque a confusão foi ainda maior por as escolas terem mudado o horario das suas aulas e os mercados continuarem ás mesmas horas, por causa de os caminhos de ferro, mesmo os de interesse local, terem mantido a mesma marcha dos seus comboios, attentas as relações com as grandes linhas.

O caso agora está novamente, pois, na ordem do dia.

De toda a França, chovem reclamações pró e contra, e alguns jornaes de Paris, entre os quaes o *Intransigeant* tomaram um tão grande interesse que se teem servido dos argumentos os mais extravagantes.

A hora de verão é necessaria, por isto por aquilo, e sobre tudo porque nós a queremos.

Qualquer associação ou syndicato, que disponha de uma folha de papel timbrado, escreve ao *Intransigeant* dizendo que na ultima sessão foi votada por unanimidade a hora de verão.

O jornal no dia seguinte, com grande alarido, publica a carta em questão, ajuntando que aquella importante associação quer que a França adeante os seus relogios, como medida de salvação publica.

Os outros jornaes, sobre tudo os de grande circulação, não ousam tocar no assumpto. Elles lá sabem que, de uma tal campanha, resultaria o aniquilamento do jornal em toda a provincia franceza. Sim porque as gentes do campo, teem a maior aversão ao avanço da hora, e nada os convence a acceita-la.

Depois elles servem-se d'um processo, cujo effeito é seguro. E' o bilhetinho do deputado ou do senador do seu circulo, recomendando-lhe que não vote a *hora de verão*, de contrario nas futuras eleições, os seus vo-

tos irão para quem melhor defenda os seus interesses. Ora, toda a gente sabe que em França, as provincias elegem quem muito bem querem, não tendo por isso o governo uma acção directa nos circulos eleitoraes.

Em França, um cidadão que consegue ser Deputado ou Senador, tem o seu futuro arrumado, porque a reeleição é-lhe assegurada com umas visitas periodicas ao seu circulo, e com a defesa que nas camaras faz dos interesses dos seus eleitores.

Imagine-se agora o seu embaraço, porque ou tem de desagradar ao governo, não votando a *hora de verão*, ou corre o risco de perder para sempre, a sua cadeira na Camara.

Eu não quero, de maneira alguma, discutir se o avanço da hora convem ou não á França, por muitas razões, mas vejo os horisontes tão turvos por causa d'esta innovação, que receio que venha a desabar sobre este Paiz uma calamidade maior, que a cheia do Sena e do Loire que, n'este momento, parece terem intenções de aproximar a Mancha do Mediterraneo.

Appareceu agora uma proposta no Parlamento que talvez venha resolver a questão, e que consiste n'um appendice á lei das 8 horas do trabalho, e pelo qual os patrões serão obrigados a regularisa-la de forma a que ellas findem no inverno ás 18, e no verão ás 17 horas.

D'esta maneira os homens do *Sport* que, depois da faina diaria, desejam ir para o campo dar pontapés ás bolas ou o seu giro em bicicleta, poderão fazê-lo, sem obrigar os camponeses a alterar a marcha dos ponteiros dos seus *relogios de Sol*.

Será esta lei votada?

E' possivel. Embora isso cause um grande desgosto ao *Intransigeant* que, á falta de outros elementos de defeza, citava outro dia Portugal, como um paiz adiantado, porque tinha *adiantado* a sua hora normal.

E teve a habilidade de deturpar uma decisão do Conselho Superior dos Caminhos de Ferro, em que manifestando ao governo o seu voto de manutenção da hora de verão, pediu-lhe que instasse com os paizes visinhos da França para que igualmente a estabelecessem e na mesma data, pois só assim se poderia fazer um regular serviço de comboios.

E' claro que esta ultima parte, a mais importante, foi substituida por um comentario de grande peso — *que os caminhos de ferro a reclamavam como uma medida de salvação*.

No entanto, isso nada é comparado com a representação de certa estancia thermal dos Vosges em que se affirmou que o motivo porque as estancias similares do valle do Rheno teem tido sempre mais clientela que as de França, era devido á hora normal da Alemanha avançar 60 minutos da Franceza!

E curioso não deixa tambem de ser, a moção d'uma Associação de medicos de não sei que cidade da provincia, em que se affirmava que a hora de verão prolongava a vida, pois durante os ultimos annos, em que essa innovação vigorava, morria muito menos gente! Já é ter coragem!

Guerra' Maio.



SEGURO DE BAGAGENS

Começou hontem na linha do Caes do Sodré a Cascaes, explorada pela Sociedade «Estoril», o serviço de Seguro de Bagagens em condições identicas ás que vigoram nas linhas da Companhia Portuguesa, a que já tivemos occasião de nos referir minuciosamente.

Os rendimentos dos caminhos de ferro

A falta de material de transporte nas linhas portuguezas

Pelas noticias que vemos publicadas em jornaes de diversos paizes, verificamos que, quasi em toda a parte, as receitas da exploração de caminhos tendem a augmentar.

Este magnifico symptoma acentua-se bastante nas linhas francezas, cujo rendimento desde 1 de Janeiro até 4 de Fevereiro ultimo, apresentam sobre o de igual periodo do anno anterior, um acrescimo importante como se vê da comparação que segue:

Rêdes	Receitas	Mais do que em 1922	Augmento %
	(Em 1.000 francos)		
Estado	89.267...	6.110 ..	7,85
P. L. M.	155.970...	7.740...	5,2
Norte	102.260...	1.372...	1,4
Orleans	80.212...	3.512...	4,57
Este	92.240...	11.855...	13,88
Midi	43.015...	4.148...	10,67
Alsacia Lorena e Guillaume-Luxemburgo	42.118...	3.032...	7,37

Em algumas linhas hespanholas tambem se notam importantes augmentos. Assim no "Norte de Hespanha" no mez de Janeiro, a receita elevou-se a 23.254.140,63 pesetas, contra 22.375.275,27 em igual periodo de 1922; no "Sul de Hespanha" de 1 de Janeiro a 10 de Fevereiro atingiram 808.187 pesetas, contra 738,38 em 1922; e nos "Andaluzes" no mesmo periodo elevaram-se a 5.880.162 pesetas, contra 5.648.452 em 1922 e em M. Z. A., de 1 de Janeiro a 20 de Fevereiro, 36.882.840,22, contra 33.428.577,95 em igual periodo de 1922.

Pela America tambem, ao que parece, se dá o mesmo phenomeno, pelo menos nas linhas do "Canadian Pacific Railway", é elle bem frizante, pois que no mez de Dezembro ultimo em que as receitas ascenderam a 17.365.639 dollars, tiveram um acrescimo de 1.547.023 dollars sobre a receita de igual mez de 1922, e um lucro liquido de 3.464.805 dollars.

Tambem os Caminhos de Ferro de "Santa Fé", no Brazil, tiveram em Janeiro ultimo a receita de 3.733.400 francos, contra 3.468.852 francos em 1922.

Por cá tambem a subida das receitas de todas as linhas é um facto já conhecido, e se, em grande parte isso é devido ás sobretaxas que estão onerando todas as taxas de transporte; é fóra de duvida que tambem é devido ao augmento sempre crescente dos transportes, e que maior seria se tivéssemos o material necessario para satisfazer ás necessidades do trafego.

No dia em que todas as nossas linhas disponham de vagões e machinas sufficientes para dar vasão a todo o trafego que se lhes offerece, a situação economica do paiz ha de fatalmente manifestar tendencias para melhorar, pois que uma das razões da carestia de alguns productos nos centros mais populosos, é

especialmente devida á grande falta de meios para os transportar dos centros productores.

Estão n'este caso, por exemplo, a lenha e o carvão vegetal, que pela difficuldade em obter vagões para o seu carregamento, se faz sentir a sua falta no mercado de Lisboa, e, consequentemente, a subida cada vez mais accentuada do seu preço.

Como estes, muitos outros productos para os quaes os negociantes se veem forçados a transporta-los em comboios especiaes, sobrecarregados, portanto, com a taxa de aceleração que, com a sobretaxa de 500 % se eleva a \$09 por tonelada e kilometro, o que vae onerar fortemente os preços nos mercados de consumo.

Uma vez que haja material bastante, as coisas tem fatalmente de se modificar n'um sentido mais favoravel para nós todos.

Devemos dizer que a lucta com a falta de material não é um facto notado apenas em Portugal; deu-se depois da guerra, em toda a parte; mas, ao passo que nos outros paizes o problema se tem pouco a pouco resolvido, entre nós, pouca differença faz de quando o phenomeno começou a manifestar-se, e se alguma melhora se nota, é ella devida á grande quantidade de vagões que diversas firmas commerciaes e industriaes teem adquirido, como unica solução para poderem effecuar os seus transportes.

Ha hoje em circulação nas linhas portuguezas cerca de 1.000 vagões particulares, na sua maior parte de carga normal de 20 toneladas que, alem da utilização que lhes dão os seus proprietarios, são tambem, ao abrigo das disposições da tarifa A que regula esses transportes, utilizados pelas empresas, quando tal facto não obrigue a desvia-los do itinerario que lhes é marcado pelos seus expedidores.

Isto que é importante, tem melhorado um pouco a situação, mas de maneira alguma resolve o problema.

E' preciso muito mais.

Oxalá que o tal material em que tanto temos ouvido fallar, que se deve receber por conta das reparações da Allemanha, se não faça esperar por muito mais tempo.

Ao que parece, é esse material o eixo em torno do qual giram todas as esperanças das empresas para conjurar a crise.

A. G.

Linha de Ayamonte á fronteira de Portugal

N'um dos dias do mez passado reuniram-se em Huelva as Camaras de Commercio d'esta cidade e de Ayamonte, e os alcaides de Lepe, Cartaya e Gibrá-léon, interessados na construcção do prolongamento do caminho de ferro de Ayamonte até á fronteira portugueza de Villa Real de Santo Antonio.

Foi resolvido ir uma commissão a Madrid tratar da continuação das obras que se acham suspensas desde o começo da guerra europeia.

A ligação da nossa linha do Algarve com a rêde hespanhola deve contribuir bastante para o desenvolvimento das nossas relações commerciaes com a nação visinha.

Os caminhos de ferro brasileiros

O incremento que a construção de linhas ferreas está tomando no Brazil, é verdadeiramente extraordinario. Innumeras empresas se tem formado nos diferentes estados para a construcção e exploração de caminhos de ferro, onde os capitaes nacionaes e os estrangeiros, d'estes particularmente o inglez, tem sido collocados com uma eonfiança que chega a causar-nos inveja.

Contam-se por muitos milhares os kilometros em exploração, e já muitas das linhas, como as do "Great Western of Brazil Railway Company", e a "Central do Brazil" tem um importante trafego com optimo rendimento.

Um dos estados onde a viação ferro-viaria se está desenvolvendo muito é o do Rio Grande do Sul onde a "Empresa Constructora", com uma actividade digna dos maiores louvores, está construido e abrindo á exploração consecutivamente, umas poucas de linhas ao mesmo tempo.

Durante o anno de 1922 foram concluidos e entregues ao Governo Federal mais quatro novos trechos de linha, a saber:

O segundo trecho da linha de Bazilio a Jaguarão, comprehendido entre a estação do kilometro 18,560 e a estação do kilometro 37.

O segundo trecho da linha de São Sebastião a Dom Pedrito entre a estação do kilometro 21,400 e a do kilometro 36,560.

O primeiro trecho da linha de Alegrete a Quarahy entre o ponto de entroncamento com a linha da "Viação Ferrea" (Alegrete) e a estação do kilometro 22,250 da linha em construcção.

O segundo trecho da mesma linha entre a estação do kilometro 22,250 e a do kilometro 37.

Actualmente todos os trabalhos são concentrados sobre os ultimos trechos das tres linhas supra citadas, cuja conclusão vem assegurar a realização integral do programma de execução previsto no contracto de 1920.

Na linha de São Sebastião a Dom Pedrito, a ponta dos trilhos alcançou esta cidade em 31 de Dezembro.

A inauguração d'este ramal despertou verdadeiro entusiasmo na população das duas importantes cidades que viram assim realizada uma das suas maiores aspirações.

Houve grandes festejos no dia 1 de Janeiro para comemorar tão grande acontecimento.

Já foi iniciada a construcção dos edificios da estação de Dom Pedrito, os quaes comprehendem uma estação de segunda classe, um armazem e um deposito para as locomotivas.

A Empresa Constructora presume poder entregar o terceiro e ultimo trecho ao Governo Federal dentro de um prazo de quatro mezes.

Na linha de Bazilio a Jaguarão, os trabalhos de terraplenagem estão sendo atacados com actividade em toda a extensão do terceiro trecho.

Neste trecho, a abertura dos córtes constitue o principal obstaculo a vencer, em virtude da natureza excepcional do terreno atravessado, o qual revela na sua maior parte uma proporção consideravel de rocha granitica.

Apezar das grandes difficuldades suscitadas pela questão da mão de obra, oriunda da grande escassez de operarios experimentados, a Empresa Constructora nutre comtudo a esperança de entregar o ultimo trecho n'um prazo de seis a sete mezes.

Na linha de Alegrete a Quarahy, a ponta dos trilhos está actualmente no kilometro 43. Em meados do mez de Fevereiro, ella deve attingir a margem do Rio Inhanduhy (kilometro 48), onde deve ser construida uma ponte com superstructura de madeira constituida de 4 vãos iguaes de 60 metros. E' a unica obra de arte especial importante que comporta a linha de Alegrete até o kilometro 57, que é o ponto terminal provisório previsto pelo novo contracto.

Se não se manifestar, qualquer caso de força maior, este ultimo trecho deverá ser concluido e em estado de ser explorado mais ou menos na mesma época que o terceiro trecho da linha de Bazilio.

No estado de S. Paulo tambem é grande a actividade da "Companhia Paulista", que entre outras linhas, está construindo a que liga Piracicaba a Banrú.

Na rede ferro-viaria internacional Sul-Americana o caminho de ferro Brazil-Paraguay vai constituir o segundo grande ramal que ligará a linha tronco ao Oceano Atlantico. O primeiro ramal já está construido: é o Caminho de Ferro Noroeste do Brazil de Corumbá, a Itapura, por onde hoje se vai á Bolivia, partindo do Rio de Janeiro.

Este caminho de ferro justificará ainda uma vez a proposição do Engenheiro André Rebouças, que com toda a verdade affirmou que as linhas de penetração do Brazil, partindo da Costa, tinham de tornar naturalmente o rumo dos parallelos geographicos. Está já a Noroeste do Brazil confirmando esta asserção, e a Brazil-Paraguay será a segunda prova quando, depois de construida, tiver realizado a antiga aspiração resumida na phrase do citado engenheiro: "O grande problema é conduzir a locomotiva do Oceano Atlantico ao Rio Paraná no mais breve praso possivel".

O Caminho de Ferro Brazil-Paraguay tem de seguir necessariamente a linha do paralelo geographico de 26° de latitude, por ser a mais curta.

Esta linha já esboçada pelos caminhos de ferro construidos do Brazil e no Paraguay, é a que partindo de Asuncion dirige-se a São Borja no referido paralelo de 26° proseguindo até á foz do Iguassú pelo ramal S. Borja Charará. Da foz do Iguassú, seguindo o valle do rio, irá até União da Victoria, estação da E. F. S. Paulo-Rio-Grande e d'ahi pela estrada já construida ao Porto de S. Francisco no Atlantico. Assim desaparecerão os restantes 27 traçados conhecidos para o caminho Brazil-Paraguay, para subsistir apenas o determinado pelas condições naturaes impostas pelas leis economicas: o caminho mais curto para o melhor porto natural do Atlantico, abaixo alguns minutos do paralelo de 26° lat. Sul.

ARREMATACÕES

Companhia dos Caminhos de Ferro
Portugueses da Beira Alta

Venda de sucata de aço

Esta companhia tem para vender na sua estação de Figueira da Foz, cerca de 10.000 kilos de sucata de aço (aros de rodas).

Recebe propostas até ao dia 25 do mez corrente dirigidas á Direcção da Exploração em Figueira da Foz.

A Companhia reserva-se o direito de adiar a venda se o maior preço oferecido lhe não convier.

Se for aceita alguma proposta, o proponente depositará na Thesouraria da Companhia em Figueira da Foz, ou na de Lisboa, a soma correspondente a 50 % do valor da venda, logo que para isso seja avisado.

Figueira da Foz, 4 de Março de 1923.

O Engenheiro Director da Exploração
F. Figueiredo e Silva

S. A. S.

Société Anonyme des Appareils de Sécurité des Chemins de Fer

Capital; 2.600.000 frs

(ÉTAB^{TS} TYER ET C^{IE})

(VACUUM BRAKE C^O L^{TD})

FREINS A VIDE: CLAYTON-HARDY, GRESHAM, CLAYTON, ETC.

Signalisation Électrique et Mécanique de Chemins de Fer Forge, Estampage, Mécanique Générale

SIÈGE SOCIAL ET USINES:

19, Rue de Corbeil, A ESSONNES (S.-et-O.)

TÉLÉPHONE: N.º 7, a ESSONNES

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE: SIGNAL-ESSONNES

MARQUE



BUREAU:

15, Rue de Madrid, 15 — PARIS (8e)

TÉLÉPHONE: WAGRAM 86-21

ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE: WACBRAKE-PARIS

CODE A. B. C., 6^e ÉDITION

Agencia em Lisboa — Largo do Municipio, 19, 2.º

Freios para caminhos de ferro a vapor e electricos

Amortecedores de choques para os ganchos de engate dos caminhos de

WESTINGHOUSE

ÉTABLISSEMENTS DE FREINVILLE

SEVRAN (S. & O.) FRANÇA

MINAS E MINERAES

Compram-se

Amostras e cartas ao Engenheiro-Director da COMPANHIA FRANCEZA DE MINAS E CREDITO

16, Rua Vieira Lusitano, 1.º — LISBOA

Para explorações mineiras, agricolas, florestaes. commerciaes e industriaes
constituem-se sociedades e fornecem-se capitaes.

ACEITAM-SE AGENTES

TINTURARIA DE A. P. J. Cambournac

ESTAMPARIA MECHANICA

14, L. da Annunciada, 16--175-A, Rua de S. Bento, 175-A

Officinas a vapor — RIBEIRA DO PAPEL

TINTAS PARA ESCREVER DE DIVERSAS QUALIDADES RIVALIZANDO COM AS DOS FABRICANTES INGLEZES, ALLEMAES, E OUTROS

Tinge seda, lã, linho e algodão em fio ou em tecidos bem como fato feito
desmanchado. Encarrega-se
da reexpedição pelo caminho de ferro ou qualquer outra via

Limpa pelo processo parisiense fato de homem, vestijos de seda ou de lã etc.
sem serem desmanchados. Os artigos de lã
limpos por este processo não estão sujeitos a serem atacados pela traça

VAGO



ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Continuam regularmente as carreiras para: Madeira, S. Vicente, Pernambuco, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires

Os vapores tem magnificas accommodações para passageiros. Nos preços das passagens inclue-se vinho de pasto, comida á portugueza cama, roupa, proprias a creação e outras despesas. Para carga e pas. agens trata-se com os

AGENTES EM LISBOA: JAMES RAWES & C.ª — Rua do Corpo Santo, 47, 1.º

NO PORTO: TAIT & Co. — Rua dos Ingleses, 23. 1.º



OLYMPIA

MATINÉES ELEGANTES
todos os dias ás 2 horas

RENDEZ-VOUS MUNDANO

O sensacional film
O VENCEDOR DA MORTE
(Aventuras do Alma Negra)

PARIS

Hotel Bayard

11, Rue Richer

Proprietarios: A. & H. GHISLETTI

Hotel de familia com todo o conforto moderno. Situado no centro da cidade, a 5 minutos dos Boulevards. Tem serviço de agua quente e fria em todos os commodos Quartos e apartamentos para familias, com sala de banho, W-C. etc. Boa mesa.

Preços modicos

Falla-se portuguez

End. teleg.: BAYAROTEL

Numerosas referencias em Lisboa e Porto

HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 1 DE JANEIRO DE 1923

COMP. PORTUGUEZA

Part.	Cheg.	Part.	Cheg.
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
7 20	8 26	5 55	7 1
d 9	10 1	7 30	8 39
10 30	11 3	25	9 31
d 13	14 1	c 9 4	9 45
a 14	15 3	d 9 41	10 40
16	17 2	d 11 15	12 2
b 17 30	18 36	d 13	13 59
c 18 5	18 56	15 40	16 46
d 18 25	19 22	d 17 45	18 44
19 5	20 11	d 19 44	20 43
19 50	21 52	d 22 39	22 23
d 22 50	23 43	d 0 15	1 8
0 45	1 38		

Lisboa-R	Cintia	Lisboa-R
6 10	7 19	6 15
10 10	11 21	b 7 35
e 12 50	13 54	d 8 32
f 14	15 9	b 1 9 51
b 15 30	16 36	12
d 18	18 51	16 36
bd 18 58	19 53	19 32
19 55	21 2	21 59
2 47	23 50	23 28
0 35	1 39	

Lisboa-R	Queluz	Lisboa-R
7 45	8 16	8 40
b 8 59	9 30	b 9 4
b 17 30	18	bd 18 10
18 15	18 46	18 56

Lisboa-R	V. Franca	Lisboa-P
6	7 3	a 4 22
d 8 40	10 5	d 6 27
d 9 25	10 42	d 6 59
13 20	14 44	d 8 12
d 17 53	19 3	11 20
d 18 50	20 9	15 5
19 46	21 2	d 16 42
d 21 45	23 5	19 20
0 25	1 39	d 21 59

Lisboa-R	S. e. e. e. e.	Lisboa-R
5 35	6 15	6 45
7 53	8 32	9 2
17 37	18 17	18 35

Lisboa-R	Porto	Lisboa-R
c 8 30	14 24	6 20
9 25	22 15	h 15 2
h 11 35	16 36	e 17 18
21 15	8 2	19 25
21 45	10 38	20 12

Lisboa-R	V. Novas	Lisboa-R
6	11 5	17 25
Entreco.	Aveiro	Entreco.
k 7 4	16 21	k 11 2

Porto	Aveiro	Porto
6 10	8 40	5 44
13 35	16 5	6 50
18 10	20 30	7 45
19 25	22 3	18
20 12	22 59	19 59

Porto	Espinho	Porto
5 50	6 50	7 15
7 37	8 36	8 40
12 15	13 15	10
16 20	17 17	13 45
17 43	18 40	17 47
0 20	1 15	

Porto	Ovar	Porto
		d 5 43
		7 1

Coimbra Louzã Coimbra

Coimbra	Louzã	Coimbra
6 40	8 15	8 40
18 15	19 30	20 15
0 35	2 55	1 15
7 30	9 12	4 50
10 10	12 45	1 8 39
15 30	17 14	9 53
16 15	17 58	11 55
19 20	20 48	22 5
		23 34

Alfarellos	Figueira	Alfarellos
3 15	3 52	0 30
5 42	6 30	19 06
16 50	17 40	

9 25	7 25	20 35	c 15
c 12 5	7 25	—	18 12
Lisbo -R	Bed = Joz	Lisbo -R	
18 50	7	19 30	5 50

Lisboa-R	Badajoz	Lisboa-R
18 50	7	19 30
Entreco.	Badajoz	Entreco.
5 40	18 43	8

Lisboa-R	Figueira	Lisboa-R
8 20	16 6	1 15
17 10	2 55	16 30

Caldas	Alfarellos	Caldas
1	10 23	6
15 3		
Lisboa-R	Alfarellos	Lisboa-R
8 20	16 5	1 52
17 10	2 17	16 50
		0 14

Lisboa-R	Guarda	Lisboa-R
18 50	8 50	5 25
21 15	8 50	18 35
8 30	2 44	

BEIRA ALTA

Figueira	Pampilhosa	Figueira
7 50	9 58	10 40
j 10 25	11 58	n 18 30
16	18 20	p 22 55

Pamp.	V. Formoso	Pamp.
5 15	16 13	n 11 5
j 12 30	17 36	j 12 50
h 14 50	20 07	h 13 5

Pamp.	St. Comba	Pamp.
o 10 20	12 39	o 13 27
Pamp.	M. gualde	Pam.

VAL DO VOUGA

Espinho	viz u	Espinho
8 15	15 50	11 30
		18 23

Espinho	Sarnada	Espinho
x 17 15	20 38	4 35
8 21		
18 18	21 56	0 11 25
15 3		
Sarnada	Vizeu	Sarnada

SUL E SUESTE

Lisboa-TP	Barreiro	Lisboa-TP
b 7	7 40	6 40
8	8 40	9 20
10 20	11	10
11 50	12 30	11 45
13 30	14 19	14
16 20	17	15 50
17 15	17 55	17 20
18 50	19 30	18 25
20 15	21	21 5
ar 1	1 45	a 22 25

Lisboa-TP	Ald. gal.	Lisboa-TP
8	10 3	8
11 50	13 38	10 40
17 15	19 3	16 10
18 50	20 53	19 49

18 50	20 53	19 49	21 50
Barreiro	P. Novo	Barreiro	
b 6 15	6 48	b 7 10	7 45
Lisbo -TP	Lavradio	Listoa-TP	

Lisboa-TP	Molta	Lisboa-TP
16 20	17 35	17 42
19 50	20 37	19 50

Lisboa-TP	Funcheira	Lisboa-TP
i 8	16 48	m 5
m 18 50	2 21	l 8 45

17 15	19	16 20	18
18 50	20 37	19 50	21 50
Lisboa-TP Funcheira		Lisboa-TP	
8	16 48	5	12 25

C. Branca	Evora	C. Branca
7 10	7 57	5 30
12 45	13 32	10 40
18 15	19 2	16 45
23 55	0 42	22 20

Lisboa-TP	Moura	Lisboa-TP
8	18 2	
20 15	5 36	11 40

7 10	7 57	5 30	6 18
12 45	13 32	10 40	11 29
18 15	19 2	16 45	17 33
23 55	0 42	22 20	23 8

Lisboa-TP	Moura	Lisboa-TP
8	18 2	—
20 15	5 36	11 40
		21 56
Lisboa-TP	V. Real	Lisboa-TP

20 15	9 17	21 25	10
Lisboa-TP	Beja	Lisboa-TP	
8	14 4	16	21 56
Lisboa-TP	Tunes	Lisboa-TP	

Lisboa - P	Tunes	Lisboa - P
20 15	16 2	0.37 10
Beja	Vila Real	Beja
-	-	15 30 2 56

MINHO E DOURO

Porto	B. d'alva	Porto
10 25	16 7	11 40

Porto Braga Porto

Porto	Braga	Porto
6 30	9 18	4 55
9 45	12 6	7 55
10 43	13 28	x 9 18
14 30	16 12	11
x 16 50	18 42	14 30
17 27	19 23	17 30
20	22 15	20

Porto	Monção	Porto
9 45	15 9	5 10
16 10	22	14 25
14 30	19 5	7 55

Porto	Vianna	Porto
6 30	10 24	10 25
10 43	15 55	11 25
14 30	16 42	18 20

N. ne	Vianna	Nine
12 55	15 55	11 25 14 40
Vianna	M. neao	Vianna
17	19 5	7 56 10

17	19 5	7 56	10
—		16 20	19 55
7 30	11 8	—	—
Porto	Tua	Porto	

7 45	13 35	5 30	10 2
17 35	22 13	14 18	20 30
Porto	Marco		Porto
9 20	12 40	a 7 20	9 32

19 15	21 50	14 25	17 2
Porto	Penafiel	Po ta	
a 17 2	18 27	5 20	7 20
Regos	R. d'Alva	Regos	

Regoa	B. d. Silva	Regoa
6 37	12 6 15 40	2
Regoa	Narco	Regoa
7 10	10 44 16 23	19 45

Porto	Amarante	Porto
7 45	10 58	7 37
17 35	20 3	17 17
20 30		
Porto	Carviçaes	Porto

10 25	17 33	10 35	17 18
Regoa	Chaves	Regoa	
5 40	11 31	9 34	22
10 25	18 14	16 15	17 18

Regon	V. Real	Regon
21 15	22 40	5 15
		6 25

COMP. NACIONAL	
----------------	--

St. Comba	Vizeu	St Comba
s 6	8 25	t 5 25
8	10 20	n 13 35
i 13 35	15 30	18
		20 0

21 35	23 29		
Tua	Micandella	Tua	
y 7	9 40 y 17 15	19 5	

Mirandella	Braga	Mirandella
z 6 55	10 55	z 16 19 3
Tua	Bragança	Tua
w 10	17 27	8 13 1

Porto

Tarifa especial interna n.º 9 - Grande Velocidade

Transporte de automóveis para passageiros ou de motocicletas com carro anexo entre duas estações quaisquer desta Companhia

Mínimo de percurso (ou pagando como tal) 100 quilom.

Preço do transporte por quilómetro e por veículo	até 4 lugares no interior (automóveis ou motocicletas)	\$23
	de mais de 4 até 7 lugares no interior (automóveis)	\$27

Condições especiais

1.ª — **Transportes ao abrigo desta tarifa** — Os preços desta tarifa são applicaveis exclusivamente: aos automóveis de *uso particular*, não tendo mais de 7 lugares no interior nem comprimento superior a 6^m,5; às motocicletas com carro anexo (sid-car), também de *uso particular*, de peso superior a 250 quilogramas quando uns e outras sejam transportados por fôrma a poderem ser utilizados em seguida à sua chegada à estação de destino, isto é, não acondicionados em caixas ou grades, nem desmontados ou desarmados.

§ único — Por excepção ao que acima se preceitua, serão applicados os preços desta tarifa aos automóveis ou motocicletas com carro anexo que, encontrando-se em tudo o mais ao abrigo das condições da presente, em virtude de qualquer avaria sofrida, se achem impedidos de circular pela via ordinária.

2.ª — **Transportes dos acessórios dos automóveis** — Os automóveis ou motocicletas a transportar por esta tarifa podem levar no depósito a própria gasolina necessária para entrarem em serviço logo que cheguem à estação de destino, não podendo, no entanto, transportar-se nêles outros recipientes com gasolina de reserva ou qualquer outro combustível, nem quaisquer objectos que não sejam propriamente acessórios usuais dos respectivos veículos, tais como pneumáticos, protectores ou outras peças sobreceletes.

3.ª — **Irresponsabilidade da Companhia** — A Companhia declina toda a responsabilidade por atrasos, perdas, avarias ou incêndio que possam dar-se por accidentes ou quaisquer outros motivos.

4.ª — **Seguimento das remessas** — A Companhia só se obriga a efectuar o transporte dos veículos de que se trata pelos combóios que, segundo o horário em vigor, façam todo o serviço em grande velocidade sem restrições.

5.ª — **Ligação de officio** — Nos transportes de serviço combinado com outras Administrações, esta tarifa será ligada «de officio» com as tarifas especiais análogas que essas Administrações tenham em vigor para os mesmos transportes, salvo o caso de haver tarifa directa combinada que lhes seja applicável.

6.ª — **Despesas acessórias e imposto de trânsito** — Estes transportes ficam sujeitos às disposições da tarifa de despesas acessórias. Nos preços desta tarifa está incluído o imposto de trânsito.

Disposição Geral

Em tudo que não seja contrário ao que na presente se estipula, ficam em vigor as disposições da tarifa geral.

A presente anula e substitui a tarifa especial interna n.º 9 de grande velocidade, em vigor desde 28 de Março de 1920.

Lisboa, Fevereiro de 1923.

O Administrador Delegado
Luís Ferreira da Silva Viana.

Tarifa especial interna n.º 8 - Grande Velocidade

Transporte de volumes de peso não superior a 10 quilogramas

Preço por volume

	Remessas até 5 quilogramas	Remessas de mais de 5 até 10 quilogramas
De uma a outra qualquer estação desta Companhia . . .	\$26	\$31

Condições

1.ª — **Imposto de trânsito e despesas acessórias** — Nos preços desta tarifa estão compreendidos os impostos de trânsito, sêlo e assistência e as despesas de manutenção, guia e registo.

2.ª — **Transportes ao abrigo desta tarifa** — Esta tarifa é aplicável a tôdas as expedições dum só volume, de qualquer forma, dimensão ou natureza, contanto que não contenha dinheiro, valores, objectos de arte, matérias inflamáveis, explosivas, perigosas ou infectas ou animais vivos, e sejam observadas as demais disposições da presente tarifa.

3.ª — **Pagamento dos portes** — As expedições terão de ser feitas em porte pago à partida e seguirão pelo primeiro combóio que, fazendo serviço de passageiros das três classes, partir para a estação de destino das remessas uma hora, pelo menos, depois da apresentação destas para expedir.

4.ª — **Acondicionamento das remessas** — Para aplicação desta tarifa é indispensável que os objectos a transportar venham encerrados em taras ou invólucros apropriados, não se aceitando, portanto, a despacho, taras vazias nem volumes cujo acondicionamento seja frágil ou deficiente ou que contenham líquidos ou pescaria que não vão acondicionados em taras metálicas ou de madeira, perfeitamente estanques.

5.ª — **Enderêços nos volumes** — Para que esta tarifa seja aplicada, é indispensável que cada volume leve inscrito exteriormente, em caracteres bem legíveis o nome e morada do expedidor, bem como o nome e morada do consignatário e a indicação da estação de destino. Quando não se puder escrever sobre o volume, serão estas indicações feitas numa etiqueta sólidamente presa ao volume.

6.ª — **Documentação das remessas** — Não são exigidas *notas de expedição*. Em troca do volume receberá o remetente um talão numerado que substituirá a *senha*; um segundo talão de igual número será colado ao volume, e contra a entrega do primeiro dêstes talões, ou de documento que regularmente substitua a *senha*, serão as remessas retiradas na estação de chegada, sem entrega de cartas de porte.

§ único — Exceptuam-se desta disposição as remessas sobrecarregadas de *reembolsos*, as quais devem ser apresentadas a despacho acompanhadas de nota de expedição e escrituradas como de uso para as demais remessas de serviço ordinário, sem prejuizo de se lhe applicarem os preços e demais condições desta tarifa especial.

7.ª — **Perdas ou avarias** — Dando-se perda ou avaria que não sejam motivadas por caso de força maior, a indemnização máxima a pagar pela Companhia será de 2\$00 por quilograma.

8.ª — **Avisos de chegada** — Pelas remessas transportadas ao abrigo desta tarifa não se fará aviso de chegada, não se cobrando portanto a respectiva importância.

Disposição Geral

Ficam em vigor as condições da tarifa geral em tudo que não seja contrário às disposições da presente.

Esta tarifa anula e substitui a tarifa especial interna n.º 8 de grande velocidade, em vigor desde 28 de Março de 1920.

Lisboa, Fevereiro de 1923.

O Administrador Delegado

Luís Ferreira da Silva Viana.

Tarifa especial interna n.º 7 - Grande Velocidade

Transporte de animais vivos por vagão completo ou pagando como tal

Artigo 1.º

Gado asinino, bovino, caprino, cavalar, muar, ovino
e suíno e perus soltos

Preços de transporte

Vagões de 1 piso:

Por vagão

Preço A da tabela anexa

Vagões de mais de 1 piso:

Por piso (com sujeição ao mínimo de co-
brança de 2 pisos por vagão)

" B " " "

Mínimo de percurso a taxar

40 quilómetros ou pagando como tal

Condições do artigo 1.º

1.ª — **Lotação por piso** — A lotação de cada piso é a seguinte:

a) **GADO**

Espécies	Número de cabeças
Cavalos, muares grandes ou pôtros grandes (macho ou fêmea)	8
Garranos, jumentos, muares pequenas ou pôtros pequenos (macho ou fêmea)	12
Bois ou vacas	10
Vitelos ou vitelas	24
Porcos ou porcas	32
Bácoros, cabras, carneiros, chibos ou ovelhas	80
Cordeiros, cabritos ou leitões	120

N. B. — São permitidos carregamentos mixtos de gado cavalar com muar ou asinino; de gado caprino com ovino; bois ou vacas com vitelos ou vitelas; porcos ou porcas com bácoros ou leitões, mas, em tal caso, para a determinação da carga de cada piso, contar-se há:

Cada dois garranos, jumentos, muares pequenas ou pôtros pequenos, como um cavalo;

" " vitelos, como um boi;

" " bácoros ou quatro leitões, como um porco;

" " cabritos ou cordeiros, como um carneiro.

b) **PERUS soltos**

Os expedidores poderão carregar em cada vagão a quantidade de perus que julguem conveniente

declinando esta Companhia toda a responsabilidade pelos danos que as aves possam sofrer, devidos á sua aglomeração.

2.^a — **Excedentes de lotação** — Os expedidores de gado podem carregar, em cada piso, o número de animais que julguem conveniente, mas os excedentes da lotação indicada na presente tarifa pagarão, por cada cabeça, os preços que correspondam segundo a tarifa geral, declinando, porém, a Companhia toda a responsabilidade pelos danos que os animais possam sofrer, desde que seja excedida a lotação. A carga total de cada vagão não poderá, em caso algum, exceder o limite do peso que no mesmo se ache inscrito como sendo a sua "carga máxima".

§ único — Quando resulte mais benéfica para o expedidor a aplicação, aos *excedentes da carga*, da taxa correspondente por esta tarifa a um ou mais pisos completos, será esta a aplicada.

3.^a — **Fornecimento de material** — A Companhia não se obriga a fornecer vagões de mais de um piso. Se os expedidores os requisitarem e a Companhia os fornecer, a taxa será a que corresponda, por cada piso ocupado, com sujeição ao mínimo de cobrança de 2 pisos por vagão.

Quando a Companhia não possa satisfazer as requisições de vagões de mais de um piso e fornecer vagões ordinários, cobrar-se há por cada vagão utilizado o preço A da tabela anexa.

Se, por conveniência própria e sem que os expedidores o requisitem, a Companhia fornecer vagões de mais de um piso, a taxa será feita pelo preço A da tabela, a não ser que a remessa ocupe mais de um piso, caso em que será aplicado o preço B por cada piso ocupado.

Artigo 2.^o

a) Animais ferozes, bravios ou não designados:

Por vagão Preço C da tabela anexa

b) Gado bravo, com destino a ou em regresso de touradas que se realizem em qualquer ponto do país:

Por vagão Preço A da tabela anexa, com 25 % de recargo
Mínimo do percurso a taxar 40 quilómetros ou pagando como tal

Condições do artigo 2.^o

1.^a — **Acondicionamento dos animais** — Só se aceitam a transporte ao abrigo deste artigo os animais convenientemente acondicionados em jaulas sólidas e bem fechadas que ofereçam toda a garantia de segurança. A Companhia reserva-se a faculdade de recusar o transporte das remessas cujo acondicionamento julgue insuficiente.

2.^a — **Transporte das jaulas vazias para condução de touros** — Os consignatários ou expedidores de *gado bravo*, transportado ao abrigo deste artigo, têm direito ao transporte, em *pequena velocidade*, das correspondentes jaulas vazias, quer este preceda ou não o dos animais, mediante as seguintes taxas:

a) — Quando as jaulas vazias percorram número de quilómetros igual ou inferior ao do transporte dos animais: 2\$00 por jaula, manutenção incluída;

b) — Quando as jaulas vazias efectuem percurso quilométrico superior ao do transporte dos animais, cobrar-se há, além da taxa acima indicada em a), o preço que corresponda ao *percurso excedente*, pela tarifa geral ou especial, se não resultar mais barato ao expedidor a aplicação de uma dessas tarifas a todo o percurso.

A aplicação desta concessão fica subordinada às seguintes condições:

Transporte das jaulas vazias precedendo o dos animais

A expedição das jaulas far-se há em pequena velocidade nas condições ordinárias das tarifas applicáveis, *adoptando-se para cálculo da taxa o peso teórico de 700 quilogramas por jaula*;

no acto do pagamento do transporte dos animais deverá o interessado entregar a carta de porte da remessa das jaulas vazias, efectuada dentro dos últimos 15 dias (devendo estas ser em número igual ou inferior ao das transportadas com animais), para lhe ser descontada, do que houver a pagar, a importância que tiver satisfeito pelo transporte das jaulas vazias, deduzidos os direitos de guia, registo, impostos e aviso de chegada e a taxa estabelecida em a) ou b), segundo o caso.

Quando o transporte de jaulas se faça em retôrno do cheio

O retôrno das jaulas vazias far-se há duma só vez para cada remessa de animais;

o remetente das jaulas entregará na estação expedidora das mesmas a carta de porte da remessa dos animais efectuada dentro dos últimos 15 dias;

as jaulas deverão ser as mesmas que tenham servido para o transporte dos animais e em número igual ou inferior.

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

3.^a — **Estacionamento das jaulas** — É permitido o estacionamento das jaulas vazias

nas estações de partida e de destino, durante o prazo máximo de 10 dias em cada uma, sem pagamento de direitos de armazenagem, não se obrigando a Companhia, contudo, a depositá-las em recinto fechado ou coberto, nem tomando responsabilidade pela sua guarda ou conservação.

Condições gerais

1.^a — **Designação nas notas de expedição** — Os remetentes terão que mencionar nas notas de expedição a espécie dos animais entregues para transporte e (quando se trate de gado ou de animais ao abrigo do artigo 2.º) o número de cabeças carregadas por piso.

N. B. — Quando se trate de remessas de perus, a Companhia alheia-se do número de aves carregadas em cada vagão, limitando-se a selar os vagões depois de concluído o carregamento e a responder pela integridade dos selos até à entrega da remessa ao consignatário.

2.^a — **Despesas acessórias** — Nos preços indicados na tabela da presente tarifa está incluído o imposto de trânsito, não estando, porém, incluídas as despesas acessórias que serão cobradas em harmonia com a tarifa respectiva.

3.^a — **Seguimento das remessas** — A Companhia reserva-se a liberdade de escolher, segundo as exigências do serviço, os combóios pelos quais hajam de ser efectuadas as expedições.

4.^a — **Carga e descarga dos vagões** — A carga dos vagões deverá ser feita pelos expedidores ou gente sua e a descarga pelos consignatários ou gente sua, ambas as operações por sua conta e risco mas sob a vigilância dos chefes de estação ou quem os substitua e sujeitas à sua aprovação pelo que respeita à segurança do transporte.

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

5.^a — **Transporte dos tratadores** — Cada expedição poderá ser acompanhada por um ou mais tratadores, devendo todos pagar a sua passagem por tarifa geral.

Aos tratadores é permitido viajar, sempre que o desejem e isso seja possível, nos mesmos vagões em que sigam os animais, não sendo esta faculdade extensiva, por impossibilidade de execução, aos transportes a realizar em vagões de mais de um piso. Neste último caso, os tratadores pagarão a sua passagem como se viajassem em 3.^a classe.

6.^a — **Tratamento dos animais e reparação das jaulas ou gaiolas** — A Companhia não se encarrega da alimentação e tratamento dos animais nem de fazer reparações nas jaulas ou gaiolas, ficando as consequências de qualquer desarranjo que se dê à inteira responsabilidade dos expedidores. Porém, se, por circunstância accidental, o Caminho de ferro tiver de efectuar qualquer despesa por êstes ou por outros motivos análogos, seja em trânsito, seja durante a permanência das remessas nas estações, ficará a entrega da remessa cativa do pagamento dessas despesas.

Disposição Geral

Em tudo que não seja contrário ao estabelecido na presente, ficam em vigor as condições das tarifas geral e despesas acessórias.

A presente anula e substitui a tarifa especial interna n.º 7 de grande velocidade, em vigor desde 28 de Março de 1920.

Lisboa, Fevereiro de 1923.

O Administrador Delegado
Luís Ferreira da Silva Viana.

Tabela anexa à tarifa especial interna n.º 7 de Grande Velocidade

Preços do transporte **por piso** de vagão

QUILÓMETROS				Preço A	Preço B	Preço C
Até		40		12\$60	9\$00	24\$00
De	41	a	50	15\$75	11\$25	30\$00
"	51	"	60	18\$90	13\$50	36\$00
"	61	"	70	22\$05	15\$75	42\$00
"	71	"	80	25\$20	18\$00	48\$00
"	81	"	90	28\$35	20\$25	54\$00
"	91	a	100	31\$50	22\$50	60\$00
"	101	"	110	34\$65	24\$75	66\$00
"	111	"	120	37\$80	27\$00	72\$00
"	121	"	130	40\$95	29\$25	78\$00
"	131	"	140	44\$10	31\$50	84\$00
"	141	"	150	47\$25	33\$75	90\$00
"	151	"	160	50\$40	36\$00	96\$00
"	161	"	170	53\$55	38\$25	102\$00
"	171	"	180	56\$70	40\$50	108\$00
"	181	a	190	59\$85	42\$75	114\$00
"	191	"	200	63\$00	45\$00	120\$00
"	201	"	210	66\$15	47\$25	126\$00
"	211	"	220	69\$30	49\$50	132\$00
"	221	"	230	72\$45	51\$75	138\$00
"	231	"	240	75\$60	54\$00	144\$00
"	241	"	250	78\$75	56\$25	150\$00
"	251	"	255	80\$30	57\$40	153\$00

Tarifa especial interna n.º 6 - Grande Velocidade

Recovagens, géneros frescos, etc.

Capítulo I

- § 1.º — **Recovagens** — Consideram-se como recovagens, para os efeitos de aplicação desta tarifa, quaisquer mercadorias não designadas nos §§ seguintes, nem susceptíveis de rápida deterioração, exceptuando dinheiro, valores e objectos de arte, animais vivos, transportes fúnebres, veículos de qualquer espécie, «chassis» ou caixas de veículos armados, matérias inflamáveis, explosivas, infectas ou perigosas e mercadorias que pesem menos de 100 quilogramas por metro cúbico (a).
- § 2.º — **Água potável, salgada ou mineral — Azeitona — Batata — Car-
nes frescas — Cabritos, Coelhos, Cordeiros ou Leitões** (mortos ou vivos e não pesando mais de 10 quilogramas por cabeça) — **Camarão — Cria-
ção e caça miúda** (morta ou viva) — **Flores naturais** (cortadas) — **Frutas
frescas** (e quando por descascar, amêndoas, avelãs, castanhas e nozes) — **Horta-
liças — Lagostas e Lagostins — Legumes verdes — Leite líquido
— Manteiga — Nata de leite, sem preparo — Ovos — Pão — Peixe
sêco — Plantas vivas** (em caixas, cestos, molhos ou encapados) — **Produtos
hortícolas de qualquer espécie — Queijo e requeijão.**
- § 3.º — **Carne congelada — Gêlo** (b) — **Caracóis e mariscos frescos, não
designados no § 2.º** (c) — **Peixe: fresco, salgado, salpicado ou
em gêlo** (d) — **Taras.**

Condições gerais

1.º — **Preços de transporte** — Os preços a aplicar aos transportes feitos ao abrigo d'êste capítulo são os que, na tabela A anexa, vão indicados, respectivamente, para cada um dos três parágrafos.

(a) — Serão, contudo, aceites como «recovagens» para a aplicação d'êste capítulo os transportes de «ácido carbónico» comprimido em tubos de ferro que ofereçam sufficiente resistência à pressão interior e aos embates e choques exteriores.

(b) — As remessas de «gêlo» por vagão completo com o pêso mínimo de 5.000 quilogramas, ou pagando como tal, serão taxadas por metade do preço que no presente capítulo se estabelece para as mercadorias compreendidas no seu parágrafo 2.º

(c) — Em qualquer caso, é obrigatório, para os expedidores, a designação, na nota de expedição, da espécie de marisco a transportar.

(d) — Quando em alguma remessa de peixe ou marisco, compreendidas no § 3.º a transportar ao abrigo d'êste capítulo, haja algum volume com mais de 80 quilogramas de pêso bruto, sem contudo exceder 100 quilogramas, toda a remessa será taxada pelo preço de «recovagens» (§ 1.º).

2.^a — **Mínimo de cobrança** — O mínimo de cobrança de transporte é de 15 centavos por cada expedição.

3.^a — **Distâncias a taxar** — As taxas são calculadas pelas respectivas distâncias quilométricas de aplicação indicadas na referida tabela A.

4.^a — **Pêso a taxar** — Não obstante os preços da tabela A anexa estarem referidos à unidade "tonelada" são aplicados por fracções indivisíveis de 10 quilogramas, com sujeição ao mínimo de 10 quilogramas por expedição.

5.^a — **Imposto de trânsito e despesas acessórias** — Nos preços da tabela anexa está incluído o imposto de trânsito, não estando, porém, compreendidas as despesas acessórias, as quais serão cobradas em harmonia com a tarifa respectiva.

6.^a — **Zona de acção** — Esta tarifa é aplicável ao tráfego interno desta Companhia e também ao tráfego combinado com outras linhas quando para elle não exista tarifa especial directa nem disposições devidamente anunciadas ao público que restrinjam a aplicação de tarifas internas.

7.^a — **Acondicionamento e marcas** — As mercadorias a transportar ao abrigo d'este capítulo devem, *quando não se trate de vagão completo*, ser apresentadas a despacho nas seguintes condições:

a) — Devem vir acondicionadas em taras apropriadas e de forma a poderem os volumes ser carregados uns sobre outros sem prejudicarem a mercadoria nêles contida;

b) — Cada volume não deve ter mais de 100 quilogramas de pêso bruto (isto sem prejuízo da restrição que na nota (c) da página 1 da presente tarifa, se faz para as remessas de peixe ou marisco); se na remessa houver algum volume de pêso superior a 100 quilogramas t'oda ela será taxada por tarifa geral;

c) — Para evitar que os volumes se confundam com outros de natureza ou forma análoga deve cada volume ter marca bem distinta e trazer letreiro ou etiqueta com indicação clara da estação de destino, nome e morada do consignatário inscritos de forma a não se deteriorarem pelo atrito com outros volumes ou pela humidade;

d) — As marcas e letreiros devem ser reproduzidos pelos expedidores nas respectivas notas de expedição.

8.^a — **Remessas de mercadorias diferentes** — Quando da mesma remessa façam parte mercadorias compreendidas em §§ diferentes d'este capítulo, *devidamente discriminadas na nota de expedição*, applica-se a cada espécie de mercadoria o preço do § que lhe corresponda; mas se a alguma mercadoria, fazendo parte da mesma remessa, corresponder a applicação da tarifa geral, será esta última tarifa applicada a t'oda a remessa. Se um mesmo volume contiver mais que uma mercadoria, t'odas compreendidas em diferentes §§ d'este capítulo, todo êsse volume será taxado pelo mais elevado dos preços applicáveis.

9.^a — **Remessas de vagão completo** — Aceitam-se ao abrigo desta tarifa remessas de vagão completo, com sujeição ao mínimo correspondente de carregamento estabelecido na classificação geral de mercadorias para as remessas de pequena velocidade, desde que as operações de carga, na origem, e descarga, no destino, sejam feitas por gente do expedidor e consignatário e por sua conta e risco, não se cobrando, portanto, a parte das despesas de manutenção correspondente àquelas duas operações. Quando uma ou as duas operações sejam feitas eventualmente pela Companhia deixa de ter applicação esta tarifa.

10.^a — **Prazos de transporte** — As remessas expedidas ao abrigo d'este capítulo são transportadas no prazo estabelecido na tarifa geral, excepto quando se trate de remessas de vagão completo, caso êste em que a Empresa se reserva a faculdade de ampliar em um dia o referido prazo, não dando esta ampliação direito a qualquer indemnização.

11.^a — **Applicação de offcio** — A presente tarifa será applicada de offcio, no que respeita ao percurso interno desta Companhia, se as remessas a transportar estiverem nas condições que no presente capítulo se estipulam e se o expedidor não pedir por escrito na respectiva nota de expedição a applicação da tarifa geral.

Condições especiais dos §§ 2.^o e 3.^o

1.^a — **Pagamento dos portes** — Os preços dos §§ 2.^o e 3.^o do presente capítulo só serão applicáveis a remessas expedidas em portes pagos à partida. Exceptuam-se desta disposição as remessas de águas minerais, azeitonas, batatas, castanhas, amêndoas, avelãs e nozes por descascar, manteiga, ovos e queijos, que poderão aceitar-se a despacho em portes a cobrar à chegada.

Neste último caso, porém, deverão os interessados ter bem em vista que, segundo o artigo 114.^o, das condições da tarifa geral, a Companhia tem o direito de proceder à venda das remessas que, sendo sujeitas a rápida deterioração, não forem retiradas até 24 horas depois da sua chegada à estação de destino.

2.^a — **Devolução das taras vasias** — Ao consignatário de qualquer remessa transportada em cheio nas condições previstas nos §§ 2.^o e 3.^o d'este capítulo é permitida, dentro dos 15 dias seguintes ao da chegada, devolver à estação de procedência, em *pequena velocidade*, as respectivas taras vasias nas condições que abaixo se indicam:

a) — O retorno das taras vasias será feito de e para as estações onde haja estabelecido o serviço de pequena velocidade.

b) — As taras a devolver devem ser as mesmas que hajam servido para o acondicionamento da respectiva remessa em cheio e em número igual ou inferior, e só poderão ser expedidas da estação de destino da respectiva remessa em cheio para a estação de procedência da mesma.

c) — O remetente das taras em retorno apresentará, no acto de as expedir, a carta de porte da res-

pectiva remessa em cheio, comprando uma requisição de rótulos pela qual pagará \$30 centavos (sendo \$20 de imposto de selo, \$05 de aviso de chegada e \$05 de registo) e tantos rótulos para o retorno quantos os volumes de taras a devolver ao preço de \$05 cada um.

d) — Quando, ao abrigo do disposto na 6.ª das condições gerais do presente capítulo, as taras a devolver hajam de transitar em linhas pertencentes a outras administrações que igualmente concedam o retorno de taras por meio de rótulos especiais a esse fim destinados, os preços dos rótulos estipulados na alínea c) da presente condição 2.ª, serão aumentados do preço de cada rótulo que essas administrações tenham estabelecido nas suas respectivas tarifas.

e) — Os transportes das taras em retorno, serão feitos sem responsabilidade para o Caminho de Ferro, não se exigindo para estes transportes a apresentação de nota de expedição e devendo as taras ser retiradas na estação de destino em troca do talão, de cada rótulo, que a estação de procedência das taras vazias entregará ao expedidor.

Capítulo II

Água potável, Azeitona (com ou sem água), **Batatas, Castanha comum, Flores naturais** (cortadas), **Frutas frescas, Hortaliças, Legumes verdes, Leite, Manteiga, Nata de leite** (sem preparo), **Queijo e Túberas.**

De qualquer estação destes Caminhos de ferro para as abaixo indicadas:

Estações	Preços	
Remessas de detalhe		
a) Figueira da Foz—local	Tabela B	
b) Figueira da Foz-T., Pampilhosa-T., e Guarda-T. com destino a Lisboa-Rocio, para entrega nos mercados ou nos domicílios		
Remessas de vagão completo		
c) Figueira da Foz.	Tabela C	
Remessas de detalhe e de vagão completo		
d) Guarda—local		
e) Figueira da Foz-T., Pampilhosa-T. e Guarda-T., com destino a Lisboa-Cais dos Saldados, Lisboa-Mar (exportação), Santarém, Paialvo (Tomar), Coimbra, Aveiro, Gaia, Campanhã, Leiria, Abrantes, Portalegre, Elvas, Castelo Branco e Covilhã		
f) Santa Comba-T., com destino a Viseu		
g) Remessas provenientes de e destinadas a estações da Companhia Portuguesa e que, em virtude da obrigação à VIA MAIS CURTA, tenham de passar em trânsito pelas linhas da Beira Alta:		
Remessas de detalhe	Tabela B	
Remessas de vagão completo	Tabela C. com isenção de despesas acessórias	

Condições

1.ª — Nos preços da tabela B desta tarifa estão compreendidos o imposto de trânsito e as despesas de manutenção.

Nos preços da tabela C está incluído o imposto de trânsito, devendo as despesas acessórias ser cobradas em harmonia com a tarifa respectiva, tendo em vista o que adiante se dispõe para as remessas de vagão completo.

2.ª — Este capítulo só é aplicável a remessas expedidas em portes pagos à partida e, salvo pedido em contrário, será aplicado de ofício a todas as remessas que sejam apresentadas a despacho nas condições nêle previstas.

3.ª — Nas remessas de detalhe as mercadorias, a transportar ao abrigo dêste capítulo, devem ser apresentadas a despacho nas seguintes condições:

a) — devem vir acondicionadas em taras apropriadas e de forma a poderem os volumes ser carregados uns sobre os outros sem prejudicar a mercadoria nêles contida;

b) — cada volume não deve ter mais de 100 quilogramas de pêso bruto;

c) — para evitar que os volumes se confundam com outros de natureza ou forma análoga, deve cada

volume ter marca bem distinta e trazer letreiro ou etiqueta com indicação clara da estação de destino, nome e morada do consignatário, inscritos de forma a não se deteriorarem pelo atrito com outros volumes ou pela humidade própria da mercadoria;

d) — as marcas e letreiros devem ser reproduzidos pelo expedidor nas respectivas notas de expedição; — nas remessas destinadas a Lisboa-P, para entrega nos domicílios, é indispensável que essa indicação se faça claramente na nota de expedição, sem o que este capítulo não poderá ser aplicado.

4.^a — Para os destinos a que são aplicáveis os preços da tabela C desta tarifa admitem-se expedições de vagão completo com a carga mínima de 5 toneladas ou pagando como tal. As operações de carga e descarga destas remessas (vagão completo) devem ser feitas por gente do expedidor ou consignatário e de sua conta e risco, não se cobrando, por este motivo, a parte das despesas de manutenção correspondentes àquelas duas operações. Quando eventualmente qualquer das operações seja feita pela Companhia não se aplicam os preços de vagão completo, mas sim os de detalhe da tabela C.

5.^a — Ao consignatário de qualquer remessa transportada em cheio nas condições previstas neste capítulo é permitido dentro de 30 dias seguintes ao da chegada, devolver à estação de procedência, em pequena velocidade, as respectivas taras vazias, nas condições que a seguir se indicam:

a) — O retorno das taras vazias será feito, por uma só vez, da estação destinatária da remessa em cheio para a respectiva estação expedidora;

b) — As taras a devolver devem ser as mesmas que hajam servido para o acondicionamento da remessa em cheio e em número igual ou inferior e só poderão ser expedidas da estação de destino da respectiva remessa em cheio para a estação de procedência da mesma.

c) — O remetente das taras em retorno apresentará, no acto de as expedir, a carta de porte da respectiva remessa em cheio, comprando uma requisição de rótulos pela qual pagará \$30 (sendo 20 de imposto de selo, \$05 de aviso de chegada e \$05 de registo) e tantos rótulos para o retorno quantos os volumes de taras a devolver ao preço de \$05 cada um;

d) — Quando, ao abrigo deste capítulo, as taras a devolver hajam de transitar em linhas pertencentes a outras Administrações que igualmente concedam o retorno de taras por meio de rótulos especiais a esse fim destinados, os preços dos rótulos estipulados na alínea c), desta condição 5.^a, serão aumentados de preço de cada rótulo que essas Administrações tenham estabelecido nas suas respectivas tarifas;

e) — Os transportes das taras em retorno serão feitos sem responsabilidade para o Caminho de Ferro, não se exigindo para estes transportes a apresentação de nota de expedição e devendo as taras ser retiradas na estação de destino em troca do talão de cada rótulo que a estação de procedência das taras vazias entregará ao expedidor.

Disposição geral

Em tudo o que não seja contrário, ao que na presente tarifa se estabelece, ficam os transportes subordinados às disposições das tarifas geral e de despesas acessórias em vigor.

Observação importante

O capítulo II desta tarifa é ligável «de officio» à tarifa especial interna n.º 10 da Companhia Portuguesa e bem assim à similar que a Companhia Nacional de Caminhos de Ferro tenha em vigor.

A presente anula e substitui a tarifa especial n.º 6 de grande velocidade em vigor desde 28 de Março de 1920.

Lisboa, Fevereiro de 1923.

O Administrador Delegado

Luís Ferreira da Silva Viana.

Serviço do Tráfego

Expediente n.º 1137

TABELA A

QUILÓMETROS				§ 1.º	§ 2.º	§ 3.º	QUILÓMETROS				§ 1.º	§ 2.º	§ 3.º
Até	10 . .			1\$34	1\$14	1\$03	De	131	a	135 . .	18\$09	15\$39	13\$64
De	11	a	15 . .	2\$01	1\$71	1\$55	"	136	"	140 . .	18\$76	15\$96	14\$12
"	16	"	20 . .	2\$68	2\$28	2\$06	"	141	"	145 . .	19\$43	16\$53	14\$60
"	21	"	25 . .	3\$35	2\$85	2\$58	"	146	"	150 . .	20\$10	17\$10	15\$08
"	26	"	30 . .	4\$02	3\$42	3\$09	"	151	"	155 . .	20\$77	17\$67	15\$56
"	31	"	35 . .	4\$69	3\$99	3\$61	"	156	"	160 . .	21\$44	18\$24	16\$04
"	36	"	40 . .	5\$36	4\$56	4\$12	"	161	"	165 . .	22\$11	18\$81	16\$52
"	41	"	45 . .	6\$03	5\$13	4\$64	"	166	"	170 . .	22\$78	19\$38	17\$00
"	46	"	50 . .	6\$70	5\$70	5\$15	"	171	"	175 . .	23\$45	19\$95	17\$48
"	51	"	55 . .	7\$37	6\$27	5\$67	"	176	"	180 . .	24\$12	20\$52	17\$96
"	56	"	60 . .	8\$04	6\$84	6\$18	"	181	"	185 . .	24\$79	21\$09	18\$44
"	61	"	65 . .	8\$71	7\$41	6\$70	"	186	"	190 . .	25\$46	21\$66	18\$92
"	66	"	70 . .	9\$38	7\$98	7\$21	"	191	"	195 . .	26\$13	22\$23	19\$40
"	71	"	75 . .	10\$05	8\$55	7\$73	"	196	"	200 . .	26\$80	22\$80	19\$88
"	76	"	80 . .	10\$72	9\$12	8\$24	"	201	"	205 . .	27\$45	23\$35	20\$38
"	81	"	85 . .	11\$39	9\$69	8\$76	"	206	"	210 . .	28\$10	23\$90	20\$88
"	86	"	90 . .	12\$06	10\$26	9\$27	"	211	"	215 . .	28\$75	24\$45	21\$38
"	91	"	95 . .	12\$37	10\$83	9\$79	"	216	"	220 . .	29\$40	25\$00	21\$88
"	96	"	100 . .	13\$40	11\$40	10\$30	"	221	"	225 . .	30\$05	25\$55	22\$38
"	101	"	105 . .	14\$07	11\$97	10\$78	"	226	"	230 . .	30\$70	26\$10	22\$88
"	106	"	110 . .	14\$74	12\$54	11\$26	"	231	"	235 . .	31\$35	26\$65	23\$38
"	111	"	115 . .	15\$41	13\$11	11\$74	"	236	"	240 . .	32\$00	27\$20	23\$88
"	116	"	120 . .	16\$08	13\$68	12\$22	"	241	"	245 . .	32\$65	27\$75	24\$38
"	121	"	125 . .	16\$75	14\$25	12\$70	"	246	"	250 . .	33\$30	28\$30	24\$88
"	126	"	130 . .	17\$42	14\$82	13\$18	"	251	"	255 . .	33\$95	28\$85	25\$38

TABELA B

Despesas acessórias incluídas

QUILÓMETROS		Preço	QUILÓMETROS		Preço	QUILÓMETROS		Preço
Até	10 . .	1\$20	De 91 a 100 . .		6\$84	De 181 a 190 . .		11\$60
De 11 a 20 . .		2\$04	" 101 " 110 . .		7\$36	" 191 " 200 . .		12\$14
" 21 " 30 . .		2\$64	" 111 " 120 . .		7\$80	" 201 " 210 . .		12\$65
" 31 " 40 . .		3\$24	" 121 " 130 . .		8\$34	" 211 " 220 . .		13\$16
" 41 " 50 . .		3\$84	" 131 " 140 . .		8\$90	" 221 " 230 . .		13\$67
" 51 " 60 . .		4\$44	" 141 " 150 . .		9\$44	" 231 " 240 . .		14\$18
" 61 " 70 . .		5\$04	" 151 " 160 . .		9\$98	" 241 " 250 . .		14\$69
" 71 " 80 . .		5\$64	" 161 " 170 . .		10\$52	" 251 " 255 . .		15\$20
" 81 " 90 . .		6\$24	" 171 " 180 . .		11\$06			

TABELA C

Não incluídas as despesas acessórias

QUILÓMETROS		REMESSAS DE		QUILOMETROS		REMESSAS DE		QUILÓMETROS		REMESSAS DE	
		Detalhe	Vagão completo			Detalhe	Vagão completo			Detalhe	Vagão completo
Até	10. .	\$61	\$56	De 91 a 100. .		6\$10	5\$60	De 181 a 190. .		11\$59	10\$60
De 11 a 20. .		1\$22	1\$12	" 101 " 110. .		6\$71	6\$16	" 191 " 200. .		12\$20	11\$20
" 21 " 30. .		1\$83	1\$68	" 111 " 120. .		7\$32	6\$72	" 201 " 210. .		12\$70	11\$60
" 31 " 40. .		2\$44	2\$24	" 121 " 130. .		7\$93	7\$28	" 211 " 220. .		13\$20	12\$00
" 41 " 50. .		3\$05	2\$80	" 131 " 140. .		8\$54	7\$84	" 221 " 230. .		13\$70	12\$40
" 51 " 60. .		3\$66	3\$36	" 141 " 150. .		9\$15	8\$40	" 231 " 240. .		14\$20	12\$80
" 61 " 70. .		4\$27	3\$92	" 151 " 160. .		9\$76	8\$96	" 241 " 250. .		14\$70	13\$20
" 71 " 80. .		4\$88	4\$48	" 161 " 170. .		10\$37	9\$52	" 251 " 255. .		15\$20	13\$60
" 81 " 90. .		5\$49	5\$04	" 171 " 180. .		10\$98	10\$08				

Tarifa especial interna n.º 5 - Grande Velocidade

Transmissão de telegramas particulares entre duas quaisquer estações desta Companhia

Preços

Por cada despacho até 20 palavras, incluído o nome e morada do destinatário e o nome do expedidor	\$40
Por fracção indivisível de 10 palavras a mais.	\$20

Entrega a domicilio

Além do preço acima indicado, cobrar-se-há, na estação de procedência, pela entrega de cada telegrama no domicilio do destinatário:

a) Quando a distância a percorrer pelo «próprio» não exceda a 2 quilómetros	\$15
b) Quando o domicilio do destinatário ficar a mais de 2 quilómetros da estação (tendo em vista o disposto na condição 3.ª):	
Pelos primeiros 2 quilómetros	\$15
Por cada quilómetro a mais.	\$10

(Vidé nota 1)

Condições

1.ª — A taxa por entrega a domicilio será cobrada à partida como complemento do preço do telegrama e será aplicada a todos os telegramas, mesmo que o domicilio do destinatário esteja situado em localidade próxima da estação do caminho de ferro ou a esta contigua. Exceptua-se o caso em que o telegrama seja dirigido a agente da Companhia, residindo na estação.

2.ª — Incumbe ao expedidor do telegrama, e não ao pessoal da estação onde este fôr apresentado para transmissão, ter conhecimento da distância que medeia entre a estação de recepção e o domicilio do destinatário.

3.ª — Para os efeitos da aplicação da taxa por entrega no domicilio, devem os expedidores escrever por extenso, no texto do telegrama, entre parêntesis, *em seguida à morada do destinatário*, o número de quilómetros que medeia entre a estação de recepção e o domicilio onde o telegrama deve ser entregue.

Esta indicação (a incluir na contagem das palavras de cada despacho telegráfico) só será dispensada nos telegramas que tenham de ser entregues em domicílios que não distem mais de 2 quilómetros da estação de recepção.

4.ª — Se, por falta ou inexactidão da indicação a que se refere a condição anterior (3.ª), na estação de recepção se reconhecer insuficiência na correspondente taxa de entrega a domicilio, a Companhia declina toda a responsabilidade pela não entrega do telegrama ao destinatário, nenhum direito assistindo nem a este nem ao expedidor a reclamar qualquer reembolso da importância paga à partida.

5.ª — Os telegramas particulares a que a presente tarifa se refere só serão transmitidos quando o serviço da linha o permitir, isto é, dar-se há sempre preferência, quer na estação de origem, quer nas intermédias ou na de destino:

— Aos telegramas urgentes de serviço dos caminhos de ferro;

NOTA 1 — Nos casos previstos nesta alínea b), a Companhia não se compromete a fazer com pessoal seu a entrega dos telegramas no domicilio do destinatário, encarregando-se apenas de procurar um «próprio» que, sem responsabilidade alguma para a Companhia, se preste a levar o telegrama a destino, a trêco da importância cobrada a título de taxa por entrega a domicilio.

- Aos telegramas que tiverem relação com a segurança dos combóios ou da via;
- Aos telegramas oficiais.

6.^a — Como consequência do disposto na condição 5.^a, a Companhia não se responsabiliza, portanto, pela demora que possa haver na transmissão e entrega dos telegramas entre particulares.

7.^a — Não serão aceites para transmissão telegramas particulares em cifra, nem os redigidos em lingua que não seja a portuguesa.

8.^a — A transmissão dos telegramas a que a presente tarifa se refere pode ser pedida: de dia, durante todo o tempo em que as estações se conservem abertas ao serviço de grande velocidade; durante a noite, à hora a que elas abrirem para a entrada e saída de passageiros.

A presente anula e substitui a tarifa especial interna n.º 5 de Grande Velocidade, em vigor desde 28 de Março de 1920.

Lisboa, Fevereiro de 1923.

O Administrador Delegado

Luís Ferreira da Silva Viana.

Serviço do Tráfego

Expediente n.º 1137

Tarifa especial interna n.º 4 - Grande Velocidade

Aluguer de salões, carruagens ou lugares de luxo, compartimentos reservados e marcação antecipada de lugares de luxo e de 1.ª ou de 2.ª classe

Capítulo I — Material pertencente à Companhia

Artigo 1.º — Aluguer de salões e carruagens de luxo

Os passageiros que pretendam viajar em salão ou carruagem de luxo reservada, pagarão, por cada viagem, como sobretaxa de aluguer desses veículos, a importância que corresponda segundo as indicações do quadro abaixo:

PERCURSO	Designação de veículos	
	Salão n.º 1 Tara 11 T.	Salão n.º 2 Tara 13 T.
Até 200 quilómetros	32\$90	31\$50
De 201 a 300 "	49\$40	47\$20
" 301 a 400 "	65\$80	63\$00
" 401 a 500 "	68\$00	64\$40
" 501 a 600 "	81\$60	77\$30
Quantidade mínima de bilhetes de 1.ª classe, para adultos, a adquirir para cada veículo além das sobretaxas acima indicadas.	1 camas 10	1 camas 10

NOTA — Quando, por acôrdo prévio, os veículos forem atrelados a combóios rápidos de longo curso ou a combóios especiais, os preços desta tabela sofrerão o aumento de 20 %.

Condições especiais dêste artigo

1.ª — Os pedidos de aluguer de qualquer salão ou carruagem de luxo devem ser feitos ao chefe da estação onde os passageiros tenham de começar a viagem, com antecedência não inferior:

— a 12 horas quando o embarque deva ter lugar em qualquer das estações de Figueira e Pampilhosa;

— a 36 horas nas demais estações da rede dêstes Caminhos de ferro.

Nestes pedidos, que devem ser feitos por escrito, indicarão os requisitantes a estação de destino, data e combóio em que desejam seguir viagem e quaisquer outros detalhes que julguem convenientes.

2.ª — No acto de apresentar o seu pedido deve o requisitante depositar na estação respectiva a importância de 20\$00, importância esta que será levada em conta no acto de se fazer a cobrança da respectiva sobretaxa ou que será devolvida integralmente ao interessado se, depois de feitas as diligências necessárias, se reconhecer que não há veículo disponível para satisfazer o seu pedido.

a) — Se, havendo veículo disponível, o requisitante desistir de o utilizar depois dêle ter saído do respectivo depósito de material, o interessado perde o direito à importância depositada, que reverterá, por completo, a favor dêstes Caminhos de ferro.

b) — Se, por conveniência do requisitante, o veículo, depois de pôsto à sua disposição, não fôr utilizado no dia e combóio para que foi requisitado, a Companhia fica livre — de se recusar a anuir à transfe-

rência da viagem para outra data ou combóio (revertendo neste caso a favor do Caminho de ferro o depósito efectuado no acto da requisição) ou—de consentir em que o veículo fique demorado até à nova data ou combóio escolhido pelo requisitante, cobrando neste caso a taxa suplementar de 10\$00 por cada fracção indivisível de 24 horas de demora na estação de origem da viagem.

3.^a — A sobretaxa de aluguer e demais taxas suplementares previstas nas condições da presente tarifa, não compreendem o custo da passagem propriamente dita.

Por tal motivo, todos os passageiros, que tomarem lugar nos veículos alugados, devem achar-se munidos de bilhetes ou autorização de percurso que lhes dê direito a viajar em 1.^a classe em todo o trajecto para o qual tenha sido alugado o salão ou carruagem de luxo, tendo-se bem em vista que:

- a)—embora seja diminuto o número de passageiros pela utilização de cada veículo devem os alugadores tomar pelo menos tantos bilhetes de 1.^a classe, *para adultos*, quantos os indicados como mínimo na tabela inserta na 1.^a página da presente tarifa, ou pagar como tal;
- b)—dois bilhetes a meio preço para crianças até 7 anos de idade contam-se como um bilhete para adulto;
- c)—um só bilhete a meio preço para criança até 7 anos de idade não é contado para a lotação mínima de cada veículo;
- d)—só teem direito a viajar em salões e carruagens de luxo, alugados nas condições da presente tarifa, os passageiros de 1.^a classe portadores de passes ou bonus e de bilhetes de tarifa geral ou de qualquer outra tarifa ou serviço especial que expressamente se declarem válidos para utilização de lugares de luxo.

4.^a — A pedido do alugador e quando o serviço o permitir, poderá ser fraccionada a viagem para a qual o veículo tenha sido alugado. Em tal caso, porém, além da sobretaxa que, pelo respectivo quadro de preços corresponda à distância total a percorrer, cobrar-se-há uma taxa suplementar de 10\$00 por cada paragem e período indivisível de 24 horas.

5.^a — Se o veículo fôr alugado para uma viagem de ida e volta, a sobretaxa de aluguer a cobrar será a que, segundo a respectiva tabela, corresponda à soma dos percursos de ida e volta, considerando-se como paragem, para os efeitos da cobrança a que se refere a condição 4.^a, o tempo de demora na estação de destino da viagem de ida.

6.^a — Pelo percurso que cada veículo tenha de efectuar nas linhas desta Companhia para ir do seu depósito à estação onde tenha sido requisitado, ou para recolher, da estação terminus da viagem (quer de ida quer de regresso), ao depósito donde saíu, cobrar-se-há, por cada tonelada de tara, a taxa de \$01 por cada quilómetro de percurso em vazio.

7.^a — O seguimento de salões ou carruagens de luxo para fora da rede desta Companhia só poderá ter lugar mediante combinação prévia com as Administrações interessadas, devendo, em tal caso, ser os pedidos de aluguer destes veículos dirigidos ao Engenheiro Chefe do Serviço do Movimento e Tráfego destes Caminhos de ferro com antecedência não inferior a 6 dias, a fim de, pelo Serviço Central, se proceder ás precisas combinações.

8.^a — Se, com o consentimento das linhas interessadas, o veículo sair da rede desta Companhia, contar-se há como paragem todo o tempo que elle estiver fora das linhas destes Caminhos de ferro, cobrando-se nesta conformidade a taxa prevista na condição 4.^a deste parágrafo. Pelo percurso em linha estranha será cobrada a taxa que à mesma linha corresponda, segundo a sua tarifa ou regulamento interno em vigor.

Artigo 2.^o — Lugares de luxo individuais

§ 1.^o — Em material da Companhia

Nos combóios em cuja composição entrem normalmente carruagens que no todo ou em parte sejam constituídas por lugares de luxo (sofá-cama, toilette-cama, beliche ou coupé-leito) é permitida a ocupação de qualquer desses lugares, quando os haja disponíveis, aos passageiros portadores de passes ou de bilhetes de 1.^a classe para percurso não inferior a 100 quilómetros ou pagando como tal, quer da tarifa geral (inteiros, meios ou quartos) quer de qualquer outra tarifa ou serviço especial que expressamente se declarem válidos para ocupação de lugares de luxo, mediante pagamento da sobretaxa que, segundo os quadros abaixo, corresponda à espécie de lugar a ocupar.

a) Coupé-leito e beliche (couchett)

(sem roupas de cama)

Sobretaxa por cada lugar

PERCURSOS	Importâncias
Até 200 quilómetros ou pagando como tal	1\$80
Além de 200 quilómetros	2\$50

b) Sofá - cama ou toilette - cama

(com roupas de cama)

Sobretaxa por cada lugar

PERCURSOS	Importâncias	
	Sofá-cama	Toilette-cama
Até 200 quilómetros ou pagando como tal	3\$00	2\$40
Além de 200 quilómetros	4\$20	3\$50

NOTA — As sobretaxas por ocupação de lugares de luxo individuais são cobradas, em regra, pelos revisores em trânsito, podendo, contudo, ser pagas na estação de partida quando esta seja a de origem do comboio (Vidé artigo 4.º «Marcação de lugares»).

§ 2.º — Em material de Empresa estranha

Ocupação de lugares de luxo nas carruagens da Companhia Internacional dos «Wagons-Lits»

O preço do «suplemento» a cobrar pela Companhia Internacional dos «Wagons-Lits» pela utilização de lugares nas suas carruagens de luxo, circulando na rede desta Companhia dos Caminhos de Ferro da Beira Alta, terá por base a taxa de Frs. 0,147 por passageiro e quilómetro.

Nesta conformidade o preço de cada suplemento, para utilização das referidas carruagens, no percurso de **Pampilhosa a Fuentes de Oñoro ou de V. Formoso-T a Pampilhosa**, é o seguinte:

Por cada passageiro..... Frs. 29,90

Além do preço de cada suplemento, a Companhia Internacional dos «Wagons-Lits» cobrará, por cada lugar, marcado com antecedência na sua Agência em Lisboa, a taxa especial de 3 francos.

O preço de cada suplemento acima mencionado, não compreende o imposto de selo de recibo e, no que respeita às cobranças a efectuar em Portugal, será pago em francos ou convertido em moeda portuguesa ao câmbio do dia, ficando isento da sobretaxa que onera as tarifas em vigor nas linhas desta Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses da Beira Alta.

Condições comuns aos artigos 1.º e 2.º dêste capítulo

1.ª — A Companhia não se obriga a pôr à disposição do público salões ou outros lugares de luxo. Só o fará quando os tenha disponíveis e as circunstâncias lho permitam.

2.ª — Não é permitido aos passageiros, a quem tenha sido alugado salão ou carruagem de luxo, mudarem de lugar para outra carruagem ou compartimento. Se o fizerem, serão considerados, para todos os efeitos, como passageiros sem bilhete desde o ponto onde mudaram de lugar até àquele onde desembarquem e sem direito a voltarem a ocupar os lugares que livremente abandonaram.

3.ª — A Companhia não é obrigada a alugar salões ou carruagens de luxo de determinado tipo.

Artigo 3.º — Marcação antecipada de lugares

Nas estações de origem dos comboios de longo curso poderá a Companhia facultar, mediante uma taxa de \$30 por passageiro, a marcação antecipada de lugares de luxo e de 1.ª ou 2.ª classe, quando na sua composição entrem carruagens daquelas categorias providas de dispositivos especiais destinados à marcação de lugares.

A marcação de lugares nestas condições é extensiva às crianças portadoras de bilhetes a meio preço, ficando, porém, sujeitas às disposições do artigo 1.º da Tarifa Geral, isto é: se no mesmo compartimento viajarem duas ou mais crianças portadoras de meios bilhetes, a cada duas crianças corresponde a lotação de um lugar. No entanto, quando se pretenda guardar o lugar completo para uma só criança, poderá fazer-se a marcação nessas condições, adquirindo-se para a criança um bilhete inteiro.

Nos cartazes-horários ou em Aviso afixado nas estações de origem, serão designados os comboios em que é permitido marcar lugares, devendo esta marcação fazer-se nas condições seguintes:

1.ª — Só é permitida a marcação antecipada de lugares aos passageiros que, previamente, se tenham munido de passe ou de bilhete que lhes dê direito a viajar num trajecto de mais de 100 quilómetros, na rede dêstes Caminhos de ferro.

2.ª — A marcação de lugares só é permitida em trajectos a efectuar sem trasbôrdo e será feita em presença da planta da carruagem respectiva nas bilheteiras das estações em que essa faculdade fôr permitida, mediante apresentação do bilhete ou autorização de percurso e contra pagamento da sobretaxa antes indicada.

3.ª — A marcação e reserva dos lugares de luxo de que trata o § 2.º do Art. 1.º da presente tarifa, nas estações de Figueira, Pampilhosa, Guarda e V. Formoso, poderá ser feita com a antecedência que o pú-

blico julgar conveniente, tendo-se, porém, em vista que, no acto de fazer a reserva e marcação do lugar, deverá o requisitante pagar a importância total correspondente ao preço da passagem em 1.ª classe e as sobretaxas por marcação de lugar em combóios de longo curso e pela ocupação do respectivo lugar de luxo.

Se, por qualquer circunstância, o passageiro não comparecer no dia marcado e deixar de utilizar o lugar de luxo que reservou, perde o direito à importância total que lhe foi cobrada no acto da reserva e marcação de lugar.

Todavia, se, com antecedência não inferior a 24 horas, o passageiro declarar ao chefe da estação de partida que desiste de fazer a sua projectada viagem e lhe fizer entrega do correspondente documento de cobrança, ser-lhe há, desde logo, reembolsada pela bilheteira, a quantia correspondente ao custo do bilhete de 1.ª classe que lhe houver sido cobrada ao fazer a sua inscrição, perdendo o direito unicamente à importância das sobretaxas por marcação e ocupação de lugar de luxo.

4.ª — A marcação de lugares terminará, em todo o caso, 1 hora antes da partida do combóio respectivo.

5.ª — A Companhia reserva-se o direito de substituir qualquer carruagem onde já esteja feita a marcação de lugares, por outra de tipo diverso, sempre que alguma avaria ou motivo especial assim o torne necessário.

Capítulo II — Material pertencente a outras Administrações

1.ª — A pedido dos passageiros e com assentimento prévio das Administrações proprietárias, poderá a Companhia, quando as circunstâncias lho permitam, consentir que circulem na sua rede carruagens de luxo que não lhe pertençam, se:

- as suas dimensões não ultrapassarem as regulamentares;
- não se lhes reconhecer qualquer defeito ou particularidade que comprometa a segurança do serviço;
- estiverem munidas de freio automático, adoptado pela Companhia, ou de tubos de comunicação ao mesmo adaptáveis;
- forem iluminadas a azeite;
- tiverem estribos corridos que permitam a passagem para as outras carruagens.

2.ª — Os passageiros que se utilizarem destas carruagens não pertencentes á Companhia pagarão, além dos preços que, segundo o artigo 1.º da presente tarifa, correspondam ao material análogo da Companhia, a taxa de \$01 por cada tonelada de tara desses veículos em cada quilómetro de percurso que estes façam em vazio na rede da Companhia, quer para ir buscar os passageiros, quer para regressarem ao ponto em que devam ser entregues à Administração proprietária.

3.ª — Ficarão a cargo dos passageiros quaisquer despesas de estacionamento, conservação, aluguer ou de outra proveniência que a Companhia tenha de satisfazer à Administração proprietária.

4.ª — As condições do artigo 1.º da presente tarifa são applicáveis, quanto ao mais, a este artigo 2.º

Disposição Geral

Em tudo que não seja contrário ao que a presente estipula, ficam em vigor as condições da tarifa geral.

A presente anula e substitui a tarifa especial interna n.º 4 de grande velocidade, em vigor desde 28 de Março de 1920 e o 2.º aditamento á mesma tarifa de 22 de Outubro de 1921.

Lisboa, Fevereiro de 1923.

O Administrador Delegado

Luís Ferreira da Silva Viana.

Serviço do Tráfego

Expediente n.º 1137

Tarifa especial interna n.º 3 - Grande Velocidade

Entrada nas gares das estações

E

Licença de trânsito a pé pela linha da Companhia

ARTIGO 1.º

Bilhetes de entrada na gare

— P R E Ç O —

Cada bilhete para uma só entrada . . . \$06

Condições

1.ª — Qualquer pessoa de mais de 3 anos que pretenda entrar na gare das estações para assistir à chegada, partida ou passagem dos combóios, deverá, previamente, munir-se do respectivo bilhete de gare.

§ único — Exceptuam-se desta disposição:

- a) — Os Ministros do Estado, as autoridades locais [(Governadores Civis e seus Secretários Gerais, Officiais da Guarda Republicana, Comissários e Chefes de Polícia, Administradores de Concelho, Procuradores da República e seus Delegados, Juizes de Direito);
- b) — Os officiais do exército, fardados, quando declarem apresentar-se para assuntos de serviço a seu cargo;
- c) — As praças da Guarda Republicana, quando em serviço, isto é, quando se apresentem armadas de espingarda ou carabina, e bem assim as praças graduadas da mesma Guarda em serviço de ronda, embora se não apresentem armadas mas simplesmente acompanhadas de ordenanças;
- d) — Os cabos e guardas da Polícia Cívica, quando em serviço, devidamente uniformizados ou munidos de documentos comprovativos da sua identidade;
- e) — Os agentes da Guarda Fiscal e das Alfândegas, em serviço nas estações;
- f) — Os agentes da Fiscalização do Governo, junto dos Caminhos de ferro;
- g) — Os empregados da Companhia;
- h) — Os portadores de passe anual de livre circulação;
- i) — Os agentes da Fiscalização dos Impostos, quando em serviço e munidos dos respectivos bilhetes de identidade e do distintivo especial de que são portadores;
- j) — Os agentes da Polícia Especial de Emigração Clandestina, quando em serviço e munidos dos respectivos bilhetes de identidade;
- k) — Os guarda-fios do Governo;
- l) — Os funcionários telégrafo-postais, devidamente uniformizados e os condutores de malas de correio, quando no desempenho, uns e outros, das suas attribuições;
- m) — Os cabos de mar, quando em serviço e munidos dos respectivos bilhetes de identidade;
- n) — Os agentes da Polícia de Segurança do Estado, quando munidos dos respectivos bilhetes de identidade.

2.ª — Estes bilhetes só dão direito à entrada na gare da estação nêles designada, à chegada, partida,

ou passagem do combóio para que forem vendidos, devendo os seus portadores, à saída da gare, entregá-los aos agentes encarregados da vigilância às portas.

3.^a — E' expressamente proibido aos portadores destes bilhetes :

a) — Subir às carruagens ou ocupar qualquer lugar nos combóios ;

b) — Angariar passageiros para diligências ou carros, ou hóspedes para hotéis ;

c) — Vender quaisquer artigos ou objectos sem que para isso estejam autorizados por contrato ou concessão especial.

§ único — Os transgressores de qualquer destas disposições serão entregues à autoridade competente, lavrando-se auto de notícia, em conformidade com o que dispõe o art. 31.^o e seus §§ do Decreto de 31 de Dezembro de 1864.

4.^a — As pessoas munidas de autorização para circular a pé na linha não poderão entrar na gare ou conservar-se nela à partida ou chegada dos combóios.

5.^a — A Companhia não se responsabiliza por qualquer desastre ou acidente que sobrevenha aos portadores destes bilhetes.

6.^a — A Companhia reserva-se a faculdade de suspender a venda destes bilhetes nos dias ou para os combóios em que, a seu vêr, a acumulação de pessoas nas gares possa embaraçar a execução do serviço.

ARTIGO 2.^o

Bilhetes mensais e trimestrais de admissão nas gares das Estações de Figueira da Foz, Luso-Bussaco, Santa Comba Dão, Carregal, Canas-Felgueira, Nelas, Mangualde, Gouveia e Guarda

— P R E Ç O —

Bilhetes mensais	Esc. 7\$00
Bilhetes trimestrais	Esc. 20\$00

Condições

1.^a — Estes bilhetes são pessoais, intransmissíveis e exclusivamente destinados aos **correctores de hotéis, banheiros e condutores de carreiras de automóveis.**

Os seus portadores, que só podem assistir à chegada e partida de todos os combóios, devem apresentar-se decentemente vestidos devendo, os referidos condutores e correctores, usar boné com emblema fixo, onde se leia o nome do hotel ou empresa a que pertençam. Os banheiros usarão uma braçadeira constituída por uma fita larga com o seu nome.

§ único — Os interessados só poderão permanecer na gare 5 minutos antes e 10 depois da chegada de cada combóio e 10 minutos antes e 5 depois da partida de cada combóio.

2.^a — E' expressamente proibido aos seus portadores incomodarem os passageiros, sendo-lhes apenas permitido que, a distância conveniente, com atenção e urbanidade, anunciem e ofereçam os seus serviços.

3.^a — Aos portadores destes bilhetes, que transgridam as disposições da presente, será o bilhete cassado, sem que ao interessado assista o direito de reclamação alguma, ficando interdito de obter, de futuro, nova concessão.

4.^a — As requisições destes bilhetes serão feitas por escrito na estação respectiva com cinco dias de antecipação, indicando o nome do interessado e da entidade que representa e fazendo a entrega da importância dos bilhetes requisitados e a apresentação da respectiva fotografia, medindo 37X32 milímetros, para ser colada no respectivo bilhete.

Além do custo de cada bilhete, terá de ser satisfeita a importância de 1\$00 a título de depósito, que será restituída pela Companhia em troca do bilhete, dentro do prazo máximo de oito dias a contar do termo da sua validade.

Passados oito dias perde o requisitante o direito ao depósito, sem prejuízo de procedimento a seguir contra quem tentar fazer uso do bilhete cassado.

ARTIGO 3.º

Licença de trânsito a pé pela linha da Companhia

PREÇO COM A SOBRETAXA INCLUIDA

Por cada licença	{ Pelo primeiro quilómetro ou fracção . . .	2\$00
	{ Por cada quilómetro ou fracção a mais . . .	\$50

Condições

1.ª — As requisições destas licenças serão apresentadas em qualquer estação, devendo ser assinadas pelos requisitantes, ou a seu rogo quando não saibam escrever.

2.ª — Nas requisições se indicarão os pontos quilométricos entre os quais se deseja transitar.

3.ª — Cada requisição será acompanhada de uma fotografia do interessado, medindo 0^m,037 de altura por 0^m,032 de largura, a qual será colada no bilhete de licença, e sobre elle será aposto o sêlo branco da Companhia.

4.ª — As licenças serão válidas até 31 de Dezembro do ano em que forem concedidas.

5.ª — Os portadores de licenças são obrigados a apresentá-las aos guardas das linhas, bem como a qualquer outro agente desta Companhia quando isso lhes fôr exigido.

6.ª — As licenças serão cassadas sempre que os portadores não sejam os próprios ou forem encontrados na linha fora dos limites nelas designados.

7.ª — Havendo extravio do bilhete, será êste substituído, se o interessado do facto der conhecimento à Companhia e fizer nova requisição.

8.ª — Estas licenças dão direito a entrada na linha, mas só pelas passagens de nível, não sendo permitida a permanência nas estações.

9.ª — Estas licenças deixarão de ser válidas, definitiva ou temporariamente, quando a Companhia o julgar conveniente.

10.ª — A Companhia não responde, em caso algum, por qualquer desastre ou prejuízo que o portador da licença no trânsito a pé na linha possa sofrer por negligência, imprudência ou culpa do portador.

11.ª — Os individuos estranhos ao serviço da Companhia que transitem a pé sem licença ou que pratiquem actos contrários ao regulamento de polícia e exploração de 31 de Dezembro de 1864 serão autuados e processados nos termos do referido regulamento.

12.ª — A Companhia reserva-se o direito de não conceder estas licenças entre pontos quilométricos em que julgue inconveniente para o serviço o trânsito de peões.

Disposição geral

O produto da venda dos bilhetes previstos nos artigos 1.º e 2.º, e das licenças constantes do art. 3.º desta tarifa, constitue, respectivamente, receita da Caixa de Aposentações e do Fundo de Socorros Imediatos dos Empregados da Companhia.

Nota — O Artigo 3.º da presente tarifa entrará em vigor depois de autorização especial do Governo.

A presente anula e substitui a tarifa especial interna n.º 3 de grande velocidade, em vigor desde 28 de Março de 1920, e o 1.º aditamento à mesma tarifa, de 4 de Outubro de 1922.

Lisboa, Fevereiro de 1923.

O Administrador Delegado

Luís Ferreira da Silva Viana.

Tarifa especial interna n.º 2 - Grande Velocidade

Bilhetes de ida e volta a preços reduzidos

Capítulo I

PREÇOS

Estações de procedência ou de destino, e vice-versa	Dias de validade	Classes			Estações de procedência ou de destino, e vice-versa	Dias de validade	Classes		
		1. ^a	2. ^a	3. ^a			1. ^a	2. ^a	3. ^a
De Figueira da Foz às estações abaixo e volta, ou vice-versa									
Maiorca	2	—	\$28	\$20	Mangualde	3	6\$72	4\$66	3\$24
Brenha	2	—	\$36	\$24	Contenças	3	6\$98	4\$84	3\$36
Alhadas	2	\$64	\$46	\$32	Gouveia	3	7\$54	5\$22	3\$64
Montemor-o-Velho	2	\$84	\$62	\$42	Fornos de Algodres	3	7\$96	5\$52	3\$84
Arazede	2	1\$42	1\$04	\$72	Muxagata (a)	3	8\$22	5\$70	3\$96
Limede-Cadima	2	1\$62	1\$18	\$82	Celorico da Beira	4	8\$74	6\$06	4\$20
Cantanhede	2	1\$88	1\$38	\$94	Baraçal	4	9\$03	6\$28	4\$36
Murtede	2	2\$20	1\$60	1\$10	Vila Franca-Trancoso	4	9\$46	6\$56	4\$56
Pampilhosa	2	2\$66	1\$94	1\$34	Pinhel	4	9\$78	6\$78	4\$70
Luso-Bussaco	3	3\$12	2\$28	1\$56	Guarda	4	10\$76	7\$46	5\$18
Mortágua	3	3\$86	2\$82	1\$84	Vila Fernando	4	11\$28	7\$82	5\$44
Santa Comba Dão	3	4\$48	3\$28	2\$24	Cerdeira	4	11\$76	8\$14	5\$66
Carregal do Sal	3	5\$10	3\$76	2\$55	Noemy	4	12\$12	8\$40	5\$84
Oliveirinha-Cabanas	3	5\$46	4\$00	2\$74	Freineda	4	12\$74	8\$82	6\$12
Canas-Felgueira	3	5\$72	4\$18	2\$86	Vilar Formoso	4	13\$10	9\$08	6\$30
Nelas	3	6\$14	4\$49	3\$07					
De Pampilhosa às estações abaixo e volta, ou vice-versa									
Figueira da Foz	2	2\$66	1\$94	1\$34	Contenças	3	4\$38	3\$20	2\$20
Montemor-o-Velho	2	1\$88	1\$38	\$94	Gouveia	3	4\$94	3\$62	2\$48
Arazede	2	1\$30	\$96	\$66	Fornos de Algodres	3	5\$36	3\$92	2\$68
Limede-Cadima	2	1\$04	\$76	\$52	Muxagata (a)	3	5\$62	4\$12	2\$82
Cantanhede	2	\$84	\$62	\$42	Celorico da Beira	3	6\$14	4\$50	3\$08
Murtede	2	\$52	\$38	\$26	Baraçal	3	6\$40	4\$68	3\$20
Luso-Bussaco	2	\$52	\$38	\$26	Vila Franca-Trancoso	3	6\$88	5\$02	3\$44
Mortágua	2	1\$26	\$92	\$64	Pinhel	3	7\$18	5\$26	3\$60
Santa Comba Dão	2	1\$88	1\$38	\$94	Guarda	4	8\$16	5\$66	3\$94
Carregal do Sal	2	2\$50	1\$84	1\$26	Vila Fernando	4	8\$68	6\$02	4\$18
Oliveirinha-Cabanas	2	2\$72	1\$98	1\$36	Cerdeira	4	9\$16	6\$34	4\$40
Canas-Felgueira	2	3\$12	2\$28	1\$56	Noemy	4	9\$52	6\$60	4\$58
Nelas	3	3\$54	2\$60	1\$78	Freineda	4	10\$14	7\$02	4\$88
Mangualde	3	4\$12	3\$02	2\$06	Vilar Formoso	4	10\$50	7\$28	5\$06

(a) Em vigor quando fôr aberto à exploração.

Estações de procedência ou de destino, e vice-versa	Dias de validade	Classes			Estações de procedência ou de destino, e vice-versa	Dias de validade	Classes		
		1. ^a	2. ^a	3. ^a			1. ^a	2. ^a	3. ^a
Das estações abaixo à de Luso-Bussaco e volta, sem reciprocidade									
Montemor-o-Velho	3	2\$34	1\$72	1\$18	Gouveia	4	4\$48	3\$28	2\$24
Arazede	3	1\$78	1\$30	\$90	Fornos de Algodres	4	4\$90	3\$58	2\$46
Limede-Cadima	3	1\$52	1\$12	\$76	Muxagata (a)	4	5\$16	3\$78	2\$58
Cantanhede	3	1\$30	\$96	\$66	Celorico da Beira	4	5\$64	4\$16	2\$82
Murtede	3	1\$00	\$74	\$50	Baraçal	4	5\$94	4\$34	2\$98
Mortágua	3	\$78	\$58	\$40	Vila Franca-Trancoso	4	6\$40	4\$68	3\$20
Santa Comba Dão	3	1\$42	1\$04	\$72	Pinhel	4	6\$72	4\$90	3\$36
Carregal do Sal	3	2\$04	1\$50	1\$02	Guarda	4	7\$70	5\$34	3\$70
Oliveirinha-Cabanas	3	2\$30	1\$68	1\$16	Vila Fernando	4	8\$22	5\$70	3\$96
Canas-Felgueira	3	2\$66	1\$94	1\$34	Cerdeira	4	8\$70	6\$00	4\$18
Nelas	3	3\$08	2\$26	1\$54	Noemy	4	9\$06	6\$26	4\$36
Mangualde	3	3\$64	2\$66	1\$82	Freineda	4	9\$68	6\$70	4\$66
Contenças	4	3\$90	2\$86	1\$96	Vilar Formoso	4	10\$04	6\$96	4\$82
De Soito às estações abaixo e volta ou vice-versa					De Alcafache às estações abaixo e volta ou vice-versa				
Luso-Bussaco	1	—	\$36	\$24	Nelas	1	—	\$28	\$20
Mortágua	1	—	\$24	\$18	Mangualde	1	—	\$25	\$18
Santa Comba Dão	1	—	\$70	\$48					
De Abrunhosa às estações abaixo e volta ou vice-versa					De Baraçal às estações abaixo e volta ou vice-versa				
Mangualde	1	—	\$46	\$32	Celorico	1	—	\$25	\$18
Gouveia	1	—	\$24	\$18					

(a) — Em vigor quando fôr aberto à exploração.

Condições especiais dêste capítulo

1.^a — Prazos de validade — Êstes bilhetes são válidos:

- à ida, no dia e combóio para que tenham sido vendidos;
- à volta, dentro do prazo da validade indicado na respectiva coluna da tabela de preços dêste capítulo, em qualquer combóio de serviço público que, fazendo serviço de passageiros da classe correspondente, parta da estação de origem da viagem de regresso até às 24 horas (meia noite) do último dia de validade,

Os dias de validade contam-se da meia noite à meia noite, a partir da 0 horas do dia em que os bilhetes forem vendidos, com exclusão, porém, dos domingos e dias de feriado nacional que neles venham a ficar compreendidos. Para êste efeito, serão também considerados como feriados os três dias anteriores ao domingo de Páscoa (quinta e sexta-feira santa e sábado de aleluia) e a segunda e terça-feira de carnaval.

O prazo de validade dêstes bilhetes pode ser prorrogado, uma ou duas vezes, em metade dos dias úteis nele compreendidos, mediante pagamento por cada vez, isto é, por cada período de ampliação, de uma sobretaxa igual a 10 % do custo do respectivo bilhete.

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

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

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

Se, depois de terminado o prazo de validade primitivo, o passageiro tomar lugar no combóio sem previamente ter pago a sobretaxa de prorrogação, será considerado, para todos os efeitos, como passageiro sem bilhete.

2.^a — Paragens em trânsito — Êstes bilhetes não dão direito a paragens em trânsito.

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

3.^a — **Excesso de percurso** — Todo o passageiro que seguir além do ponto de destino indicado no seu bilhete, pagará a passagem, no percurso excedente, ao preço e condições para tal caso estabelecidos pela tarifa geral em vigor.

Considerar-se há como um simples caso de excesso de percurso o facto de, à volta, o passageiro ir além do ponto de desembarque indicado no seu bilhete por ter tomado qualquer comboio que nesse ponto não tenha paragem.

4.^a — **Mudança de classe** — O passageiro que viajar em classe superior à indicada no seu bilhete, pagará a diferença de classe ao preço e condições da tarifa geral em vigor. Esta cobrança será feita desde o ponto em que haja sido tomado o lugar de classe superior até à estação de destino indicada no seu bilhete.

5.^a — **Lugares de luxo** — Os bilhetes de 1.^a classe e bem assim os de 2.^a ou 3.^a classe, cujos portadores previamente tenham pago a diferença de preço por mudança para a 1.^a classe, dão direito à ocupação de lugares de luxo mediante cobrança das respectivas sobretaxas.

Capítulo II

Serviço de Mercados e Feiras

Estações de		Classes		PRAZOS DE VALIDADE
PROCEDÊNCIA e volta (sem reciprocidade)	DESTINO	2. ^a	3. ^a	
Arazede Limede-Cadima Cantanhede Murtede	MONTEMOR	\$48 \$64 \$82 1\$06	\$34 \$44 \$58 \$74	Vendidos tódas as tērcas e quartas-feiras e em 2 e 3 de cada mês e válidos para regresso em qualquer dêstes mesmos dias.
Montemor Limede-Cadima Cantanhede Murtede		\$48 \$24 \$40 \$64	\$34 \$18 \$28 \$44	
Montemor Arazede Cantanhede Murtede		\$64 \$24 \$24 \$44	\$44 \$18 \$18 \$30	
Montemor Arazede Limede-Cadima Murtede Luso-Bussaco Mortágua S. Comba Dão Carregal Oliveirinha Canas-Felgueira Nelas Mangualde		\$82 \$40 \$24 \$28 \$98 1\$52 2\$00 2\$46 2\$62 2\$94 3\$24 3\$68	\$58 \$28 \$18 \$20 \$68 1\$06 1\$38 1\$70 1\$82 2\$04 2\$24 2\$54	Vendidos em 5, 6, 19 e 20 de cada mês e válidos para o regresso em 6, 7, 20 e 21.
Luso-Bussaco S. Comba Dão Carregal do Sal	MORTÁGUA	\$60 \$52 \$98	\$42 \$36 \$68	
Luso-Bussaco Mortágua Carregal do Sal Oliveirinha Canas-Felgueira Nelas Mangualde		1\$06 \$52 \$52 \$68 \$98 1\$30 1\$72	\$74 \$36 \$36 \$46 \$68 \$90 1\$20	
Luso-Bussaco Mortágua S. Comba Dão Carregal do Sal Canas-Felgueira Nelas Mangualde		\$72 \$14 \$68 \$24 \$28 \$60 1\$06	\$20 \$80 \$46 \$18 \$20 \$42 \$74	
	OLIVEIRINHA			Vendidos todos os domingos, segundas, quartas-feiras e sábados e válidos para o regresso nesses mesmos dias.
				Vendidos nos 4. ^{os} sábados e domingos de cada mês e válidos para o regresso até à segunda-feira seguinte.

Estações de		Classes		PRAZOS DE VALIDADE
PROCEDÊNCIA e volta (sem reciprocidade)	DESTINO	2. ^a	3. ^a	
S. Comba Dão Carregal Oliveirinha Canas-Felgueira Mangualde	NELAS	1\$30 \$82 \$60 \$36 \$48	\$90 \$54 \$42 \$26 \$34	Vendidos todos os 2. ^{as} sábados e domingos de cada mês e válidos para o regresso em qualquer destes mesmos dias.
S. Comba Dão Carregal do Sal Oliveirinha Canas-Felgueira Nelas Gouveia Fornos d'Algodres Muxagata (a) Celorico da Beira Baraçal Vila Franca Pinhel Guarda	MANGUALDE	1\$72 1\$26 1\$06 \$78 \$48 \$68 \$98 1\$18 1\$56 1\$76 2\$12 2\$34 3\$08	1\$20 \$88 \$74 \$54 \$34 \$46 \$68 \$82 1\$08 1\$22 1\$46 1\$62 2\$14	Vendidos a principiari da quinta-feira antes do 1. ^o e 3. ^o domingo de cada mês e válidos para o regresso até à segunda-feira seguinte. Vendidos igualmente desde 28 de Outubro a 5 de Novembro e válidos para o regresso durante 5 dias, incluído o da venda.
Nelas Mangualde Gouveia Fornos d'Algodres Muxagata (a) Vila Franca Pinhel Guarda	CELORICO DA BEIRA	2\$00 1\$56 \$98 \$64 \$44 \$60 \$82 1\$56	1\$38 1\$08 \$68 \$44 \$30 \$42 \$54 1\$08	Vendidos nos dias 9 e 10 de cada mês e 20 a 24 de Agosto e em 15 e 16 de Setembro e válidos, para o regresso, durante 3 dias, incluído o da venda, excepto os vendidos de 20 a 24 de Agosto, que são válidos por cinco dias.
Celorico da Beira Baraçal Vila Franca Pinhel Vila Fernando Cerdeira Noemy Freineda Vilar Formoso	GUARDA	1\$56 1\$34 1\$02 \$78 \$44 \$78 1\$06 1\$52 1\$80	1\$08 \$52 \$72 \$54 \$30 \$54 \$74 1\$06 1\$26	Vendidos todos os sábados e domingos e válidos, para o regresso, até à segunda-feira seguinte. Vendidos igualmente em 23 e 24 de Junho e desde 30 de Setembro a 4 de Outubro e válidos, para o regresso, durante 3 dias incluído o da venda. As estações de Vila Fernando a Vilar Formoso também vendem estes bilhetes tôdas as segundas e têrças-feiras, válidos, para o regresso, até ao dia seguinte.
Celorico da Beira Baraçal Vila Franca Pinhel Guarda Cerdeira Noemy Freineda Vilar Formoso	VILA FERNANDO	1\$92 1\$72 1\$38 1\$18 \$44 \$40 \$78 1\$10 1\$42	1\$32 1\$20 \$96 \$82 \$30 \$28 \$54 \$78 \$98	Vendidos todos os 3. ^{as} domingos e segunda-feiras de cada mês e válidos, para o regresso, até à têrça-feira seguinte.
Celorico Baraçal Vila Franca Pinhel Guarda Vila Fernando Cerdeira Noemy Vilar Formoso	FREINEDA	3\$04 2\$82 2\$50 2\$26 1\$52 1\$10 \$78 \$48 \$32	2\$12 1\$98 1\$74 1\$58 1\$06 \$78 \$54 \$34 \$22	Vendidos em 14, 15 e 16 de cada mês e em 28 e 29 de Agosto e válidos, para o regresso, durante três dias, incluído o da venda.

(a) — Em vigor quando fôr aberto à exploração.

Condições especiais dêste capítulo

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

- à ida, no dia e combóio para que tenham sido vendidos;
- à volta, dentro do prazo de validade indicado na respectiva coluna, por qualquer combóio de serviço público que, fazendo serviço de passageiros da classe correspondente, parta da estação de origem da viagem de regresso até às 24 horas (meia noite) do último dia de validade.

Os dias de validade contam-se da meia noite à meia noite, a partir das 0 horas (meia noite) do dia em que foram vendidos,

O passageiro encontrado num combóio, depois de expirado o prazo de validade, é considerado, para todos os efeitos, como passageiro sem bilhete.

2.^a — **Paragem em trânsito** — Não é permitida a paragem em trânsito.

O passageiro que se detiver numa estação anterior à de destino indicada no seu bilhete, pagará um bilhete inteiro pelos preços da tarifa geral desde a origem da viagem, deduzindo-se metade do custo do bilhete de que fôr portador.

3.^a — **Excesso de percurso** — Não é permitido o excesso de percurso.

O passageiro que seguir além do ponto de destino indicado no seu bilhete pagará, desde a procedência, um bilhete inteiro de tarifa geral, deduzindo-se metade do custo do bilhete de que fôr portador.

4.^a — **Mudança de classe** — Não é permitida a mudança de classe, sendo considerado como passageiro sem bilhete todo aquele que fôr encontrado em classe superior à que lhe corresponder.

Condições gerais comuns aos dois capítulos

1.^a — **Combóios** — Êstes bilhetes são vendidos para qualquer combóio de serviço público que tenha paragem na estação a que o passageiro se destina e normalmente transporte passageiros da classe correspondente.

2.^a — **Despesas acessórias** — Não estão compreendidas nos preços indicados na presente tarifa que incluem apenas o imposto de trânsito.

3.^a — **Intransmissibilidade dos bilhetes** — Os bilhetes desta tarifa são vendidos sob condição expressa de só poderem ser utilizados na viagem de volta pela mesma pessoa que com êles viajou à ida.

E' portanto expressamente proibida a cedência, compra ou venda dos talões ou bilhetes com que deva ser efectuada a viagem de volta, podendo a Companhia entregar às autoridades os negociadores dêsses talões ou bilhetes.

Sempre que os bilhetes sejam constituídos por dois talões, um de ida e outro de volta, deve o passageiro conservar sempre consigo à ida os dois talões do respectivo bilhete e apresentá-los adherentes sempre que lhes sejam pedidos pelos agentes da Companhia. O passageiro que à ida não apresente mais que o talão de ida será considerado como passageiro sem bilhete.

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

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

Disposição Geral

Em tudo o que não seja contrário ao que na presente se estipula, ficam em vigor as condições da tarifa geral.

Esta tarifa anula e substitui a tarifa especial interna n.º 2 de grande velocidade, em vigor desde 28 de Março de 1920.

Lisboa, Fevereiro de 1923.

O Administrador Delegado

Luís Ferreira da Silva Viana.

Tarifa especial interna n.º 1-Grande Velocidade

Bilhetes a preços reduzidos entre as estações, apeadeiros e paragens

§ 1.º

Bilhetes simples das 3 classes entre as estações e apeadeiros

Das estações abaixo aos apeadeiros da frente ou vice-versa				Classes	Alhadas	Limede-Cadima	Oliveirinha-Cabanas	Contenças	Muxagata	Barçaal	Vila Fernando	Noemv
Figueira da Foz	{	1. ^a	\$36	\$93	3\$09	4\$02	4\$74	5\$22	6\$51	6\$99		
		2. ^a	\$27	\$69	2\$27	2\$95	3\$48	3\$83	4\$78	5\$13		
		3. ^a	\$18	\$57	1\$55	2\$01	2\$37	2\$61	3\$26	3\$50		
Alhadas	{	1. ^a	—	\$60	2\$73	3\$69	4\$38	4\$86	6\$18	6\$66		
		2. ^a	—	\$44	2\$01	2\$71	3\$23	3\$57	4\$54	4\$89		
		3. ^a	—	\$30	1\$37	1\$85	2\$19	2\$43	3\$09	3\$33		
Montemor	{	1. ^a	\$18	\$48	2\$61	3\$54	4\$26	4\$74	6\$03	6\$51		
		2. ^a	\$14	\$36	1\$92	2\$60	3\$13	3\$48	4\$43	4\$78		
		3. ^a	\$09	\$24	1\$31	1\$77	2\$13	2\$37	3\$02	3\$26		
Arazede	{	1. ^a	\$48	\$18	2\$28	3\$24	3\$93	4\$41	5\$73	6\$18		
		2. ^a	\$36	\$14	1\$68	2\$38	2\$89	3\$24	4\$21	4\$54		
		3. ^a	\$24	\$09	1\$14	1\$62	1\$97	2\$21	2\$87	3\$09		
Limede-Cadima	{	1. ^a	\$60	—	2\$16	3\$09	3\$81	4\$29	5\$58	6\$06		
		2. ^a	\$44	—	1\$59	2\$27	2\$80	3\$15	4\$10	4\$45		
		3. ^a	\$30	—	1\$08	1\$55	1\$91	2\$15	2\$79	3\$03		
Cantanhede	{	1. ^a	\$72	\$18	2\$01	2\$97	3\$69	4\$14	5\$46	5\$94		
		2. ^a	\$53	\$14	1\$48	2\$18	2\$71	3\$04	4\$00	4\$36		
		3. ^a	\$36	\$09	1\$01	1\$49	1\$85	2\$07	2\$73	2\$97		
Murtede	{	1. ^a	\$90	\$33	1\$83	2\$79	3\$51	3\$96	5\$28	5\$76		
		2. ^a	\$66	\$25	1\$35	2\$05	2\$58	2\$90	3\$87	4\$13		
		3. ^a	\$45	\$17	\$92	1\$40	1\$76	1\$98	2\$64	2\$88		
Pampilhosa	{	1. ^a	1\$17	\$60	1\$56	2\$52	3\$24	3\$69	5\$01	5\$49		
		2. ^a	\$86	\$44	1\$15	1\$85	2\$38	2\$71	3\$68	4\$03		
		3. ^a	\$59	\$30	\$78	1\$26	1\$62	1\$85	2\$51	2\$75		
Luso-Bussaco	{	1. ^a	1\$44	\$87	1\$32	2\$25	2\$97	3\$42	4\$74	5\$22		
		2. ^a	1\$06	\$64	\$97	1\$65	2\$18	2\$51	3\$48	3\$83		
		3. ^a	\$72	\$44	\$66	1\$13	1\$49	1\$71	2\$37	2\$61		
Mortágua	{	1. ^a	1\$86	1\$29	\$87	1\$83	2\$55	3\$00	4\$32	4\$80		
		2. ^a	1\$37	\$95	\$64	1\$35	1\$87	2\$20	3\$17	3\$52		
		3. ^a	\$93	\$65	\$44	\$92	1\$28	1\$50	2\$16	2\$40		
Santa Comba Dão	{	1. ^a	2\$22	1\$65	\$51	1\$47	2\$19	2\$64	3\$96	4\$44		
		2. ^a	1\$63	1\$21	\$38	1\$08	1\$61	1\$94	2\$90	3\$26		
		3. ^a	1\$11	\$83	\$26	\$74	1\$10	1\$32	1\$98	2\$22		
Carregal do Sal	{	1. ^a	2\$61	2\$01	\$18	1\$08	1\$80	2\$28	3\$57	4\$05		
		2. ^a	1\$92	1\$48	\$14	\$79	1\$32	1\$67	2\$62	2\$97		
		3. ^a	1\$31	1\$01	\$09	\$54	\$90	1\$14	1\$79	2\$03		

Das estações abaixo aos apeadeiros da frente ou vice-versa									
	Classes	Alhadás	Limede-Cadima	Oliveirinha-Cabanas	Contenças	Muxagata	Baraçal	Vila Fernando	Noemy
Oliveirinha-Cabanas	1. ^a	2\$73	2\$16	—	\$96	1\$68	2\$13	3\$45	3\$96
	2. ^a	2\$10	1\$59	—	\$71	1\$24	1\$56	2\$53	2\$91
	3. ^a	1\$37	1\$08	—	\$48	\$84	1\$07	1\$73	1\$98
Canas-Felgueira	1. ^a	2\$94	2\$34	\$22	\$75	1\$47	1\$95	3\$24	3\$72
	2. ^a	2\$16	1\$72	\$16	\$55	1\$08	1\$43	2\$38	2\$73
	3. ^a	1\$47	1\$17	\$12	\$38	\$74	\$98	1\$62	1\$86
Nelas	1. ^a	3\$18	2\$61	\$45	\$51	1\$23	1\$68	3\$00	3\$48
	2. ^a	2\$54	1\$92	\$33	\$38	\$91	1\$24	2\$20	2\$56
	3. ^a	1\$59	1\$31	\$23	\$26	\$62	\$84	1\$50	1\$74
Mangualde	1. ^a	3\$51	2\$94	\$81	\$18	\$90	1\$35	2\$67	3\$15
	2. ^a	2\$58	2\$16	\$60	\$14	\$66	\$99	1\$96	2\$31
	3. ^a	1\$76	1\$47	\$41	\$09	\$45	\$68	1\$34	1\$58
Contenças	1. ^a	3\$69	3\$09	\$96	—	\$72	1\$20	2\$49	2\$97
	2. ^a	2\$71	2\$27	\$71	—	\$53	\$88	1\$83	2\$18
	3. ^a	1\$85	1\$55	\$48	—	\$36	\$60	1\$25	1\$49
Gouveia	1. ^a	3\$99	3\$42	1\$26	\$33	\$42	\$87	2\$19	2\$67
	2. ^a	2\$93	2\$51	\$93	\$25	\$31	\$64	1\$61	1\$96
	3. ^a	2\$00	1\$71	\$63	\$17	\$21	\$44	1\$10	1\$34
Fornos de Algodres	1. ^a	4\$23	3\$66	1\$50	\$57	\$18	\$63	1\$95	2\$43
	2. ^a	3\$11	2\$69	1\$10	\$42	\$14	\$47	1\$43	1\$79
	3. ^a	2\$12	1\$83	\$75	\$29	\$09	\$32	\$98	1\$22
Muxagata (a)	1. ^a	4\$38	3\$81	1\$68	\$72	—	\$48	1\$80	2\$28
	2. ^a	3\$22	2\$80	1\$24	\$53	—	\$36	1\$32	1\$68
	3. ^a	2\$19	1\$91	\$84	\$37	—	\$24	\$90	1\$14
Celorico da Beira	1. ^a	4\$71	4\$11	1\$98	1\$05	\$33	\$18	1\$47	1\$95
	2. ^a	3\$46	3\$02	1\$46	\$77	\$25	\$14	1\$08	1\$43
	3. ^a	2\$36	2\$06	\$99	\$53	\$17	\$09	\$74	\$98
Baraçal	1. ^a	4\$86	4\$29	2\$13	1\$20	\$49	—	1\$32	1\$80
	2. ^a	3\$57	3\$15	1\$57	\$88	\$36	—	\$97	1\$32
	3. ^a	2\$43	2\$15	1\$07	\$60	\$26	—	\$66	\$90
Vila Franca—Trancoso	1. ^a	5\$13	4\$53	2\$40	1\$44	\$75	\$27	1\$05	1\$53
	2. ^a	3\$77	3\$33	1\$76	1\$06	\$55	\$20	\$77	1\$13
	3. ^a	2\$57	2\$27	1\$20	\$72	\$38	\$14	\$53	\$77
Pinhel	1. ^a	5\$28	4\$71	2\$55	1\$62	\$90	\$45	\$90	1\$38
	2. ^a	3\$88	3\$46	1\$87	1\$19	\$66	\$33	\$66	1\$02
	3. ^a	2\$64	2\$36	1\$28	\$81	\$45	\$23	\$45	\$69
Guarda	1. ^a	5\$85	4\$58	3\$12	2\$19	1\$47	1\$02	\$33	\$81
	2. ^a	4\$29	3\$88	2\$29	1\$61	1\$08	\$75	\$25	\$60
	3. ^a	2\$93	2\$29	1\$56	1\$10	\$74	\$51	\$17	\$41
Vila Fernando	1. ^a	6\$18	5\$58	3\$45	2\$49	1\$80	1\$32	—	\$48
	2. ^a	4\$54	4\$10	2\$53	1\$83	1\$32	\$97	—	\$36
	3. ^a	3\$09	2\$79	1\$73	1\$25	\$90	\$66	—	\$24
Cerdeira	1. ^a	6\$75	5\$85	3\$72	2\$79	2\$07	1\$59	\$30	\$21
	2. ^a	4\$73	4\$29	2\$73	2\$05	1\$52	1\$17	\$22	\$16
	3. ^a	3\$38	2\$93	1\$86	1\$40	1\$04	\$80	\$15	\$11
Noemy	1. ^a	6\$66	6\$06	3\$93	2\$97	2\$28	1\$80	\$54	—
	2. ^a	4\$89	4\$45	2\$89	2\$18	1\$68	1\$32	\$40	—
	3. ^a	3\$33	3\$03	1\$97	1\$49	1\$14	\$90	\$28	—
Freineda	1. ^a	6\$99	6\$42	4\$26	3\$33	2\$61	2\$16	\$84	\$36
	2. ^a	5\$13	4\$71	3\$13	2\$45	1\$92	1\$59	\$62	\$27
	3. ^a	3\$50	3\$21	2\$13	1\$67	1\$31	1\$08	\$42	\$18
Vilar Formoso	1. ^a	7\$23	6\$63	4\$50	3\$57	2\$85	2\$37	1\$08	\$60
	2. ^a	5\$31	4\$87	3\$30	2\$62	2\$09	1\$74	\$80	\$44
	3. ^a	3\$62	3\$32	2\$25	1\$79	1\$43	1\$19	\$54	\$30
Fronteira de V. Formoso	1. ^a	7\$26	6\$66	4\$53	3\$60	2\$88	2\$40	1\$11	\$63
	2. ^a	5\$33	4\$89	3\$33	2\$64	2\$11	1\$76	\$82	\$46
	3. ^a	3\$64	3\$34	2\$27	1\$81	1\$45	1\$21	\$56	\$32

(a) Em vigor quando fôr aberta à exploração.

§ 2.º

Bilhetes simples de 2.ª e 3.ª classe entre as estações e as paragens abaixo indicadas

DAS ESTAÇÕES DE		2.ª	3.ª
PROCEDÊNCIA	DESTINO	CLASSE	CLASSE
OU VICE-VERSA			
Figueira da Foz	MAIORCA	\$16	\$11
Brenha		\$14	\$09
Alhadas		\$14	\$09
Montemor		\$21	\$15
Figueira da Foz	BRENHA	\$20	\$14
Maiorca		\$14	\$09
Alhadas		\$14	\$09
Montemor		\$18	\$12
Pampilhosa	SOITO	\$40	\$27
Luso—Bussaco		\$20	\$14
Mortágua		\$15	\$10
Santa Comba Dão		\$40	\$28
Santa Comba Dão	CASTELEJO	\$14	\$09
Carregal		\$20	\$14
Canas—Felgueira	ALCAFACHE	\$33	\$23
Nelas		\$16	\$11
Mangualde		\$15	\$10
Contenças		\$25	\$18
Mangualde	ABRUNHOSA	\$27	\$18
Contenças		\$16	\$11
Gouveia		\$14	\$09
Celorico	SOBRAL	\$71	\$48
Baraçal		\$60	\$41
Vila Franca—Trancoso		\$40	\$28
Pinhel		\$29	\$20
Guarda		\$17	\$12

Condições especiais do § 1.º

1.ª — **Meios bilhetes** — As crianças até 3 anos nada pagam, indo ao colo. As de 3 a 7 anos pagarão metade dos preços indicados neste paragrafo. As maiores de 7 anos são consideradas adultos.

2.ª — **Passageiros sem bilhete** — O passageiro que fôr encontrado sem bilhete pagá-lo há pelos preços dêste §, tendo em vista o que dispõe o art. 6.º e seu § único da Tarifa Geral.

3.ª — **Excesso de percurso** — O passageiro que seguir além do ponto de destino indicado no seu bilhete, pagará o percurso excedente pelos preços dêste §, tendo em vista o que dispõe o art. 7.º e seu § único da Tarifa Geral.

4.ª — **Mudança de classe** — O passageiro que quizer passar para classe superior à do seu bilhete, pagará a diferença entre as duas classes pelos preços dêste §, tendo em vista o que dispõe o art. 8.º e seu § único da Tarifa Geral.

Condições especiais do § 2.º

1.ª — **Meios bilhetes** — Não se concedem meios bilhetes.

2.ª — **Passageiros sem bilhetes** — Os passageiros procedentes duma estação e destinados a uma paragem, que forem encontrados nas carruagens, sem bilhete, pagarão o lugar que ocuparem pelos preços e condições da Tarifa Geral.

3.ª — **Excesso de percurso** — Os passageiros que seguirem além do ponto de destino indicado no seu bilhete pagarão o percurso excedente pelos preços e condições da Tarifa Geral.

4.ª — **Mudança de classe** — Os passageiros que quizerem passar para classe superior à indicada no seu bilhete, pagarão a diferença entre as duas classes pelos preços e condições da Tarifa Geral.

Condições gerais comuns aos dois §§

Impostos — Nos preços desta tarifa está incluído o imposto de trânsito. Não estão, porém, com-

preendidos os impostos de sêlo e para a Assistência Nacional, que serão cobrados em conformidade com a respectiva tarifa de Despesas Acessórias.

Bagagens — É concedido o transporte gratuito de 30 quilogramas de bagagem registada aos passageiros portadores de bilhetes inteiros e de 15 quilogramas aos portadores de bilhetes a meio preço, tendo em vista que os passageiros procedentes das paragens deverão apresentar os seus volumes às portas dos fourgons dos combóios, para serem carregados, assim como os destinados às paragens se devem apresentar aos condutores, imediatamente à chegada dos combóios, para retirar os volumes que lhes pertencerem, de contrário seguirão êstes até à estação seguinte, pagando o excesso de percurso como recovagens.

Ligação de officio — Em serviço combinado, os preços do § 1.º são ligáveis às Tarifas Gerais doutras linhas.

Os do § 2.º só podem ter aplicação em serviço interno.

Disposição Geral

Em tudo o que não fôr contrário ao que na presente se estipula, ficam em vigor as condições da Tarifa Geral.

A presente anula e substitue a tarifa especial interna n.º 1 de grande velocidade em vigor desde 28 de Março de 1920.

Lisboa, Fevereiro de 1923.

O Administrador Delegado
Luís Ferreira da Silva Viana.

Serviço do Tráfego
Expediente n.º 1137

do o que não fôr contrário ao que na presente se estipula, ficam em vigor as con-

ente anula e substitue a tarifa especial interna n.º 1 de grande velocidade em vi-

1920.

Fevereiro de 1923.

O Administrador Delegado

Luís Ferreira da Silva

Tráfego

N.º 1137

Condições especiais do § 1.

1.º — **Melhor bilhete** — As crianças até 3 anos pagam metade do preço. As de 3 a 7 anos pagam o preço inteiro. Os maiores de 7 anos pagam o preço inteiro. As maiores de 7 anos são consideradas adultas.

2.º — **Passageiros sem bilhete** — O passageiro que for encontrado sem bilhete pagará o preço inteiro do bilhete que lhe for necessário para o percurso que lhe for indicado.

3.º — **Excesso de percurso** — O passageiro que seguir além do ponto de destino indicado no seu bilhete pagará o preço inteiro do bilhete que lhe for necessário para o percurso que lhe for indicado.

4.º — **Mudança de classe** — O passageiro que quiser passar para classe superior pagará a diferença entre as duas classes pelo preço inteiro do bilhete que lhe for necessário para o percurso que lhe for indicado.

Condições especiais do § 2.

1.º — **Melhor bilhete** — Não se concedem meios bilhetes.

2.º — **Passageiros sem bilhete** — Os passageiros procedentes de uma estação e destino pagam o preço inteiro do bilhete que lhe for necessário para o percurso que lhe for indicado.

3.º — **Excesso de percurso** — Os passageiros que seguirem além do ponto de destino indicado no seu bilhete pagará o preço inteiro do bilhete que lhe for necessário para o percurso que lhe for indicado.

4.º — **Mudança de classe** — Os passageiros que quiserem passar para classe superior pagará a diferença entre as duas classes pelo preço inteiro do bilhete que lhe for necessário para o percurso que lhe for indicado.

Condições gerais comuns aos dois §§

Impostos — Nos preços desta tarifa está incluído o imposto de trânsito. Não está, porém, com-