

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

CONTENDO UMA PARTE OFICIAL DO MINISTERIO DAS OBRAS PUBLICAS

Antwerpia, 1894, medalha de bronze — Bruxellas e Porto, 1897, medalhas de prata — Lisboa, 1898, grande diploma de honr. — S. Luiz, 1904, medalha de bronze

ENGENHEIRO CONSULTOR

C. XAVIER CORDEIRO

Proprietario-director-editor

L. DE MENDONÇA E COSTA

REDATOR PRINCIPAL

J. DE OLIVEIRA SIMÕES

REDATOR EFFECTIVO, José Fernando de Sousa. — SECRETARIO DA REDACÇÃO, Christiano Tavares. — CORRESPONDENTE: MADRID, D. Juan de Bona

TYPOGRAPHIA DO COMMERCIO

T. do Sacramento, ao Carmo, 7

Redacção e administração

48 — RUA NOVA DA TRINDADE — 48

LISBOA

TELEPHONE N.º 27

Endereço telegraphico: Camiferro

## ANNEXOS D'ESTE NUMERO

Tarifas especiaes P. n.º 9, p. v.—diversas mercadorias; P. H. F. n.º 1—passageiros, Portugal-França e vice-versa; P. H. F. n.º 2 — bilhetes de ida e volta, idem, idem; P. H. F. n.º 3 — recovagens e generos frescos; P. H. F. n.º 4—diversas mercadorias, idem, idem.

## SUMMARIO

	Páginas
MELHORAMENTOS DE LISBOA, por O. S.	17
ORÇAMENTO DA COMPANHIA REAL	18
TARIFAS DE TRANSPORTES	19
LIGAÇOES COM A REDE ESPANHOLA	19
NOTAS DE VIAGEM — III — De Roma a Nápoles—Os hoteis — A cidade antiga — A prosperidade italiana e a nossa	20
VIA FERREA DO RICEN	21
AS AUTOMOTORAS DA COMPANHIA REAL	21
COMBOIOS SEM PARAGEM	22
AUTOMOBILISMO	22
A ESTATÍSTICA EM PORTUGAL	22
PARTE FINANCIERA — Carteira dos Acionistas — Boletim da Praça de Lisboa — Cambios, descontos e ágios — Maior e menor cotação mensal e anual de fundos portugueses e títulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguesa e estrangeiras — Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras — Receitas dos caminhos de ferro portugueses e espanhóis	22 a 25
TRACÇÃO ELÉCTRICA	26
LINHAS PORTUGUEZAS — Cintra ao Oceano — Beira — Benguela — Algarve — Swazilandia — Regoa a Villa Real — Salamanca	26
LINHAS ESTRANGEIRAS — Espanha — França — Inglaterra — Alemanha — Bélgica — Áustria — Rússia	26
PUBLICAÇOES RECEBIDAS	27
NOTAS VARIAS	27
COMPANHIA ATRAVÉS D'AFRICA — Relatório do Conselho d'Administração (continuação)	28
ARREMATAÇOES	28
ANNUNCIOS	29
AGENDA DO VIAJANTE	30
HORARIO DOS COMBOIOS	31
VAPORES A SAIR DO PORTO DE LISBOA	32

## Melhoramentos de Lisboa

Tem apaixonado a opinião a série de incidentes ocorridos sobre o projectado parque Eduardo VII, que devia constituir o termino da Avenida da Liberdade.

A Camara Municipal tinha expropriado já uma área considerável de terreno com este fim. Projectára também algumas ruas e quarteirões, que seriam os prolongamentos das ruas Castilho e Rodrigo da Fonseca, ou o alargamento e correção da rua de Entre-Muros, com as respectivas transversaes, ao poente do almejado parque. Tinha planos completos sobre o ajardinamento e a povoação d'arvoredos que haviam de vestir e aformosear aquele recinto e tinha mesmo alguns trabalhos começados.

Tudo se havia feito ou delineado contando expropriar os terrenos do, chamado, Casal de Monte Almeida, com a área de 37.4821 hectares da qual seriam 24.8277 para o parque, 5.3610 para arruamentos e 7.2924 para edificações.

Sucede, porém, que o proprietário no uso pleno do

seu direito, que não contestamos, exige pela expropriação uma somma considerável, mesmo depois de, pela intervenção de alguns funcionários da camara, se lhe facilitar a alienação por se haver feito um convenio rasoável com os rendeiros do casal que tinham arrendamento a longo prazo.

Sucede também que a camara, no uso pleno de um direito equivalente, ponderando quanto ia custar-lhe este melhoramento, resolve mudar de ideias a respeito do parque, desistindo da sua construção ali e utilizando d'outra forma os terrenos que possue.

Eis o estado da questão.

Algumas considerações desejamos fazer como municípios e interessados em tudo que possa representar um melhoramento ou um progresso para a nossa capital.

A rasgada iniciativa da camara de Lisboa que, sob a sugestão do seu primeiro engenheiro, concebeu o plano de suprimir os gradeamentos do antigo Passeio Público, cortando a casaria que o fechava pelo lado do Norte para o prolongar em uma espaçosa avenida através de quintas até Valle de Pereiro, saia tanto das normas acanhadas que tinham até ali presidido às obras municipais, que esse plano pareceu grandioso, embora fosse ainda pequeno em demasia.

Julgou-se que seria impraticável continuar a Avenida até fóra de portas e abrir arruamentos até a circumvalação. Julgou-se também indispensável obtemperar às exigências d'uma população habituada a exhibir no Passeio Público as galas dos vestuários do domingo e a gentileza das meninas casadoiras, e logo se pensou em construir um outro passeio que o substituisse.

Veio portanto muito naturalmente a ideia do parque que depois se baptisou precocemente de parque Eduardo VII.

Nesse tempo o Campo Grande estava longe. Não havia a facilidade de comunicações que hoje beneficia o transito da cidade. Não havia a ligação que, dia a dia, vae sendo mais íntima entre a geométrica Lisboa pom-balina e os seus arrabaldes.

Pareceu lógico portanto dotar a cidade com um passeio mais vasto e central; pareceu necessário fechar a Avenida pondo-lhe um remate de arvoredos, jardins, fontes e cascadas.

Mas, d'então para cá que transformações se dêram na cidade!

Surgiram, como por encanto, bairros novos devidos à simples iniciativa particular como o Bairro Camões, o Bairro Andrade, o Bairro dos Castelinhos e outros; povoaram-se Campo d'Ourique, Santo Amaro, o Alto do Pina; ampliou-se Bemposta. A camara traçava novas ruas e avenidas no Bairro dos Anjos e a breve trecho cobriam-se de casaria.

A lei das zonas deu-lhe recursos para prosseguir e em curto espaço fez-se a radical transformação da cidade que deixou o apertado ambito das suas asperas colinas e tende a espalhar-se pela planura do Campo Grande.

Abriu-se a monumental Avenida Ressano Garcia e o sistema de arruamentos a que ella serve de eixo principal.

Nas hastas públicas a que se procede na Camara Municipal sóbem a altos preços os valores do centiare de terreno destinado a edificações.

Modifica-se sensivelmente a arte das construções urbanas. Instala-se, logo perfeita, a viação elétrica que

anima, facilita, embaratece e abrevia as comunicações.

Reconhece-se que correspondeu a uma verdadeira necessidade publica a ampliação da cidade.

Estamos por consequencia em condições muito diversas das que existiam quando se executou a primeira traça dos modernos melhoramentos de Lisboa.

Nestas circunstancias convém reflectir e decidir. Deve prosseguir-se como primeiramente se projectará ou será preferivel modificar o plano?

Em nossa humilde opinião tudo recommenda que se modifique — as necessidades do desenvolvimento da cidade, a orientação que se manifesta na sua ampliação e as necessidades de uma boa economia.

E' indispensavel a expropriação do Casal de Monte Almeida, mas não é indispensavel que ali se construa um parque.

Nestes terrenos tem de expandir-se a cidade, não só pela construcção das ruas projectadas, mas pela construção de outras, dos dois lados do prolongamento da Avenida da Liberdade.

E procedendo assim, já a despesa na aquisição d'aquele area, 24,8277 hectares se tornava productiva, pois que a camara vendendo os terrenos para edificações obtinha a receita com que fazer face á compra e á construção das ruas e porventura algum saldo importante a aplicar noutras obras urgentes.

Não tratamos de vêr se a exigencia do proprietario (537 contos) é grande ou não; seja qual for a despesa a fazer com um parque ali, é mal applicada porque ha outros locaes mais proprios, e porque deixa de dar-se áquelle terreno a sua melhor utilização.

O parque deve ser construido em continuação ao Campo Grande, entre este e o Paço do Lumiar. O actual parque do Campo Grande serviria de vestibulo á floresta.

Desadoramos por completo a ideia que foi apresentada da construção d'um bosque entre o Campo Grande e as Laranjeiras, incluindo povoações, fabricas e propriedades de recreio, ferindo interesses legítimos e prejudicando o desenvolvimento da cidade com manifestas tendencias a alargar-se naquelle região salubre, varrida de ar, banhada de sol.

A Avenida Antonio Maria d'Avellar deve prolongar-se. Devem construir-se ruas paralelas a esta e paralelas á linha média da casaria da rua occidental do Campo Grande que assim ficaria sendo a continuação da Avenida Ressano Garcia.

A expropriação, muito mais barata, das propriedades rurales entre a azinhaga de Telheiras e o Paço do Lumiar e a estrada do Lumiar dá para um espacoso e formoso parque, que pôde fazer-se inteiramente com a receita da venda de terrenos das novas ruas e sem sacrificios para o municipio.

O projecto d'uma empresa particular chamada do Bairro Europa concilia-se perfeitamente com este melhoramento. Á quem d'este bairro a camara podia fazer outro. Do lado oriental as propriedades de Lucas Castello hoje pertencentes igualmente a uma empresa particular prestam-se tambem a melhoramentos equivalentes entre os quaes devia figurar a abertura d'uma comunicação boa para as povoações vizinhas, que apenas são servidas por tortuosas e estreitas azinhagas apertadas entre muros toscos.

D'este modo facilitava-se a ligação do Campo Grande com o valle dos Anjos que é tambem pela sua nova avenida uma arteria importante, e estabelecia-se as linhas geraes que mais tarde levariam a povoar toda a região, os dois sectores entre a Avenida Ressano Garcia, a Avenida D. Amelia prolongada e a propria estrada de Bemfica.

O parque, onde se pensou fazê-lo dividia em vez de reunir e era carissimo. O parque onde o quereríamos construia-se com parte das receitas que derivavam da execução do plano, que a largos traços indicámos.

E' este o nosso modo de vêr. Por isso applaudimos a resolução da Camara Municipal com relação á questão do Casal de Monte Almeida.

Por isso tambem estimariamos que a repartição técnica, onde não falta competencia e zelo, orientasse os seus estudos no sentido de preferir o util e economico ao que é apenas agradavel e caro.

O. S.

## Orçamento da Companhia Real

O orçamento d'esta companhia para o anno corrente, prevê que as contas do anno findo se saldarão com um excesso de receitas de 200 contos.

Não se enganou nesta previsão, porque já na 51.<sup>a</sup> semana, até 23 de dezembro, o excesso attingia aquella cifra, sendo certo que com a semana ultima do anno ella será excedida, nas receitas definitivas.

As despesas, pela sua parte, mantiveram-se as mesmas de 1903, porque, contra algumas verbas em que os gastos augmentaram houve, a favor, a diminuição do preço do carvão e da economia que nesse ramo se realizou, empregando-se briquetes e miudos, e o abaixamento dos cambios que incidiu, não só sobre o carvão como sobre todos os fornecimentos adquiridos no estrangeiro.

Por estes motivos o coeeficiente de exploração reduz-se nesse anno a 42 por cento, isto é abaixo de quasi todas as linhas ferreas da Europa.

A linha de Vendas Novas produziu 80 contos para o percurso proprio, e consideravel receita tambem para a rede da companhia. As despesas, porém, foram elevadas, não só em virtude dos trabalhos usuaes em uma linha nova, reparações que se deveriam até considerar como de conclusão.

Não havendo que retirar, do excedente das receitas, verba alguma para a reserva fixada no artigo 61.<sup>o</sup> dos estatutos, por se achar completa em 200 contos essa reserva, resulta que, mesmo prevendo uma somma de 100 contos para os trabalhos da segunda via, ficará um producto liquido ainda superior em 250 contos ao de 1903.

As despesas extraordinarias para este anno, são, pois, orçadas em 550 contos, um pouco menos, portanto, do que foi orçado para 1904 e 1903. Vejamos qual é a repartição d'esta cifra:

Um exame recente ás vias demonstrou ao relator que o estado das linhas permite a suspensão, por alguns annos, da substituição de carris; mas para melhor assegurar a segurança do publico e permitir a aceleração da marcha dos trens rápidos na linha de Lisboa-Porto, convém augmentar o numero de travessas, elevar de 2 a 3 o de tirafundos, melhorando as juntas, augmentando a balastragem, etc.

Este trabalho estará pronto na linha do norte em 2 annos, e nas de Cascaes, Cintra e Torres Vedras em 4 annos, custando uns 72 contos annuaes.

Mais 100 contos são previstos para a construção da 2.<sup>a</sup> via de Espinho a Aveiro, troço em que ella se torna mais urgente, em vista do prolongamento dos comboios tramways do Porto até Aveiro. Mas o relatorio consigna que toda a linha do norte reclama esta construção, o que justificará a inscrição de 150 contos annuaes durante 7 ou 8 annos necessarios para a sua conclusão.

De material circulante ha que construir annualmente 100 a 200 vagons, os quaes saem em condições economicas, e de boa qualidade sendo feitos nas officinas da companhia. Estão encomendados os ferros para 200 vagons e 24 carruagens tramways e para o anno corrente prevê-se uma despesa de 80 contos, que equivalerá á metade do gasto total a fazer com aquele material.

Em locomotivas estima o relatorio que não serão precisas mais, durante 4 annos, se as automotoras que vão entrar em serviço derem o bom resultado que é de esperar.

Trata o relatorio longamente das carruagens de corredor, cuja falta de ha muito se sente nas linhas da companhia, especialmente nos comboios expressos.

Não ha muito que dissémos aqui que o material das linhas espanholas estava muito inferior ao nosso. Pois já na linha do Norte, na de M. Z. A., na propria de Cáceres, apesar da economia da sua exploração, andam em serviço bellissimas carruagens de intercomunicação, ligando por folle com o restaurante, e ao chegar-se á fronteira, fica-se desconsolado ao ter que passar para o antigo material de compartimentos isolados, sem comodidade, leve, solavancheiro, quasi primitivo.

Os vehiculos de 1.<sup>a</sup> classe do expresso Barcelona-Ma-

dríd, são carros de primeira ordem, tão bons como os da companhia dos Vagons-leitos, e até mais vastos; com lavabo e retrete, aquecimento tubular e todas as comodidades.

No correio de Madrid-Cáceres andam as carruagens antigas, mixtas de 1.ª e 2.ª não tão boas mas também de intercomunicação; mas no expresso Madrid-Lisboa, o serviço em Espanha é feito por veículos de 1.ª e 2.ª excellentes, luxuosos mesmo.

Ha muitos anos já que a linha do Sul tem material de corredor e ultimamente adquiriu d'ele maior quantidade, e a Companhia Real, que sempre ia adeante nos melhoramentos da sua exploração, não o tem ainda.

Esta falta é felizmente reconhecida no relatório de que nos estamos ocupando, e aconselhada nela a encomenda de 10 carruagens, 5 de 1.ª e 5 de 2.ª nos primeiros meses do anno corrente, ao preço de uns 70.000 francos, dividida a despesa por 2 anos, ou seja uns 70 contos em cada um, servindo este material para os expressos Lisboa-Porto, com o que, d'aqui a 2 ou 3 anos poderá acelerar a marcha reduzindo-a a pouco mais de 5 horas.

Nos annos de 1907 e 1908 poderão adquirir-se mais d'estas carruagens para o expresso de Badajoz e o correio da Beira Baixa.

Notamos que não se fala no expresso de Madrid nem nos comboios do Oeste onde tanta falta de comodidade se nota. Mas a nova direcção por certo obtemperará a esta deficiencia, no que não lhe falhará o appoio do conselho de administração.

Neste material de via e circulante estima o relatório se empregarão, durante o anno 407 contos de réis, ficando 143 contos da despesa extraordinaria orçada, que serão empregados em outras applicações, tais como: continuação da instalação d'um novo motor nas officinas (20 contos) e d'um compressor d'ar (7,5 contos), alargamento da estação de Campolide (4 contos), acabamento de uma nova officina ali (9 contos), casas de habitação para pessoal d'estações (10 contos), modificação das vias em Coimbra B tornando independente a linha de Coimbra-cidade (5 contos), um novo guindaste em Santa Apolonia (7 contos), e outras despesas de menor importância.

Nas despesas ordinarias são as seguintes as verbas:

	1904	1905	Diferença
Exploração .....	50:184\$000	51:120\$000	+ 936\$000
Movimento .....	600:537\$800	604:812\$810	+ 4:305\$010
Fiscalização e Estatística .....	97:116\$600	96:013\$300	- 1:403\$300
Trafego .....	10:750\$000	11:707\$165	+ 957\$165
Via e obras .....	572:543\$640	533:627\$090	- 38:916\$550
Tracção .....	822:508\$000	836:963\$600	+ 14:455\$600
Armazens .....	22:064\$000	22:286\$000	+ 222\$000
Contabilidade .....	3:655\$500	3:955\$500	+ 300\$000
Secretaria .....	23:325\$900	23:445\$900	+ 120\$000
Saude .....	4:280\$000	4:280\$000	-
	2.207:005\$440	2.188:241\$365	- 18:764\$075

A cifra dos aumentos propostos ao pessoal é de 4:050\$000 réis.

## TARIFAS DE TRANSPORTE

*P. n.º 9 pequena velocidade da Companhia Real.* — Esta nova tarifa, que vai anexa a este numero, aplica-se a grande numero de mercadorias divididas em 4 séries, entre as estações de Coimbra, Aveiro, Gaia, Campanhã, Marinha Grande, Leiria, Figueira, Castello Branco e Fundão à Guarda para Setúbal, Évora, Estremoz, Cuba, Beja, Serpa a Moura, Carregueiro, Silves a Portimão e Loulé a Olhão.

Os preços totaes resultam mais baratos do que a aplicação das tarifas internas, mesmo reduzidas, das duas rôdes.

*P. H. F. n.º 1, passageiros—Portugal-França ou vice-versa.* — Na reforma d'esta tarifa as companhias adoptaram a ligação pura e simples dos seus preços ordinarios, isto é, acabou-se o beneficio que havia nestes bilhetes, que só se applicava aos utilizados nos comboios ordinarios.

Foi agora incluida a mais nesta tarifa a estação da Guarda, para servir os passageiros que venham para a Beira Baixa, Leste e ramal.

Teria sido boa occasião, esta, para se introduzir a estação de Vendas Novas, o que as companhias poderão fazer, applicando os preços de e para Lisboa.

Assim se dariam facilidades aos passageiros entre toda a rôde do Sul e a França; pouco numerosos, sem duvida, raros mesmo, mas aos quaes, em todo o caso, seria agradavel essa comodidade.

*P. H. F. n.º 2—bilhetes de ida e volta, Portugal-França e vice-versa* — Obedece esta reforma ao mesmo principio da antecedente, pelo que nada mais temos a dizer.

Continuam a ser válidos, estes bilhetes, nos comboios sud-express.

*P. H. F. n.º 3—Recovagens e generos frescos* — A reforma d'esta tarifa não altera os preços e condições actuaes, mas traz um melhoramento pelo qual sempre aqui temos pugnado: Dá precisamente os gastos nas fronteiras por cada volume importado ou exportado, e tanto pela passagem em transito como pelo despacho para consumo.

Assim sabe o publico o preço porque lhe sae o volume, em Lisboa, e para exemplo, vamos aqui fazer o calculo, sem prévio estudo, e à proporção que estabeleceremos as premissas:

Supponos que temos de mandar vir uns livros de Paris, que pesam, com a caixa, 19 kilos. São, portanto, 20 kilos de recovagens que pagam.

Percorso francês, 5 francos ou (cambio actual), réis .....	15050
Percorso espanhol, 6 pesetas ou (idem) réis .....	912
Percorso português .....	15000
Imposto em França 0,45 .....	95
Sello em Portugal .....	60
<b>Total de transporte (arredondado)....</b>	<b>35120</b>
Passagem em Irun, 2,75 pesetas .....	420
Idem em Villar Formoso .....	220
<b>Total geral, réis....</b>	<b>35760</b>

Isto é a mesma cousa que as empresas de transportes estão levando por este mesmo peso, 18 francos, com a vantagem do transporte pelas companhias ser mais seguro e não haver que pagar comissões e outros acessorios.

*P. H. F. n.º 4, pequena velocidade* — Esta tarifa é a reforma da que vigora desde 1900 que aqui démos em outubro d'esse anno, ficando agora sendo applicável a todas as estações da Beira Alta, desde Guarda até Figueira e a todas as da Companhia Real, sem excepção.

Poderá assim expedir-se de todo o centro do paiz para as linhas de Bayonna, Bordeus e Paris, qualquer mercadoria (porque a longa classificação d'esta tarifa que aqui démos com o n.º 402 inclue todas as mercadorias) ou d'esses pontos receber remessas, directamente expedidas a destino.

Os preços, para expedições de 1.000 kilos, fica consideravelmente reduzido, igualando-se, em todo o percurso, os preços da 1.ª e 2.ª séries ao da 3.ª

Tambem esta tarifa tem a comodidade e clareza de indicar os gastos de fronteiras, como a outra a que acima nos referimos.

## Ligações com a rôde espanhola

O sr. Fernando de Sousa, vogal secretario do Conselho de Administração dos caminhos de ferro do Estado, foi a Zamora e Madrid em comissão de serviço a fim de preparar as bases de acordo do nosso Governo com o de Espanha, ácerca de diversas ligações ferroviarias.

Em 30 de julho de 1903 foi promulgada no paiz visinho, uma lei destinada a promover e regular a construção de linhas complementares, divididas em dois grupos: umas sem subvenção do Estado a cuja construção se

dão grandes facilidades; outras subsidiadas com garantia de juro.

A extensão total das linhas garantidas é fixada em 5.000 kilómetros, devendo cada grupo ter 200 kilómetros pelo menos. Para o delineamento da rede garantida foi nomeada uma comissão presidida pelo ministro das obras públicas, a qual deve ouvir préviamente as deputações provincias.

Os trabalhos da comissão devem ser apresentados ao Governo até o fim do corrente mês.

Para o desenvolvimento do tráfego da nossa rede importa prevêr varias ligações, sendo uma com a linha do Tamega, em direcção a Verin; a outra com a do Pocinho a Miranda, em direcção a Zamora; uma terceira da linha de Evora a Reguengos, em direcção a Zafra e finalmente o prolongamento da linha do Algarve pela ligação de Ayamonte a Huelva completada com o serviço fluvial no Guadiana.

Antes que a comissão ultime os seus trabalhos, é de toda a conveniencia que tão importante assunto seja objecto de um estudo em commun em que se procure preparar as bases d'um acordo vantajoso para os dois países e aplanar quaisquer dificuldades que poderiam surgir de não ser sufficientemente conhecido da comissão espanhola o plano da nossa rede complementar.

É d'essa missão que o sr. Fernando de Sousa vai encarregado. Fazemos votos para que os resultados correspondam aos seus bons desejos.

## NOTAS DE VIAGEM

### III

#### De Roma a Napoles — Os hoteis — A cidade antiga — Costumes — A prosperidade italiana e a nossa

Para ir de Roma para Napoles, o viajante tem seis comboios diários, quatro dos quais são expressos, em 5 horas a 5 e meia, mas o melhor é o das 8 e 10 minutos da manhã, porque lhe permite gozar os panoramas da viagem, indo, com toda a comodidade, em um comboio composto de bellas carruagens de corredor lateral, ligadas entre si, por folle, e com vagão restaurante onde, por apenas 3,50 liras, tem um excellente almoço.

Para esta viagem, e a sua volta, o viajante deve, em Roma, apresentar, em qualquer das agências de bilhetes do caminho de ferro, o seu bilhete circulatorio, o qual, não sendo já valido para Napoles, lhe facilita tomar por preço reduzido um bilhete supplementar a Napoles, e volta. Este preço é uns francos mais caro do que o bilhete ordinário de ida e volta, que só é valido por 8 dias, enquanto que aquelle tem a mesma validade do que tomou para Roma, isto é, muito mais larga.

Porque, note-se, todos os guias, todos os ciceronis, dizem que bastam 6 ou 7 dias para Napoles e seus arredores; mas também acrescentam que bom é contar com mais tempo quem quiser ver bem.

Ora quem não for muito apressado seguirá o conselho que lhe damos de contar com 10 a 12 dias para a cidade e as excursões melhores — que se quiser ir a todas tem que dispôr de muito mais tempo, e não se arrependerá.

A linha atravessa por entre pittorescas montanhas e por valles formosíssimos e de uma fecundidade unica na Europa.

Basta citar que as planícies da Campania produzem anualmente, além dos fructos das suas arvores e vinhedos enormes, duas colheitas de cereaes e uma de forragem.

Quando, ao meio dia, nos sentamos à mesa do almoço, buscando logar à esquerda do comboio, um panorama novo se nos apresenta ao longe.

É a primeira apparição do Vesuvio, do qual nos separam ainda uns bons 80 kilómetros.

E que a sua alta cratera, a 1.300 metros se avista de enormes distâncias, ornada quasi sempre do seu penacho de fumo, que de longe parece estacionario mas que de

perto se vê como se agita ao sabor do vento, ameaçando de suffocação quem d'elle se approxima.

Mais tarde falaremos d'isso.

Em transito, pelas estações de paragem, o viajante vê-se sentindo inundado de papeis, folhetos, guias, prospectos de hoteis, de caminhos para o Vesuvio, de estabelecimentos de curiosidades, de vendedores de coraes, conchas, bronzes, um nunca acabar de reclamos a tudo e por toda a fórmula.

Todos os hoteis se dizem em frente do Vesuvio; todos afirmam que das suas janellas se vê a cratera. Nem isso é verdade nem vale a pena ao viajante preocupar-se com tal.

Escolha a casa que lhe oferecer maiores comodidades, ou preço que lhe convenha; que não é no pouco tempo que o viajante activo está no seu quarto que lhe faz falta ver fumar a cratera, quando de toda a parte e continuamente a vê.

Chegado à estação, uma bella estação vasta e moderna, o visitante que já tiver hotel escolhido (como sempre se deve fazer) e não tendo bagagem despachada pôde ir mais comodamente num trem do que no omnibus do hotel.

Os trens em Napoles são baratíssimos, como cremos não os ha tão economicos em terra alguma do mundo. Em compensação são maus, estreitos, e por vezes pouco limpos.

A tabella d'uma corrida é apenas uma lira, fora volumes; mas da estação para qualquer hotel, uma lira basta com bagagens e tudo, e alé menos, se o viajante regatear.

Por corridas dentro da cidade, isso então é pasmoso de barateza. Basta que o viajante fale aos cocheiros em rasoavel italiano, e em poucas palavras lhes ofereça o menos possivel. Como os carros são aos milhares e os tremvias electricos lhes fazem grande concorrência, os pobres cocheiros para ganharem o *macarroni* vão por todo o preço.

Tres horas de excursão na cidade fazem-se por 3 liras, (600 réis) o preço porque entre nós não se anda uma hora!

Uma corrida para duas pessoas, a levar a qualquer theatro, ao hotel, ao correio, ou qualquer ponto não muito distante, obtem-se por uns magros 60 réis — o preço porque essas duas pessoas andam em Lisboa no electrico do Rocio ao Conde Barão.

E se for através de toda a cidade os simples 10 soldi (100 réis) chegam a contentá-los.

Hoteis ha em Napoles muito bons; alguns mesmo luxuosos e com boa cosinha.

Por experiência propria podemos citar o Hassler, hotel alemão, com vista sobre o golpho, serviço aceitado e não muito caro; mas não devemos deixar de dizer que também nos pareceu muito bom o hotel de Londres, na praça do Municipio, também de 1.ª ordem, com todo o conforto moderno, e cosinha excelente.

Quem chega no comboio da 1 e meia tem tempo, depois da instalação no hotel, para empregar a tarde no passeio de reconhecimento que aconselhamos em todas as cidades.

Um trem por 3 horas basta; os cocheiros são sempre amaveis e conhecedores da sua missão para levarem o visitante pelos sitios principaes.

Uma das curiosidades onde o trem não deixa de nos levar é ás ruas da velha cidade. Os cocheiros todos se comprazem em nos fazer ver as immundas e estreitas viellas, onde se cosinha em plena rua e se come junto á mesma cosinha, lançando os restos para o solo.

Para quem já viu as ruas de Pekim, isto não é grande novidade; julga-se de novo na capital do celeste imperio.

As frontarias dos predios oferecem um espectáculo novo, tendo as janellas ornamentadas de fructos pendurados.

Quantidade de melões, enfiadas de pimentos com as suas cores verdes, amarellas e encarnadas confundindo-se segundo o seu estado de maturação, outros fructos pequenos, como vermelhas maçãs, em grinaldas, em cachos, produzem um efeito desusado, por entre os longos estendaes de roupa em enxugo, agitando-se ao vento;

em cordas de janella a janella e por vezes atravessando a rua. E cá em baixo por entre montões de fructas de todas as cores, e barracas de comidas de todas as sortes, aquella populaça que se agita, gritando, disputando-se, aquelles vendilhões que apregoam tudo em altos berros, numa linguagem que ninguem, senão os napolitanos, entende.

Tudo isto é d'um pittoresco encantador para o visitante recemchegado e não habituado ao caracter napolitano.

Bom é prevenir o viajante desconhecedor de que esta excursão, para mais sendo feita logo á entrada na cidade, precisa realizar-se de trem. A pé, o estrangeiro não sairia d'aquelle interminavel labirinto de ruas estreitas, e sentir-se-hia estonteado com a offerta de milhares de cousas com que os vendedores ambulantes atacam o viandante, chegando o atrevimento a barrar-lhe a passagem, para que lhes comprem tudo que levam nos seus cestos e por vezes só nas mãos e nos bolsos.

O ruido é tambem enorme, tanto de gritos como de rodar dos trens sobre as pedras irregulares das calçadas, e do estalido dos chicotes que os cocheiros se dão o luxo de fazer soar continuamente.

E' de boa prudencia, já se vê, trazer bem guardado o dinheiro, no interior do colete, e em vez de carteira no bolso, apenas um subscripto vulgar com os bilhetes de visita ou outros papeis de somenos importancia, e as 10 ou 20 liras necessarias para as despesas correntes.

A moeda, na Italia, é hoje muito mais commoda do que antigamente. Os sujos papelinhos de meia, uma e duas liras (e a que estado de sujidade elles chegariam em Nápoles!) de variados bancos, acabaram, sendo mantidas só as cedulas de 5, 10 e 20 liras do Estado, e as notas de 20 liras e superiores, de uns tres bancos emissores em todo o paiz.

Além d'isso corre a prata em abundancia e o ouro tambem apparece já vulgarmente.

As notas do banco de França soffrem já um pequeno desconto; o ouro frances e inglez é recebido e entregue ao par.

A este estado de prosperidade tem levado a Italia as boas medidas financeiras dos seus ultimos governos, e não pouco a enorme corrente de visitantes estrangeiros que ali vão, nos invernos, gosar do clima temperado d'aquellas bellas cidades, e no verão admirar as lindas paizagens, e as preciosas obras d'arte que na patria de Dante se encontram como em parte alguma.

Algo se podia estar em situação parecida, em Portugal, se o tino administrativo fosse planta mais vicejante, visto que tão dotados somos de um delicioso clima que, em pleno inverno, nos permitti escrever estas notas sob um céu de maravilhoso azul imperial, á luz de um explendido sol, que nos fazia parecer que ha erro no calendario, que estavamos em plena primavera.

E se no dia em que este artigo vê a luz o céu não está tão brilhante, não tem ainda assim comparação com a abobada de chumbo que, neste tempo cobre as cidades do norte da Europa.

## VIA FERREA DO RICKEN

Esta linha suissa, de 14.500 metros apenas, tem como principal interesse a extensão do tunnel que ella comprehende e que é o 5.º na ordem da extensão dos tunneis existentes na Europa, pois mede 8.604 metros. Fica portanto logo depois do de Arlberg que mede 10.250 metros e por isso depois dos de Monte Cenis que tem 12.223, do de Gothardo que tem 14.910 e do de Simplão que tem 19.729.

O immediato será o do Ronco na linha de Alexandria, que mede 8.250 metros.

A linha do Ricken liga directamente Toggenburgo com a bacia de Linth e a região acima do lago de Zurich.

Parte de Utznach estação na linha de Zurich-Sargans-Coire e vai a Wattwyl, estação da linha de Frauenfeld-Wyl-Buchs.

E' feita pelos caminhos de ferro federaes.

O tunnel começa no kilometro 4,29 com a cota de 486,8.

E' em rampa de 15,75 até o ponto culminante que tem a altitude de 624 metros; desce depois com declives diversos. Tem 82,4 por cento em alinhamentos rectos e 17,6 em curvas.

Nos terrenos atravessados não ha nem schistos, nem greis, nem granito. São terrenos de formação molassica com bancos de grez.

O ataque faz-se pelas duas extremidades mas a maior parte do trabalho deve ser executado do lado de Utznach por causa das aguas: 6.900<sup>m</sup> do sul e 2.100 do norte.

O tunnel passa sob a torrente do Ricken. Temem-se por isso infiltrações.

A via ferrea está orçada em 11.800.000 francos sendo 8.360.000 para o tunnel.

Começaram os trabalhos no fim do anno de 1903. No fim de junho a galeria deanteira media no norte 946,4 no sul 550.

## As automotoras da Companhia Real

Teem-se feito repetidas experiencias das novas carruagens automotoras mandadas vir pela Companhia, da casa V. Purrel, de Bordeus, para serviço dos troços de linhas de pequeno tráfego, dando sempre o melhor resultado.

O trajecto Lisboa-Santa Apolonia a Cintra foi feito em 1 hora e 10 minutos, tempo do qual, tirados 14 minutos de paragens para cruzamentos ficam 56 minutos de marcha, o que dá uma velocidade média de 32 kilómetros por hora. O carro levava apenas oito pessoas; mas mesmo com a lotação completa e as bagagens correspondentes atinge a velocidade de 40 kilómetros, em patamar, mais que suficiente para este serviço.

O aspecto do veículo é elegante, sendo dividido em cinco compartimentos, dos quaes, o da frente, é destinado ao machinista, onde estão os apparelhos de manobra e os freios um de vacuo automatico, outro manual; na parte inferior ao leito fica o motor. Este compartimento é envirado na frente, tendo assim, o conductor ou machinista, ampla vista sobre a linha. A vidraça é simples e não dupla ou triplice como sucede ser necessário em algumas linhas que atravessam florestas ou localidades onde os bandos de mosquitos são tão densos que estes insectos se pegam aos vidros, interceptando a vista; desce-se, por isso, em marcha, o vidro coberto, ficando o segundo ou o terceiro até a primeira paragem em que os tres são limpos.

Atraz d'aquelle compartimento ha um outro para bagagens, e tres para passageiros das tres classes, para 8, 9 e 19 passageiros respectivamente, total 36 passageiros, cuja entrada é pela plataforma posterior, como nos carros tremvias.

Dois reservatórios d'água, um na parte anterior outro na posterior, inferiormente ao leito, dão ao carro mais condições de equilíbrio.

A caldeira é multitubular, de sistema inexplosivo. A pressão do regime é de 20 kg. por centimetro quadrado. O motor é do sistema Compound, de 4 cilindros, dois de alta e dois de baixa pressão collocados em tandem, o que consideravelmente diminue o jogo lateral da carroagem, que é diminutissimo.

Estes veículos, a darem na prática o resultado que se espera, devem prestar excellente serviço à companhia e ao publico, sobretudo se forem utilizados para pequenos trajectos entre pontos das varias linhas que, durante o dia, não são servidos por trens ordinarios com a necessaria frequencia.

Ha mercados a servir, povoações entre as quaes as relações são frequentes e que estão, durante muitas horas, privadas de serviço ferroviario, estando, as linhas, todavia, inactivas; nesse periodo podem ser utilizadas para a circulação das automotoras, com grande utilidade para o publico.

Na Italia é este, em geral, o emprego d'estes veículos, e na França tambem se está ensaiando o sistema, dando bons resultados.

## Comboios sem paragens

A America sempre pratica e revoltando-se contra a lei geral da polícia dos caminhos de ferro que proíbe aos viajantes subirem ou descerem dos comboios enquanto não estejam completamente parados, apresentam o invento dos comboios que tomam e deixam passageiros sem que parem.

O invento é devido a um americano. Exteriamente e de um e outro lado da linha estão dispostos carris suplementares sobre os quais assenta e pode deslizar uma armadura metálica, sob que passam os comboios e que forma corpo com um apeadeiro móvel, destinado a desempenhar no momento opportuno o papel de baldeador.

Quando o comboio chega debaixo da armadura, arrasta-a por meio de polos que deslizam sobre golas ou canaas cavados nos tectos dos comboios. As polos levantadas da armadura pelo comboio e depois fixas, num momento dado, por um travão, transmitem o movimento do comboio ao apeadeiro móvel, acompanhando este os vagões e permitindo assim aos viajantes entrar e sair durante a marcha do comboio.

Chegado ao ponto onde tem que ficar o apeadeiro móvel, os carris sobre que corre a armadura, apresentam uma inclinação ascendente, enquanto que os da linha conservam-se horizontais. A armadura vai assim demorando a marcha pouco a pouco até parar, e o comboio segue até encontrar um outro apeadeiro móvel.

A única dificuldade que se apresenta é a necessidade de grandes tratos de terreno onde tão grandes aparelhos possam caminhar em um e outro sentido de ambos os lados da linha.

O sr. Jenkins, o inventor, diz que por este sistema nem para mudar de máquina os comboios têm necessidade de parar.

No local escolhido desatrela-se o comboio da máquina, a qual animada de velocidade superior à daquela, entra numa linha de resguardo. O comboio, em virtude da velocidade adquirida, continua avançando até encontrar a máquina que há de arrastá-lo e que já está caminhando adiante dela com velocidade pequena, assim de poder ser apanhada pelo comboio. O choque é insignificante e nesse momento faz-se a ligação.

Tudo isto é feito por meio de manobras delicadas, demandando, infinita precisão, prudência e sangue frio sob pena de terríveis acidentes; mas os americanos não se assustam com pequenas cousas.

O que é, porém mais curioso é que no caso presente a America não conserva o monopólio da audácia e do engenho; tem que partilhá-lo com um europeu, um belga que também descobriu um outro processo igualmente ousado e não menos original.

Este processo apenas pode ser aplicado a comboios formados por carruagens de piso central, mas a generalização destas carruagens em todas as linhas, tende a fazer desaparecer as do antigo modelo.

Durante o trajecto, o conductor faz passar para a última carruagem que vai sempre sem passageiros por este motivo, todas as pessoas que têm de descer na próxima estação e, no momento preciso, um engenhoso mecanismo determina a desligação da carruagem que entra numa linha de resguardo onde se detém por falta de energia motora. Então os viajantes descem à sua vontade, sem a menor precipitação.

Quando se trata de receber passageiros a operação efectua-se com igual rapidez e segurança. Na estação há uma carruagem com esse fim para a qual sobem os viajantes que esperam o comboio e que está numa linha de resguardo.

O comboio quando passa por ella destrava-a por meio de uma alavanca que põe em movimento e como a linha de resguardo tem uma certa inclinação matemáticamente calculada em relação ao peso da carruagem, vem esta unir-se automaticamente à cauda do comboio, sendo nesse momento atrelada.

E' fácil de prever que quando os vagões sejam automóveis, o que parece não estar longe, estas operações far-se-ão com muito mais facilidade e precisão.

Estamos, pois, em vésperas de ver suprimidas as paragens e portanto o atraso dos comboios, salvo em casos excepcionais.

*Times is money.*

## AUTOMOBILISMO

Consta que vai ser montado o serviço de automóveis entre a vila de Cacilhas e mais pontos do concelho de Cezimbra.

As carreiras serão diárias para Almada, Cova da Piedade, Caramujo, Mutella, Pragal e Caparica.

## A estatística em Portugal

Um dos elementos para o estudo das circunstâncias que influem no movimento económico d'um Estado consiste sem dúvida na observação detalhada e rigorosa das oscilações que se dão em tudo que com a economia se relaciona.

Durante muito tempo, ao passo que no estrangeiro se ligava a este ramo de trabalhos administrativos um cuidadoso interesse, em Portugal a estatística era conhecida apenas como uma espécie de chinezice, de passatempo futil para distração de ociosos.

Ultimamente, porém, devido à rasgada iniciativa do sr. conselheiro Eduardo Villaça, os trabalhos de estatística têm tido um desenvolvimento considerável, e a prová-lo temos sobre a nossa mesa vários grossos volumes pelos quais se pode avaliar do movimento emigrativo da população portuguesa, do movimento comercial e marítimo dos nossos portos da metrópole e das colônias, do movimento que têm sofrido as contribuições directas e do movimento postal e telegráfico.

Trabalhos d'esta ordem, que demandam larga fadiga, que chegam a desalentar pela sua ingratidão, pois que os trabalhadores que se dedicam àquela tarefa não têm a compensá-los a glória de ver o seu nome apregoado e admirado, são um vasto repositório para os que se dedicam à solução dos problemas económicos e d'elles se colhe largo ensinamento, proveitosa lição.

A vastidão do assunto impede-nos de entrar em detalhadas apreciações.

## PARTÉ FINANCIERA

### CARTEIRA DOS ACCIONISTAS

Companhia Real dos Caminhos de ferro  
Portugueses

#### Amortização do 1.º semestre de 1904 por compra no mercado

Em virtude do disposto no § 5.º do artigo 3.º e alíneas b) e d) do artigo 61.º dos estatutos, em seguida se publica a numeração das obrigações d'esta Companhia, que foram compradas para a dita amortização do 1.º semestre de 1904.

Obrigações de 3 % priviligiadas de 1.º grau

2.596 a	2.599 —	2.647 a	2.649 —	3.943 —	5.952 —	10.904 —
12.482 a	12.487 —	13.618 a	13.627 —	13.666 —	13.667 —	17.065 a
17.071 —	19.050 a	19.056 —	25.851 —	25.852 —	29.004 a	29.010 —
29.656 —	30.077 a	30.081 —	30.339 a	30.343 —	32.688 —	32.689 —
32.860 a	32.862 —	33.456 —	33.501 a	33.515 —	34.538 a	34.541 —
36.662 —	38.085 —	38.086 —	39.114 —	39.180 a	39.182 —	39.892 a
39.910 —	41.605 a	41.608 —	42.305 —	44.095 a	44.098 —	46.343 —

46.414—47.237 a 47.239—47.282 a 47.290—47.726 a 47.730—  
 47.972—48.620 a 48.624—48.629 a 48.631—51.671—52.253—  
 52.516 a 52.519—57.419—57.988—59.982—59.987—59.988—  
 60.292 a 60.296—60.400—61.484 a 61.511—61.745—61.746—  
 61.946 a 61.948—62.078—62.328—62.329—68.265 a 68.267—  
 68.317—68.318—68.429—68.430—72.062—72.063—72.607 a  
 72.610—73.257—73.258—73.421 a 73.427—84.066—84.729—  
 85.119—85.837—85.838—86.456—88.335 a 88.340—140.395 a  
 140.397—140.635—142.505 a 142.550—143.994—144.951—144.952—  
 144.956—144.957—145.245—145.246—145.975—147.233 a 147.235—  
 147.948 a 147.950—147.962 a 147.964—149.334—149.933—151.761 a  
 151.769—153.648—153.649—154.405 a 154.407—165.861—165.869 a  
 165.874—166.974 a 166.978—167.623 a 167.625—172.169—175.808—  
 175.809—176.256 a 176.263—176.304 a 176.315—176.368—176.869—  
 176.380 a 176.384—176.452 a 176.456—178.074—180.222 a 180.225—  
 181.517—181.518—184.746—191.544 a 191.547—192.572 a 192.585—  
 194.116—194.117—197.576—198.590 a 198.592—198.791—200.944—  
 200.945—201.238—201.526 a 201.533—202.488—202.489—202.836 a  
 202.843—203.974 a 203.986—205.200—207.156—207.157—218.127—  
 218.128—219.949—221.949 a 221.962—225.027 a 225.633—226.003—  
 226.509—228.498—228.858—229.430—230.636—232.044 a 232.049—  
 232.227—232.228—232.266 a 232.268—232.505 a 232.507—233.438 a  
 233.441—235.776—236.026 a 236.028—236.311—236.407—236.408—  
 241.655 a 244.657—246.180—250.477—250.478—252.103—252.104—  
 252.216—252.217—252.656—252.657—253.478—253.479—253.836—  
 255.038—255.034—255.782 a 255.789—256.472—256.473—259.186—  
 259.187—259.497—259.895 a 259.904—260.113—263.779 a 263.781—  
 269.008—270.149 a 270.253—271.411 a 271.418—272.059—272.060—  
 272.085 a 272.088—273.091—273.535—275.574—276.050—277.148 a  
 277.153—279.510—279.888 a 279.890—280.718—283.425 a 283.436—  
 283.622—283.827—283.828—284.139—284.140—284.285—286.500—  
 290.132—290.133—291.598—292.494 a 292.504—295.707—296.232 a  
 296.235—297.852—301.483—301.640—302.833—302.834—305.070—  
 305.970 a 305.973—306.109 a 306.111—306.225—309.515 a 309.517—  
 310.861—310.862—310.952 a 310.957—314.330—315.284—315.424 a  
 315.429—315.577 a 315.605—316.551—317.914—317.915—319.355 a  
 319.361—322.390 a 322.393—323.726 a 323.729—325.623—325.930—  
 326.999—328.027 a 328.029—328.684—329.181—329.182—330.210—  
 330.211—330.584—330.820—335.750 a 335.752—335.861—337.330—  
 338.550—338.715—339.253 a 339.256—340.493 a 340.496—340.540 a  
 340.550—341.674 a 341.677—344.197 a 344.199—344.830—349.084—  
 349.557 a 349.561—349.876 a 349.879—350.161 a 350.163—353.704—  
 354.201 a 354.203—358.545 a 358.549—361.264 a 361.268—361.328—  
 361.798—361.799—361.806 a 361.808—366.128—366.592—367.642—  
 367.822—369.714—371.298—371.653 a 371.657—373.822—373.823—  
 374.541 a 374.513—374.624—374.625—374.641 a 374.643—374.761—  
 374.766—357.200 a 375.208—377.049—377.050—377.849—378.183 a  
 378.189—378.541 a 378.543—380.264 a 380.276—380.283—380.815—  
 381.496 a 381.498—381.551—381.826—381.827—384.381—384.888—  
 384.889—387.866—387.935 a 387.948—388.040 a 388.045—389.010 a  
 389.013 Total 860 obrigações.

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 21 e seguintes.

*Obrigações de 4 1/2 % privilegiadas de 1.º grau*

3.113 e 3.114—3.271 e 3.272—3.748—4.513—5.468 a 5.472—  
 9.841 a 9.847—9.986—9.987—11.108 a 11.111—13.283—17.175—  
 17.927 a 17.934—22.223—22.224—23.852—24.615—29.609—31.443  
 Total 40 obrigações.

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 21 e seguintes.

*Obrigações de 4 1/2 % privilegiadas de 1.º grau*

*Dois titulos de 5 obrigações : 345—735.*

*Sete titulos de 1 obrigação :*

1.791—5.430 a 5.432—7.095—7.097—7.595.

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 21 e seguintes

*Obrigações de 3 % privilegiadas «Beira Baixa»*

*Dezanove titulos de 5 obrigações :*

297—693—820 e 821—1.197—1.332—1.550—1.602—1.647—1.769—  
 4.218—4.256—4.589—5.103—5.305—5.948—6.369—7.809—8.838

*Titulos de 1 obrigação :*

9.051—12.453—13.050 a 13.052—13.119—13.120—13.297—14.425—  
 14.924—16.852—16.853—17.231 a 17.234—17.769—18.566—19.098—  
 20.023—20.024—20.151—20.167—21.061—21.067—21.286—21.287—  
 21.322—21.447—21.726—21.727—22.315—23.036—23.465—23.466—  
 23.781—25.102—25.747—25.748—26.486—26.593—26.717—27.111—  
 29.380—29.984—30.346—30.372—30.379—30.391—30.712—30.996—  
 31.215—31.581—33.470—33.983—34.424—34.567—34.806—34.849—  
 34.850—35.248—35.309—35.460—35.524—35.574 a 35.576—38.371—  
 38.403—38.449—38.469—38.488—39.750—40.374—43.348—43.802—  
 43.804—43.805—43.957—44.747—46.280—46.748—47.398 a 47.400—  
 48.158—48.830—49.587—49.916—50.663—52.217 a 52.221—52.489—  
 54.163—54.610 a 54.612—54.6485—4.649—54.652—54.653—55.256—  
 57.685—58.080—58.435. Total 108 obrigações.

Estas obrigações teem todas o coupon n.º 18 e seguintes.

(Continua).

**BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA**

**Lisboa, 15 de janeiro de 1905**

Não houve ainda, durante a quinzena, facto algum que sequer deixe prevê qual será a decisão da magna questão dos Tabacos.

O governo mantém-se numa mudez absoluta, que vai sendo origem de continuos ataques dos defensores da Companhia dos Fosforos, e, diga-se em verdade, é vista com certa estranheza pelos imparciaes.

Comparados os poucos meses que faltam para findar o prazo em que deverá ser feita a denuncia do contracto actual com os longos tempos desde os quaes se anda tratando do assunto, e que, portanto, devem ter sido aproveitados pelo governo para o estudar em todas as suas fases, não se explica facilmente esta falta de resolução da parte do governo que, para mais, tem na pasta da fazenda um ministro activo e honesto zelador dos rendimentos do tesouro.

Por certo que grandes razões ha para essa irresolução, e não é difícil suppor que enormes pressões se exercem para a continuar ou para collocar o governo em dificuldade de tomar qualquer medida radical. Só assim se explica a demora.

\*

O movimento do mercado de fundos foi importante, como é natural nesta época em que os juros começam a buscar emprego em capitalização. Mas não ha por em quanto grande disposição para empregos definitivos, motivo pelo qual as cotações não se teem elevado consideravelmente.

Ainda assim, nas inscrições, os titulos pequenos, subiram quasi um ponto, nestes quinze dias nas de assentamento e um ponto certo nas de coupons. E o pequeno capitalista a fornecer o seu *pé de meia*. Os outros titulos do Estado estiveram oscilantes e ficam na mesma situação, bem que sobre elles houvesse bastante movimento.

As accções de bancos e companhias tiveram pouco movimento pela falta de papel, o que fez encarecer as cotações. As da Companhia Real subiram até 59.500 réis no dia 7, mas vieram depois para 57.500 réis ficando assim com maior cotação do que no principio do periodo.

Como se sabe, um grande lote d'este papel não virá ao mercado enquanto a cotação não for superior a 60.500 réis, limitando-se, por agora, as operações ás vendas por parte de possuidores de pequenas porções que se contentam com cotações mais baixas, ou que precisam realizar. Nisso se explica que se passem dias seguidos sem aparecer papel.

Nas dos Fosforos, estacou um pouco a especulação baixista e a muita procura animou as operações.

Em obrigações o movimento foi regular, subindo os preços das Prediaes, e, mais do que todas, as Ambacas, passando rapidamente de 87.500 a 89.500.

\*

Damos hoje o nosso mappa comparativo das cotações durante todo o anno findo, com a maior e menor cotação mensal e annual de cada titulo.

Por esse instructivo quadro se veem as oscilações que durante o anno tiveram os valores tanto no nosso mercado como nos estrangeiros.

\*

O nosso mercado de cambios que, passadas as necessidades da liquidação do fina do anno, já se achava muito regularmente suprido de papel, tem visto successivamente aumentar o seu stock já com o papel resultante da venda de produtos africanos cujos preços teem convidado á liquidação, já com as remessas que ultimamente tem affluido do Brazil como consequencia da melhoria cambial que nestes ultimos tempos ali se tem dado.

D'aqui uma nova melhoria de cotações para os compradores como se verá da lista respectiva.

A ultima cotação do cambio do Brazil é 14 com tendencia para a alta.

**Cambios, descontos e agios**

	Dinheiro	Papel	
Londres 90 d/v...	46 15/16	46 7/8	Desconto no Banco de Portugal....
" cheque...	46 1/2	46 3/8	5 1/2 %
Paris 90 d/v.....	610	612	No mercado....
" cheque.....	615	617	Cambio do Brazil. 14
Berlim 90 d/v....	248	249	Premio da libra... 5700
" cheque...	253	254	e
Francfort 90 d/v.	248 1/2	249 1/2	5715
" cheque...	253 1/2	254 1/2	
Madrid cheque...	775	785	

## Maior e menor cotação mensal e anual, em 1904, de fundos portugueses

Bolsas	TITULOS	Janeiro		Fevereiro		Março		Abril		Maio		Junho	
		Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor
Lisboa.	Inscrições de assentamento ....	38,90	37,65	38,20	36	38,10	37,50	39,15	38	39,25	37,75	38,80	37,65
	» de coupon .....	38,50	38	38,10	36	38,15	37,40	39,15	38,08	39,90	37,60	38,70	37,53
	Obrigações 4%, 1888 .....	20 400	20.100	20,350	19 700	20.520	20 000	20 600	20 250	20.800	20 600	20 400	20.300
	» 4%, 1890, assentam.	-	-	48,400	48,400	49,000	49 000	47,300	47,300	47,000	47 000	47 400	47 400
	» 4%, 1890, coupon ..	48,700	48 300	48,700	48 600	48 600	48,400	47,000	46 800	47,400	46,700	47 500	47 400
	» 4 1/2 %, assentamento.	57,000	56,500	57,000	56 500	57,000	55 600	57 000	55 200	55,600	55,000	55,400	55 000
	» 4 1/2 %, coup. int....	57 000	56,700	57,000	56 000	58 600	56,000	56,700	55,000	55 600	55,400	55,000	55 000
	» 4 1/2 %, ext., 1.ª série	-	-	-	-	67,800	65,600	69,000	67,900	68,300	67,000	69,900	69,000
	» Tabacos, coupon ....	112,000	111,900	-	-	115 000	112,500	113 460	113,000	112 000	112 000	-	-
	Acções Banco de Portugal .....	166,800	166 000	166,500	165 000	164 900	158 500	171 000	163 500	172 500	171,000	172,500	172,300
	» » Commercial .....	-	-	133,200	133,000	133,500	133,000	-	-	-	-	-	-
	» » Nac. Ultramarino ..	119,600	108 000	112,000	101,000	108,200	107,500	122 400	108,000	112,500	112 000	112,600	112 000
	» » Lisboa & Açores ..	125,000	123,500	125,500	116,500	120,000	115 300	123,000	119,500	123,000	122,700	122,700	122,500
	» Tabacos, coupon .....	143,500	141,300	144,000	138 000	141,000	138,000	147,000	143,000	149,000	146,500	146,000	135,500
	» Companhia Phosphoros ..	75,000	74,000	83,000	80,000	-	-	71 000	65,000	73,300	68,000	71,500	67,500
	» Companhia Real .....	43 850	42,400	42,500	40,000	49 100	44,000	47,200	45 000	46,000	42,600	48,300	41,900
	» Companhia Nacional ..	-	-	-	-	4,750	4,300	4,950	4,600	4,950	4,150	4,750	4,150
	Obrigações prediaes 6% .....	93 000	92,500	93 000	93,000	93,150	93,000	93 000	93,000	93,350	93,000	93,500	93,500
	» » 5% .....	90,050	89,500	90,150	89,900	90,300	90,000	90,150	89,850	90,700	90,200	91,150	90,800
	» C.ª Real 3% (1.º grau)	80,200	80,200	80,000	79,000	79,500	79,000	79,800	79,000	79,400	79,000	79,500	79,000
	» » 3% (2.º grau)	48,200	42,500	44,300	40,000	43,400	40,500	44,000	43,050	43,500	42,300	43,700	42,600
	» » Nacional .....	72,100	70,900	71,000	70,200	70,100	69,600	69,500	68,800	68,400	68,600	68,000	68,000
	» » Através d'Africa .....	93,700	87,000	87,600	80,500	91,000	84,500	93,000	90,500	93,000	92,500	92,800	92,300
Paris ..	3% portuguez, 1.ª série .....	64,57	61,47	61,80	56	59,80	57,20	60,70	59,75	60,57	59,40	62,55	60,95
	Acções Companhia Real .....	197	192	193	179	210	178,25	209	201	205	191	205	188
	» Madrid-Cáceres .....	41,50	40	39,75	37	39,50	33	36	35	35	32	36	35
	» Madrid-Zaragoza .....	321	306	312	250	286	251	292	266	277	260	284	273
	» Andaluzes .....	160	152	153,50	128	140	127	133	130	125,50	120	145	130
	Obrigações Comp.ª Real (1.º grau)	376	360	370	356	356	350	360	355	358	340	367	358,50
	» » (2.º grau)	295,75	202	202	177	192	179	196	191	194	189	197	190,50
	» Beira Alta .....	123	117	125	115	116,75	114	114,75	110	112,50	110,50	128	110
	» Madrid-Cáceres .....	139,75	130	132	114	131	120	122	118	119,50	115	124	116
Londres ..	3% portuguez .....	64,50	61,75	61,72	57,75	59,75	57,75	61,75	60	61	60,25	62,75	61,75
Amsterd	Obrigações Através d'Africa .....	83,88	79	78,72	75	79	74	81,88	79,62	82	80,62	81,75	80,50

## Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	JANEIRO													
	2	3	4	5	6	7	9	10	11	12	13	14	-	-
Lisboa : Inscrições de assent.	38,50	38,50	38,70	39,10	-	39,40	39,45	39,45	39,45	-	39,45	39,45	-	-
» coupon ..	38,50	38,50	38,75	39	-	39,30	39,40	39,80	-	39,25	39,30	39,50	-	-
Obrig. 4% 1888 .....	20,600	*20,300	-	20,300	-	20,250	20,200	-	20,350	20,400	20,400	20,500	-	-
» 4% 1890 assent .....	-	-	49,500	-	-	-	49,500	49,500	-	49,500	-	-	-	-
» 4% 1890 coupon .....	-	-	-	49,500	-	-	49,600	-	49,500	-	-	-	-	-
» 4 1/2 % assent .....	-	-	-	57,800	-	58,000	-	-	-	57,500	57,900	-	-	-
» 4 1/2 % coupon int .....	-	57,200	57,500	57,500	-	57,300	-	-	57,500	57,500	-	57,500	-	-
» externo 1.ª série .....	-	67,400	67,500	67,500	-	67,300	67,400	67,300	67,200	67,300	67,300	67,200	-	-
» Tabacos coupon .....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal .....	175,000	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» » Commercial .....	-	-	-	-	-	-	140,100	140,500	-	140,500	140,300	140,500	-	-
» » Nac. Ultramarino .....	-	109,000	-	109,000	-	-	109,000	109,100	-	108,900	108,800	-	-	-
» » Lisboa & Açores .....	-	117,000	-	-	-	-	-							

## e titulos de caminhos de ferro nas bolsas portuguezas e estrangeiras

Julho		Agosto		Setembro		Outubro		Novembro		Dezembro		Durante o anno	
Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor
38,20	37,75	38,20	37,80	38,60	38,10	39,60	38,50	39,70	39,50	40,20	38,40	Dezembro ..	40,20
38	37,70	38	37,70	38,20	37,80	39,20	38,15	39,35	38,05	39,50	38,10	Maio .....	39,90
20.250	20.050	20.700	20.200	20.700	20.600	20.850	20.500	20.900	20.800	20.700	20.500	Novembro ..	20.900
-	49.000	49.000	-	-	-	48.000	48.000	49.000	49.000	49.500	49.500	Dezembro ..	49.500
47.800	47.800	49.000	48.900	49.100	49.000	48.000	47.500	49.000	49.000	49.100	49.000	Setembro ..	49.100
57.000	55.400	57.500	57.200	57.500	57.500	57.500	56.200	58.000	56.800	58.200	57.300	Dezembro ..	58.200
56.600	55.500	57.500	57.000	57.500	57.400	57.500	56.100	58.000	56.600	57.900	57.500	Marco .....	58.600
69.300	66.000	67.300	66.300	68.000	67.200	69.000	67.800	69.700	69.000	69.900	68.500	Junho .....	69.900
111.500	108.000	-	-	109.000	108.000	111.500	108.500	-	-	-	-	Março .....	115.000
172.300	169.300	171.500	170.500	175.000	171.500	175.000	174.500	175.000	173.800	175.000	174.600	Setembro ..	175.000
133.600	132.600	135.000	133.800	135.000	135.000	137.000	137.000	139.000	136.000	140.000	138.000	Dezembro ..	140.000
109.800	109.000	109.000	108.000	107.200	107.000	110.000	107.000	110.000	109.000	109.700	105.700	Abri .....	122.400
122.000	117.500	118.500	117.100	118.500	117.000	117.150	116.000	116.700	114.000	119.500	117.000	Fevereiro ..	125.500
144.000	128.000	137.000	129.300	137.000	133.200	139.000	127.000	132.500	128.000	131.900	124.000	Maio .....	149.000
68.000	62.000	65.800	64.500	66.700	66.000	69.200	65.000	67.100	63.900	64.400	59.500	Fevereiro ..	83.000
43.700	43.000	43.600	43.000	46.000	43.500	47.500	45.800	49.650	46.600	53.000	49.100	Dezembro ..	53.000
4.650	4.550	4.750	4.700	4.750	4.600	4.950	4.700	7.000	5.000	6.900	6.500	Novembro ..	7.000
92.600	92.000	92.400	92.200	92.500	92.200	92.650	92.200	93.200	92.600	94.000	93.000	Junho .....	93.500
91.100	89.100	89.650	89.100	89.550	89.000	89.500	89.000	90.500	89.200	92.250	90.650	Dezembro ..	92.250
75.500	75.200	78.000	76.000	79.200	79.000	79.000	78.70	79.400	79.200	78.700	78.500	Janeiro .....	80.200
42.850	41.800	42.550	42.200	44.300	42.250	46.000	44.100	48.700	46.000	50.000	48.000	Dezembro ..	50.000
68.300	67.800	69.200	68.800	69.300	69.100	69.100	67.000	70.100	67.000	70.000	69.200	Janeiro .....	72.100
90.200	87.000	87.500	87.400	90.000	88.300	90.400	89.700	92.000	90.400	91.800	87.000	*	93.700
63,10	60,57	62,50	61,80	63,40	62,07	64,27	63	64,80	63,95	65,67	64,55	Dezembro ..	65,67
210	198	208	202	215	202	224	218	235	222	258	239	*	258
38	36	38	30	40	36,50	39,50	35	40	38	40	35	Janeiro .....	41,50
291	278	289	275	295	283	298	283	298	286	305	294	*	321
144	136	138	136,25	155	147,50	167	158	175	162	192	184	Dezembro ..	192
365	358	365	362	377	364	376	371	376	373	380	377	*	380
202	190,25	203	199,50	210	199	218	207,50	230	217	237	230	*	237
133,50	124	130	128	147	129,50	141	135	144,50	137,50	177	151	*	177
127	121	127	123,50	134,50	127	131,75	125	135	126	134	126,75	Janeiro .....	139,75
62,62	61,25	62,62	62,25	63,25	62,25	64,50	63	65	64	66	65	Dezembro ..	66
83,25	81,93	83,43	82	84	82	84	83	85	83,75	85,43	84,50	*	85,43
												Março .....	74

## Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e espanhóis

Linhos	Periodo de exploração	1904		1903		Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totais	Kilom.	Totais	Kilom.	1904	1903	1904
COMPAGNA REAL	de a	Réis	Réis	de a	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
Antiga rede e nova não garantida .....	10 16 Dez	693	76.703.000	110.682	693	75.165.933	108.464	4.599.493.000	4.434.792.906
	17 23 *	*	88.112.000	127.145	*	75.165.933	108.464	4.687.605.000	4.509.958.839
Nova rede garantida .....	10 16 Dez	380	11.204.000	29.484	380	11.204.067	29.484	663.887.000	643.606.094
	17 23 *	*	13.903.000	36.586	*	11.204.067	29.484	677.790.000	654.810.161
Vendas Novas .....	10 16 Dez	70	2.038.000	29.114	-	-	-	77.951.000	-
	17 23 *	*	2.523.000	36.042	-	-	-	80.474.000	-
Sul e Sueste .....	11 20 Out.	538	43.852.355	81.509	518	46.538.350	89.842	1.046.858.832	1.053.415.935
	21 31 *	*	42.027.753	78.118	*	46.773.890	90.297	1.088.886.585	1.100.189.825
Minho e Douro .....	21 31	*	358	43.870.165	122.542	358	37.809.463	105.613	1.168.041.005
	19 25 Nov	253	7.996.577	31.607	253	8.089.978	31.975	400.731.013	380.741.749
Beira Alta .....	26 2 Dez	*	11.132.302	44.001	*	11.833.181	46.771	411.866.315	392.577.933
	3 9 *	*	5.8						

# TRACÇÃO ELECTRICA

## Lisboa

Foi entregue ao director da Companhia Carris de ferro uma petição assignada por 1.420 pessoas para a construção de uma linha pelas ruas do Conde de Redondo e de Santa Martha, ligando a linha Gomes Freire às da Avenida da Liberdade.

Esta linha já tinha sido estudada.

## Londres

Dentro em pouco começarão a funcionar nas linhas da «Metropolitan and District Company» os comboios electri- cos.

E' provável que no final do corrente anno a cidade de Londres possua esse melhoramento na sua viação accele- rada.

As estações e os tunneis já prontos estão recebendo os ultimos retoques e aformoseamentos.

As carroagens adoptadas são as de piso central, como mais commodas e elegantes.

A estação productora de força motriz, cujas installa- ções são dignas de menção, está já terminada, bem como toda a linha desde Baker Street até Uxbridge. Os tra- balhos para a conversão do «Inner Circle» são feitos á noite.

Antes de começar a funcionar a linha por este sis- teria, o director e varios empregados superiores vão em viagem de estudo á America, assim de conhecereem as li- nhos ferreas electricas dos Estados Unidos e colherem todos os dados para que o serviço em Londres seja mon- tado nas melhores condições de segurança e commodi- dade.



# LINHAS PORTUGUEZAS

**Cintra ao Oceano.** — Realizou-se no dia 14 a assem- blea geral d'esta companhia, sendo presente pelo director, o sr. dr. Mario Pinheiro Chagas, uma proposta, que foi unanimemente aprovada, sobre o modo de garantir á sociedade Westinghouse o saldo dos seus debitos.

Assistiu á sessão o sr. W. H. Ostertag, secretario d'aquella sociedade d'accordo com o qual foi apresentada aquella proposta que, deve dizer-se, é uma prova das boas disposições da sociedade ingleza para com a companhia e dos seus bons desejos de lhe afastar quae- quer dificuldades para a regularização da situação.

**Beira.** — O corpo commercial da cidade da Beira en- viou uma representação ao governo para que sejam re- duzidas as tarifas do caminho de ferro. Esta pretenção dos commerciantes da Beira é appoiada pelos commer- ciantes da Rhodesia.

**Benguela.** — Está já assente e pronta para o ser- viço a ponte sobre o Catumbella, construída para viação ordinaria e de locomotivas.

Na primeira secção da linha do Lobito já uma loco- motiva, a «D. Carlos», fez o percurso, com excellente resultado.

**Algarve.** — Por não terem os empreiteiros feito a en- trega das obras, só em maio proximo será aberta ao publico a estação da Luz.

**Swazilandia.** — Consta que o governo vae fazer con- vite aos bancos nacionaes, para entrarem na quotização d'um emprestimo de 2.000 contos para as despesas de construção da linha de Swazilandia.

**Regoa a Villa Real.** — A' casa Baume e Marpent, en- commendou o conselho de administração dos caminhos de ferro do Estado 12 vagons destinados ao assen- tamento e balastragem da linha da Regoa a Villa Real.

**Salamanca.** — Foi aprovado pelas estações superiores o acordo entre os caminhos de ferro do Estado e a Com- panhia de Salamanca para a correspondencia de com- boios em Barca d'Alva.

# LINHAS ESTRANGEIRAS

## ESPAÑA

A Companhia dos Caminhos de ferro de Santander a Bilbau foi auctorizada a construir uma dupla via entre a estação de Santa Agueda e a de Irauregui, pertencentes á linha de Cadiaga, Zor- rosa a Valmaceda.

A sociedade mineira *The Sierra Company Limited*, proprietaria do caminho de ferro de linha estreita que, na província de Bur- gos, se estende da estação de Villafria, na linha de Madrid a Irún, a Barbadillo de los Herreros, vae prolongar a sua linha até Cana- les, na província de Logroño.

## FRANÇA

A Companhia d'Orleans vae inaugurar brevemente uma inova- ção de grande conveniencia para o publico, indicando aos viajan- tes que querem subir para o comboio o numero de logares vagos que ha em cada compartimento.

Consiste em collocar num dos batentes da porta que deita para o corredor da carriagem seis pequenos rectangulos de nickel, correspondentes ao numero de logares. Cada passageiro que entra retira um dos rectangulos.

D'esta maneira, sendo de noite, pôde qualquer pessoa sem in- commodar os viajantes já installados saber o numero de logares vagos em cada compartimento.

As companhias dos caminhos de ferro ocupam-se actualmente em aperfeiçoar o sistema de aquecimento das carroagens por meio do vapor.

A primeira applicação d'este processo teve logar o anno pas- sado. O sistema consta em fazer passar por tubos collocados sob o pavimento das carroagens uma mistura de ar comprimido e va- por procedente da locomotiva, que circula de um a outro extremo do comboio. A corrente gazosa assim produzida exerce uma accão reguladora em toda a canalização e leva até a extremidade dos tubos a agua condensada, cuja congelação podia difficultar o aqueci- mento.

Um apparelo collocado no extremo de cada carroagem dá au- tomaticamente saída á agua.

## INGLATERRA

A companhia *Great Western Railway* inaugurou um serviço de automotores ferroviarios, accionados a petroleo, entre Plymouth e The Rock, porto de Yelveston.

As machinas desenvolvem a força de 20 cavallos, tem quatro cylindros, e quatro freios, atingindo a velocidade de 14 milhas por hora.

Foi inaugurada uma secção de linha ferrea de Lancashire a Ayrshire, entre Mount Florida e Carmyle.

Em Hirkhill ha um tunnel de 270 jardas cuja perfuração foi muito dificil devido á contextura das rochas.

## ALLEMANHA

Foi inaugurada uma linha ferrea electrica ao longo do canal de Teltow. As locomotivas rebocam as grandes barcaças que navegam pelo canal transportando cereaes e materias primas para a in- dustria.

Na linha ferrea complementar do Estado, de Lauban a Mar- klissa, a titulo de experienca, estão funcionando automoveis a vapor.

## BELGICA

Na Belgica trata-se de estudar a conversão da tracção a vapor na rede ferroviaria em tracção electrica.

O engenheiro que está procedendo a esses estudos, tendo con- siderado o problema sob o ponto de vista economico acha muito mais vantajosa a tracção electrica do que a tracção a vapor.

## AUSTRIA

Foi dada a concessão da construção d'uma linha ferrea de Troppau a Gratet, e outra da estação de Harssdorf a Mährisch Altstadt.

Terminaram as obras das linhas ferreas de Rosbach-Adorf e de Zevetil Materisberg.

No mez de novembro de 1904 foram abertas ao publico as se- guentes linhas: Heinersdorf-Reichsgrenze, Winkeldorf-Peters-

dorf, Nixdorf-Nieder Einsiedel, Polna Stecken-Polna Stadt, San-kor Strzylki-Topolnica, e Kornenburg-Ernstbrunn.

Além d'estas que já estão abertas á circulação, deve notar-se que já foi assignada a convenção entre os governos germanico e austriaco para a ligação da linha Troppau-Landesgrenze com a rede prussiana em Boerwitz.

#### RUSSIA

Na proxima primavera vão começar os trabalhos para a construção de uma linha ferrea que, partindo da fronteira alema, irá terminar em Georgenberg.

No anno proximo a Russia tenciona aumentar o seu material circulante com setecentas e setenta e tres novas locomotivas e onze mil quatrocentos e setenta e tres vagons.

Dentro de seis meses será aberta ao publico a linha de Oremburgo a Tashkend, a qual liga a Russia europea com o Turkestão.

E' linha de grande importancia estrategica e não menor sob o ponto de vista industrial.

## Publicações recebidas

*Eduardo Coelho e a sua obra.* — Uma glorificação á vida de trabalho de Eduardo Coelho, o fundador do *Diario de Notícias*, feita pelo actual director d'aquella folha, o dr. Alfredo da Cunha.

Agradecemos o exemplar que nos enviou.

*Fabrica de conservas de Espinho.* — Dos proprietarios d'esta importante fabrica recebemos uma tabelia de preços correntes, delicioso mimo de impressão e gravura.

Agradecemos.

*Almanachs e Calendarios.* — Da *Union y el Fenix Español* recebemos uma bella gravura servindo de fundo a um calendario.

Dos srs. *Street & C.*, recebemos um calendario.

Da *Fabrica da Pampulha*, recebemos uma lindissima gravura reclamo, contendo um calendario.

A gravura representa D. Fillipa de Vilhena armando seus filhos cavalleiros.

A todos agradecemos.

## Notas varias

**O papel nas ruas.** — Em algumas cidades da Russia faz-se actualmente a experiência para utilizar o papel no calcetamento das ruas. Para este efecto emprega-se blocos de papel comprimido, de grande solidez, que resistem perfeitamente ao atrito dos carros.

A unica dificuldade que impede a generalização do sistema é o preço que, por enquanto, fica muito elevado. Se a pratica e a hygiene sancionarem esta nova applicação do papel, a fabricação aumentará em proporções colossaes que acarreterão o aperfeiçoamento do producto e o seu barateamento, pois que a matéria prima é barata e abundante.

#### Os empregados dos caminhos de ferro e as abelhas.

— A administração dos caminhos de ferro da Alsacia-Lorena tomou a iniciativa de uma medida bastante recomendavel, pelo seu grande alcance economico.

Por circular dirigida a todos os empregados da sua rede recommendam-lhes calorosamente que se entregassem á criação das abelhas, promettendo uma subvenção aos empregados que tenham cortiços, e encarregando-se de semear com plantas meliferas os taludes e terrenos vagos dependentes da linha.

Os inspectores ficam encarregados de apresentar-lhe todos os annos um relatorio ácerca da extensão que haja tomado a apicultura entre os empregados.

Os chefes d'estação e empregados superiores, ficam obrigados a fazer parte de uma Sociedade d'apicultura para que possam iniciar os seus subalternos na criação das abelhas.

Conhecido como é o rendimento remunerador que produzem as abelhas, o exemplo dado pela administração

do caminho de ferro de Alsacia-Lorena, merece bem ser imitado.

**O acido carbonico nos tremvias.** — Dia a dia se torna mais evidente a economia produzida pelos motores mechanicos nos tremvias, esforçando-se os inventores e companhias interessadas em descobrir o motor mais simples e mais barato.

Estuda-se actualmente o acido carbonico comprimido, que parece proporcionar ao problema uma solução vantajosa.

Nesta orientação se fez construir recentemente um tremvia, movido por este gaz, e cujo motor, á parte alguns pontos essenciaes, tem a mesma disposição que uma machina a vapor.

O gaz é armazenado em depositos, nos quaes se mantem no estado liquido sob uma pressão de 70 kilogrammas por centimetro quadrado. Ociozo será acrescentar que estes depositos são de aço.

O gaz introduz-se directamente nos cylindros, sem expansão nem prévia regulação. Os cylindros tem 0<sup>o</sup>1 de diâmetro e 0,15 de percurso; a admissão faz-se por orificios de pequeno diâmetro, de 1/4 de millimetro, fechados por valvulas que descâncam sobre cautchu.

Claro é que, no momento em que o gaz comprimido se expande, se produz um resfriamento que não chega á temperatura de congelação, mas por meio da chamma de um gaz especial, aquece-se o tubo de admissão.

O machinismo adapta-se facilmente debaixo d'um carro dos tremvias communs, funciona bem e o seu manejo é dos mais simples.

Ainda que as experiencias não tenham por enquanto sido completas, dizem as revistas estrangeiras que os resultados até agora obtidos são favoraveis ao movimento.

O apparelho consome 43,53 kilogrammas de acido carbonico por cavallo em cada vinte e quatro horas; calculando-se o preço do acido carbonico a 66 réis o kilo, a despesa por cavallo, virá a ser de 300 réis approximadamente o que é, na verdade, barato.

O acido carbonico, hoje, como todos sabem, é de fabrica vulgar e tem a vantagem de poder armazenar-se sob um pequeno volume uma força consideravel.

**As campainhas d'alarme nos comboios.** — E' conhecida de todos a lei que determina sejam julgadas e condenadas pelos tribunaes as pessoas que, sem motivo justificado, ponham a funcionar as campainhas d'alarme.

Um tribunal francez, o de Montreuil-sur-Mer, veio agora por uma sentença tornar efectiva a reciproca, isto é, condenou os empregados do comboio por não terem attendido ao toque feito por um passageiro.

Nos fins de junho ultimo, num dos ultimos comboios da noite, regressavam de Bolonha numa carruagem de 2.<sup>o</sup> classe, tres viajantes, duas senhoras e um homem. A' saída da estação d'Etaples o pavimento da carruagem abateu em parte, aparecendo um grande buraco. Os viajantes assustados preparam para cima dos bancos e fizeram resoar a campainha d'alarme. Mas em lugar de parar, o comboio cada vez avançava com maior velocidade; sómente na estação de Montreuil é que parou.

Os viajantes queixaram-se á companhia e a justiça, tomando conta do caso, entrou em investigações contra os conductores do comboio.

Na audiencia, em face das explicações embaraçadas dadas pelos empregados accusados, foram os dois conductores condenados a cincuenta francos de multa.

E' justo. A todos os direitos correspondem deveres.

**O inventor do cimento de Portland.** — D'entre os muitos milhares de pessoas que empregam o cimento de Portland, poucas haverá, que saibam que é a Joseph Aspdin que se devem grande numero das obras de engenharia que hoje admiramos.

Aspdin era um modesto fabricante de tijolo em Leeds. Em 1813 teve a ideia de misturar gesso com barro tirado do leito do rio, sujeitando a mistura a elevado calor.

Em 1824 tirou privilegio da sua invenção e pouco depois abriu uma pequena fabrica de cimento em Wakefield. Annos mais tarde, seu filho William Aspdin, abriu outra fabrica de cimento em Chatan.

As vantagens d'este material em breve foram geralmente reconhecidas e empregadas pelos engenheiros,

como Brunel, um dos primeiros que o empregou, utilizando-o no tunel sob o Tamisa.

Varias pessoas, invejosas da gloria do inventor tem procurado chamá-la a si, apregoando-se como os autores do invento, mas hoje autoridades competentes de Inglaterra, França, Italia e Alemanha são unanimes em reconhecer que sómente a Joseph Aspdin se deve tão precioso invento.

**Contra os descarrilamentos** — A *Revista Minera* falla de um engenhoso invento que, se não impede por completo que os vagons saiam dos carris pelo menos consegue reduzir ao minimo as consequencias dos descarrilamentos.

Sob os vagons dispõe-se transversalmente uma espécie de barra metálica paralelamente ao eixo, de maneira que fique a menos de dois centimetros e meio dos carris.

Se as rodas descarrilam nunca pôdem chegar a tocar no terreno pois que as barras transversaes sustentam a carroagem sobre os carris e o vehículo escorregará sobre elles, formando travão o conjunto do comboio.

As travessas estão ligadas ás carroagens por meio de molas para amortecer o choque que os passageiros possam sofrer.

A invenção é devida a um empregado dos caminhos de ferro alemaes, chamado Gehricke.

## Companhia Através d'Africa

### Relatorio do conselho d'administração

(Concluido do n.º 409)

Já nos nossos relatórios de 1902 e 1903 mostrámos a inutilidade d'essa redução como meio de desenvolver o consumo de aquelle género e, portanto, a falta de resultado pratico de tal medida, conseguindo-se apenas com isso diminuir o rendimento da Companhia á custa do Estado e em beneficio simplesmente do productor, que venderia a mesma quantidade de género ainda que tal redução não existisse.

Na borracha, onde o aumento se tinha accentuado nos dois annos anteriores, houve uma diminuição devida sem duvida ás circunstancias anormaes da província, que todos conhecem e que se fizeram sentir não sómente na nossa linha mas na linha de Benguela.

Pela conta desenvolvida de Lucros e Perdas vêeis que, se não fossem as diferenças de cambio e encargos de juro, o resultado da nossa empresa confirmava-se mais uma vez no que tem de animador.

Continha o saldo d'essa conta a ser levado á conta de Lucros suspensos, que aumenta correlativamente com a conta de Reclamações.

Tendo nos relatórios anteriores apontado os inconvenientes, que resultam, ainda mais para o Estado do que para a Companhia, de se adiar constantemente uma solução que de per si se impõe deixaremos neste de insistir, por ter o ex.º sr. ex-ministro da fazenda, conselheiro Teixeira de Sousa, proposto a nomeação de uma comissão parlamentar composta de membros de todos os partidos, para se procurar aquella solução, sendo essa proposta posteriormente renovada pelo seu successor na gerencia d'aquella pasta, o ex.º sr. conselheiro Rodrigo Pequito.

Não chegou a proposta a ser discutida; confiamos, porém, em que o actual governo a perfilará, reconhecendo a necessidade de pôr termo a uma situação irregular.

Que assim seja é o nosso mais ardente desejo. Que a comissão seja nomeada e encontre uma solução! Se esta não for por nós considerada aceitável e não houver meio de vir a um acordo, será occasião de recorrermos á arbitragem, que pedimos em 11 de março de 1901, sem sermos até hoje attendidos, cujo direito nos é assegurado pelo contrato de concessão e esse direito não ha governo ou comissão que possa postergá-lo.

#### Senhores acionistas:

Se os annos anteriores foram ferteis em desgostos para nós pela perda de companheiros de trabalho, o anno que findou não o quiz ser menos, roubando-nos a morte o nosso vice-presidente do conselho de administração o ex.º sr. Alexandre Peres.

Fazer o panegyrico d'este homem, que tanto se devotou e tanto se sacrificou pela nossa empresa, seria encargo inutil perante vós que tão bem o conhecestes e apreciastes, como ientil seria dizer-vos o que elle foi, pelo seu carácter e pela sua bondade, como companheiro e como amigo. Dizendo que foi ao arrojo, á iniciativa e á tenacidade de Alexandre Peres que se deve a existencia da nossa

empresa e a construção da unica linha ferrea da África occidental está dito tudo. Nisso está o seu elogio como cidadão; e em um paiz onde se apreciem as iniciativas arrojadas que redundam em proveito e renome nacional, o nome d'este homem seria inscrito em letras d'ouro entre os dos maiores benemeritos.

Sem este homem, que atravessou a vida serena e modestamente, sacrificando á sua saude, o seu bem-estar e os seus proprios interesses á sua ideia predominante, Angola seria hoje uma colónia morta, ou com mais certeza, uma colónia onde o predominio portuguez seria hoje uma recordação.

Esta afirmação pôde fazer-se afiamente, porque são patentes os benefícios e o desenvolvimento que a nossa empresa tão injustamente apreciada, veio trazer áquella província; e cabe-nós ás nos, auxiliares do saudoso morto, fazê-la, como justa homenagem á sua obra, da qual não colheu como todos os benemeritos senão, apreciações injustas e desgostos cruéis.

Que descance em paz o sandosíssimo amigo e companheiro de tantos annos, nessa paz que com tanto direito e com tanto trabalho conquistou!

Soffremos tambem no anno findo a perda do nosso vice-presidente do conselho fiscal o ex.º sr. Isidoro Marques Rodrigues, que nesse lugar e durante tantos annos deu as mais evidentes provas de justiça e são critério, prestando sempre á nossa Companhia um valioso e leal concurso. O vosso conselho de administração cumpriu para com a família dos falecidos e nas occasões proprias, com os deveres que lhe impunham a praxe e a saudade pelos que foram.

Terminamos agradecendo ao nosso digno conselho fiscal a sua valiosa coadjuvação e fazendo-vos notar que tendes de proceder este anno á eleição geral dos cargos da nossa Companhia.

Não devemos deixar de fazer aqui uma justa referência ao nosso director technico em Loanda o ex.º sr. Antonio Guedes Infante, pelo seu sempre valioso concurso e pelos relevantes serviços que ali continua a prestar á nossa Companhia.

Porto, 31 de outubro de 1904.

Pelo conselho de administração

Carlos Lopes.

Joaquim Domingos Ferreira Cardoso.

## Arrematações

### Caminhos de ferro do Estado

#### Direcção do Sul e Sueste

##### Fornecimento de chapas de ferro galvanizado

Pelo presente anuncio se faz publico que no dia 27 do corrente, pela uma hora da tarde, perante a direcção dos Caminhos de ferro do Sul e Sueste, e na sua sede, Largo de S. Roque, se ha de proceder a concurso publico para a adjudicação do fornecimento de 2.500 chapas onduladas de ferro galvanizado, com o peso aproximado de 52.870 kilogrammas, para coberturas.

Para ser admittido á licitação tem o concorrente de mostrar que effectuou em qualquer das thesourarias dos caminhos de ferro do Estado o depósito provisório da quantia de 92.560 réis.

O concorrente a quem for feita a adjudicação terá de reforçar o seu depósito provisório com a quantia necessaria para perfazer 5 por cento da importancia total da adjudicação; constituindo assim um depósito definitivo, que ficará á ordem da mesma Direcção, por intermédio da qual será posteriormente transferido para a Caixa Geral de Depósitos.

O programma do concurso e o respectivo caderno de encargos acham-se patentes na secretaria da Direcção (Largo de S. Roque n.º 22) e na dos armazens geraes (Barreiro), onde podem ser examinados em todos os dias uteis, das onze horas da manhã até as quatro da tarde. Barreiro, 12 de janeiro de 1905.

### Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

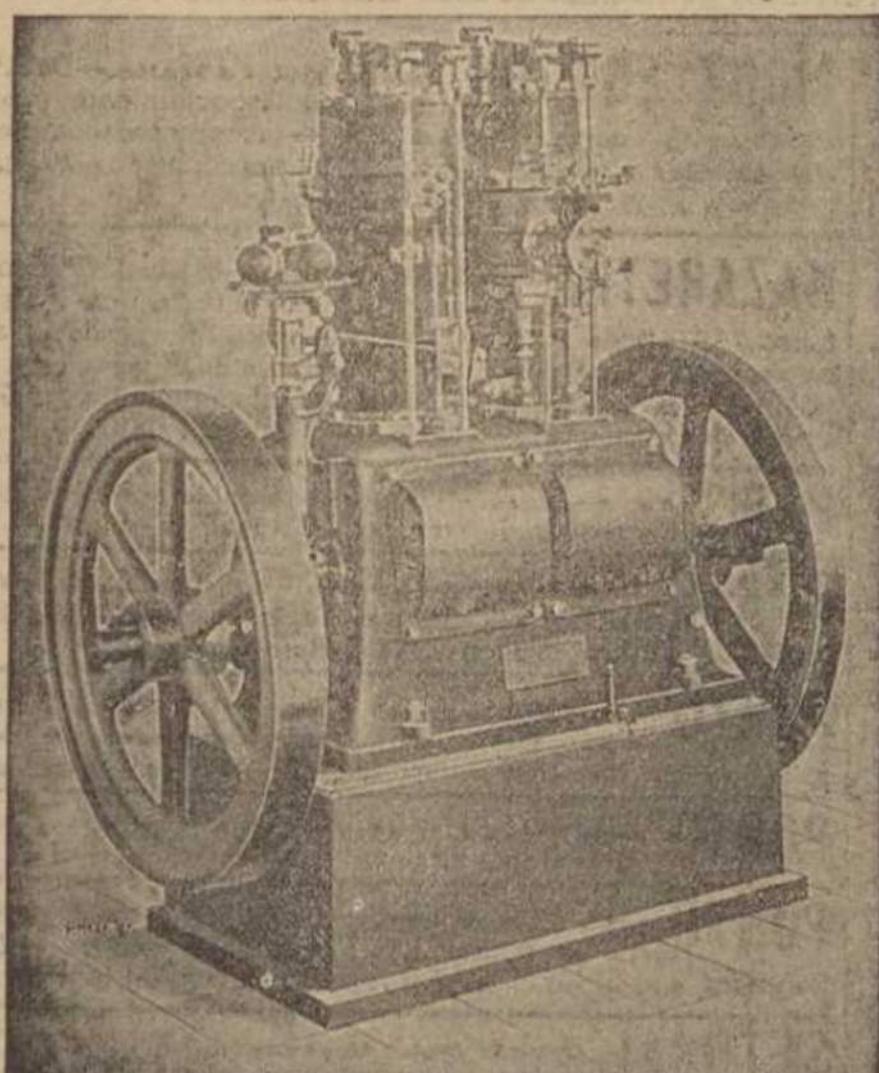
##### Fornecimento de drogas e tintas

No dia 23 de janeiro de 1905, pela 1 hora da tarde, na estação central de Lisboa (Rocio) perante a comissão executiva d'esta companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de drogas e tintas.

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

O depósito para ser admittido a licitar, deve ser feito até as 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio exterior da estação do Rocio, Lisboa, 31 de dezembro de 1904.

## MOTORES

da celebre fabrica  
americanaMarinette Iron Works  
Manufacturing Co.Para gaz de iluminação, gaz  
pobre e gazolina, com  
inflammation electrica garantida

**RUBEROIDE** e productos P. & B. para substituir os telhados ordinarios, para coberturas de edificios, estações, barracas, vagons, terraços, chalets e pavilhões ornamentados, para confecção de camaras frigorificas, tanques, piscinas e depositos de agua, para tornar as habitações confortaveis e abrigá-las contra a humidade e contra as grandes variações de temperatura.

UNICO REPRESENTANTE EM PORTUGAL

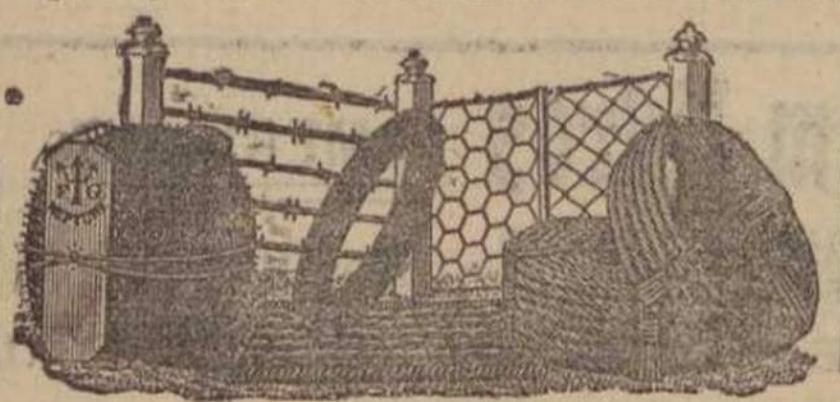
**M. HERRMANN**  
CALÇADA DO LAVRA, 6 a 10  
LISBOA

**FELTEN & GUILLAUME**  
Carlswerk

Actien-Gesellschaft

**MULHEIM NO REENO**

Fábrica de arame de ferro, aço, cobre, bronze, cordas metálicas e obras diversas em arame. Oficinas de galvanização. Fundição de cobre. Cabos de toda a espécie para telegraphos, telephones e luz electrica. Fios isolados para dynamos e os destinados no interior de edificios.



Arame de ferro e cordão para vedações. Arame d'áço e ferro para cordame. Arame d'áço fundido para cordas e cordas d'instrumentos, etc. Molas em espiral. Arame farpado. Rede e capachos d'arame. Malhas metálicas e aveluduras completas para teares. Cadeias d'arame d'áço

CABOS METALICOS EM TODOS OS GENEROS



Para minas, transmissão de força, transportes aéreos, ascensores, guindastes, usos marítimos, etc.

## FIOS CONDUCTORES E CABOS

Representantes em Portugal:

Para o Sul (comprehendendo Coimbra e Beira Baixa)

F. CAST. 160, Rua da Alfandega, 2.º LISBOA

Para (Tratando se de cabos para minas) OREY, ANTUNES &amp; C.º

Praça dos Remolares, 4 — LISBOA

Para o Norte: F. Henrique von Hafe, R. da Paz, 32 — Porto

**J. B. FERNANDES & C.º**SUCCESSIONS DE JOSÉ GREGORIO FERNANDES  
Casa fundada em 1800

19, 1.º LARGO DE S. JULIÃO — LISBOA

Ferro e aço de todas as qualidades e perfis, carvão para forjas, folhas para ferreiro, safra, bigornas, tornos, engenhos de furar e cimento Portland.

Travessa do Carvalho, a S Paulo, 37-A

Ferragens, folha de Flandres; estanho, zinco, regulo de antimônio, cobre, latão; chumbo em barra, em chapa e de munição; louça de ferro estanhada e esmaltada; garrafões, garrafas e muitos outros artigos.

## Artigos para tratamento de vinhas

Arame de bicos para vedações. Arame para enfardamento de paleta. Pasta brilhante AMOR, para limpar toda a qualidade de metas garantindo-se um brilho incedível.

LARGO DE S. JULIÃO, 15 A 18

## La « Revue de l'ingénieur &amp; Index Technique »

publica os resumos de todos os artigos inseridos nos principais jornais técnicos de todo o mundo.

Se quereis achar artigos sobre qualquer assunto, consultae-a.

Publicação mensal

NÚMERO SPÉCIMEN 1,25 FR.

Assinatura anual  
13,25 frs.

Association de la Presse Technique  
20, RUE DE LA CHANCELLERIE  
BRUXELLES

# AGENDA do VIAJANTE

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

AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR — Nous ne saurons recommander à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celles indiquées ci-bas, car nous les connaissons PAR EXPERIENCE PERSONNELLE.

**ALCOBAÇA** Hotel **Gallinha**. — Aposentos commodos e extremamente aceados. Cozinha excellente. Carrros para Vallado e mais pontos. — Proprietario, Antonio Sousa Gallinha.

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

**CINTRA** Hotel **Nunes**. — Explendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria, 1.500 réis a 2.500 réis. — Proprietario, João Nunes

**CINTRA** Hotel **Netto**. — Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e aceados, almoços e jantares, mesa redonda ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de jantar para cem pessoas. Preços razoaveis. — Proprietario, Romão Garcia Vinhas.

**GUIMARÃES** Grande Hotel do Toural. — 15, Campo do Toural, 18. — Este hotel é sem duvida um dos melhores da província, de inexcediveis commodidades e aceio, tratamento recommendavel — Proprietario, Domingos José Pires

**HAMBURGO** Walter Muths & Sautier. — Comissões, transportes maritimos pelas mais importantes carreiras de vapores. — Serviço directo entre Hamburgo e Hespanha

**LEIRIA** Antonio C. d'Azevedo Batalha. — Agente de transportes por caminho de ferro, comissões, etc.

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

**LISBOA** Hotel Durand. — Rua das Flôres, 71 — 1<sup>st</sup> class. English family hotel — proximo de theatros e centro da cidade — Gabinete de leitura.

**LISBOA** C. Mahony & Amaro. — Comissões, consignações, transportes, etc. Vide annuncio na frente da capa — Rua Augusta, 70, 2º

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

**MAFRA** Hotel Moreira. — No largo, em frente do convento. — Bellas accommodações desde 1.500 réis por dia ate 1.500. — Redução de preços para caixeiros viajantes.

**MONT' ESTORIL** Grand Hotel d'Italle. — De 1.º ordem; construido especialmente, proximo da estação e do Casino. Grandes salas — Accomodações para famílias. Cozinha e serviço à francesa. Mesa redonda e por ista Alberto todo o anno. Prop. — Petracchi Felice.

**NAZARETH** Grand Hotel Club. — As melhores commodidades e economia. — Preços: em agosto e outubro, de 1.500 a 1.700 réis; em setembro, desde 1.200 réis; na succursal, desde 800 réis. — Carreiras de Riperts para as estações de Cella e Vallado. — Endereço telegraphico, Romão — Nazareth. — Prop. Antonio de Sousa Romão.

**PARIS** Ad. Seghers. — Representante de grandes fabricas da Belgica, Inglaterra, etc. — Rue Joubert, 18.

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

**PORTO** Hotel Continental. — Rua Entreparedes (Frente à Batalha). Serviço de 1.º ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros; muito central — Prop. Lopez Munhos.

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

**PORTO** La Ville de Paris. — Grande fabrica de coroas e flores artificiaes — F. Delport, Successores. — Rua Sá da Bandeira, 249 — Filial em Lisboa: Rua Arco do Bandeira, 39, 1º.

**SETUBAL** Grande Hotel Esperança. — Avenida Todi, em frente do theatro; sitio central; bellas vistas. Bellos aposentos; Serviço primoroso; Diaria 1.500 a 2.500. Prop. Lourenço & Lourenço.

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

**VALENCIA D'ALCANTARA** Justo M. Estellez. — Agente internacional de aduanas e transportes.

**VIENNA** Hotel Metropole — Morzinplatz, 1 a 4 (Caes de Francisco José) — Grandehotel de 1.º ordem. — Grandes e pequenos aposentos por preços modicos, incluindo serviço e luz electrica. Ascensor. Tarifa affixada em cada quarto. — Safe Deposit Caisse. L. Speiser, director.

## Machina de escrever em livros

Executando com a maior perfeição  
a conta corrente e todos os trabalhos de escrita

UNICA QUE EXISTE EM PORTUGAL

Largura da linha 25 centimetros (100 letras)

Tabolador automatico aperfeiçoado  
Mesa de carvalho, elegante e solida

AMERICANA

Apesar da importancia e aperfeiçoamento, esta machina completa não custa mais que as machinas usuaes sem mesa nem tabolador

PREÇO DA FABRICA: 33 LIBRAS OU 175\$000 RÉIS

Pode ser examinada e encontra-se à venda nesta redacção

RUA NOVA DA TRÍNDADE, 48 — LISBOA

## HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 16 de janeiro de 1905

COMPANHIA REAL				Lisboa-Rocio Sacavem Lisboa-Rocio				Figueira Amieira Figueira				Nina Braga Nine			
C. Sodré	Algés	C. Sodré	Partida Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
5-30 m.	5-44 m.	5-30 m.	5-45 m.	7-40 m.	7-54 m.	7-22 m.	8-20 m.	4-0 m.	4-21 m.	4-10 m.	5-1 m.	6-22 m.	6-57 m.	7-25 m.	8-0 m.
5-30 m.	6-4 m.	6-28 m.	6-28 m.	8-32 m.	9-19 m.	9-40 m.	cp 9-16 m.	5-20 m.	5-21 m.	5-10 m.	6-31 m.	11-39 m.	12-6 t.	9-20 m.	9-53 m.
5-35 m.	6-49 m.	6-45 m.	7-0 m.	9-12 m.	10-26 m.	9-40 m.	10-24 m.	12-30 t.	12-54 t.	1-20 t.	1-41 t.	5-9 t.	5-44 t.	12-45 t.	1-18 t.
7-0 m.	7-14 m.	7-30 m.	7-45 m.	2-42 t.	3-26 t.	1-40 t.	2-24 t.	4-26 t.	4-26 t.	4-24 t.	4-24 t.	8-10 m.	8-22 m.	8-22 m.	8-47 t.
7-20 m.	7-31 m.	7-53 m.	8-8 m.	3-42 t.	4-26 t.	3-40 t.	4-24 t.	5-12 t.	5-11 t.	5-11 t.	5-11 t.	8-33 t.	8-33 t.	8-33 t.	7-0 t.
8-30 m.	8-44 m.	8-18 m.	8-33 m.	6-42 t.	7-26 t.	4-27 t.	5-11 t.	8-5 m.	8-29 n.	6-19 t.	6-20 t.	12-30 t.	11-29 n.	2-35 n.	8-16 m.
8-50 m.	9-4 m.	9-25 m.	9-40 m.	8-5 m.	8-49 n.	5-33 t.	6-19 t.	9-42 n.	10-26 n.	7-40 t.	8-24 n.	3-50 t.	4-37 t.	a 7-40 t.	7-43 t.
9-35 m.	9-49 m.	10-30 m.	10-45 m.	9-42 n.	10-26 n.	9-30 n.	10-24 n.	—	—	9-30 n.	10-24 n.	5-5 t.	6-23 t.	8-25 n.	9-36 n.
10-0 m.	10-14 m.	10-53 m.	11-8 m.	—	—	11-4 n.	11-45 n.	—	—	—	—	5-5 t.	6-23 t.	8-25 n.	9-36 n.
10-25 m.	10-39 m.	11-15 t.	11-30 m.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11-5 m.	11-19 m.	12-0 t.	12-15 m.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11-30 m.	11-41 m.	12-23 t.	12-38 t.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11-50 m.	12-4 t.	12-45 t.	1-0 t.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12-35 t.	12-49 t.	13-0 t.	14-45 t.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1-0 t.	1-14 t.	1-53 t.	2-8 t.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1-20 t.	1-34 t.	2-15 t.	2-30 t.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2-5 t.	2-19 t.	3-0 t.	3-15 t.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2-30 t.	2-24 t.	3-23 t.	3-38 t.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2-50 t.	2-34 t.	3-45 t.	4-0 t.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3-35 t.	3-49 t.	4-30 t.	4-15 t.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4-0 t.	4-14 t.	4-53 t.	5-8 t.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4-20 t.	4-34 t.	5-45 t.	5-30 t.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5-5 t.	5-19 t.	6-0 t.	6-15 t.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5-30 t.	5-44 t.	6-23 t.	6-38 t.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6-50 t.	6-4 t.	6-45 t.	7-0 t.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6-35 t.	6-49 t.	7-30 t.	7-45 t.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7-0 t.	7-14 t.	7-53 t.	8-8 n.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7-20 t.	7-31 t.	8-15 t.	8-30 m.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8-5 n.	8-19 n.	9-0 n.	9-13 n.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8-30 n.	8-41 n.	9-23 n.	9-35 n.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8-50 n.	9-4 n.	9-45 n.	10-0 n.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9-35 n.	9-19 n.	10-33 n.	10-48 n.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10-0 n.	10-14 n.	10-53 n.	11-8 n.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11-30 n.	11-44 n.	12-23 n.	12-38 n.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mais todos os de Paço d'Arcos e Cascaes, excepto os a															
a cepo os															
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	Partida Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
8-5 m.	8-33 m.	8-52 m.	9-20 m.	8-20 m.	9-16 m.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9-45 m.	10-16 m.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12-30 m.	1-3 n.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mais os de Cascaes, excepto os a															
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	Partida Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada	Partida	Chegada
6-15 m.	7-20 m.	6-18 m.	7-24 m.	7-45 m.	8-50 m.	7-48 m.	8-47 m.	9-10 m.	9-46 m.	8-25 m.	9-2 m.	9-15 m.	10-20 m.	10-0 m.	10-20 m.
a 9-10 m.	a 9-46 m.	a 8-26 m.	9-2 m.	9-15 m.	10-20 m.	9-10 m.	10-0 m.	a 10-10 m.	a 11-16 m.	a 9-56 m.	10-32 m.	a 10-10 m.	11-16 m.	11-16 m.	11-16 m.
10-45 m.	11-59 m.	10-48 m.	11-54 m.	12-15 t.	12-21 t.	12-33 t.	13-3 t.	13-3 t.	12-21 t.	12-21 t.	12-2 t.	a 1-40 t.	2-16 t.	12-16 t.	12-16 t.
12-45 t.	12-54 t.	12-56 t.	13-4 t.	13-35 t.	14-26 t.	14-32 t.	15-3 t.	13-35 t.	14-34 t.	14-20 t.	14-10 t.	14-3 t.	14-35 t.	15-3 t.	15-35 t.
1-45 t.	2-36 t.	3-26 t.	3-2 t.	3-35 t.	4-29 t.	4-34 t.	4-2 t.	4-35 t.	4-37 t.	4-32 t.	4-20 t.	4-3 t.	4-35 t.	5-3 t.	5-35 t.
3-35 t.	4-49 t.	3-48 t.	4-24 t.	4-40 t.	5-16 t.	5-36 t.	5-0 m.	4-40 t.	5-37 t.	5-32 t.	5-20 t.	5-3 t.	4-40 t.	5-3 t.	5-35 t.
4-40 t.	5-16 t.	5-36 t.	4-32 t.	4-40 t.	5-54 t.	5-54 t.	5-0 m.	8-40 n.	9-46 n.	7-2 t.	8-4 n.	11-25 t.	12-31 n.	12-31 n.	12-31 n.
5-50 t.	6-46 t.	6-36 t.	5-26 t.	6-2 t.	6-48 t.	7-24 t.	7-24 t.	11-25 t.	12-31 n.	9-30 n.	10-31 n.	11-25 t.	12-31 n.	12-31 n.	12-31 n.
6-45 t.	7-20 t.	6-48 t.	7-24 t.	7-45 t.	8-30 n.	8-34 t.	8-44 n.	12-30 t.	13-31 t.	11-0 m.	11-55 n.	11-5 m.	11-5 m.	11-5 m.	11-



# ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY

Em 30 de Janeiro sairá o paquete **Nile** para  
**Teneriffe, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Santos, Montevideo e Buenos Aires**

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

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

## Vapores a sahir do porto de Lisboa



**Africa Oriental** (via Suez), vapor allemão **Feldmarschall**.

Sairá a 16 de janeiro.

Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.º



**Antwerpia** e Bremen, vap. allemão **Bonn**.

Sairá a 17 de janeiro.

Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.º



**Bahia**, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Petropolis**. Sairá a 27 de janeiro.

Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.º



**Barcelona**, **Saint Bathelemy** n.º 9. Sairá a 24 de janeiro. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



**Bolonha**, Dover e Hamburgo, vapor allemão **Prinz Waldemar**. Sairá a 23 de janeiro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.º



**Bordesos**, vapor frances **Chili**. Sairá a 25 de janeiro.

Messageries Maritimes, Torlades & C.º, Rua Aurea, 32, 1.º



**Cadiz**, Cartagena, Valencia, Barcelona, Génova, Philippinas, India e Macau, vapor espanhol **Isla de Luzon**. Sairá a 26 ou 27 de janeiro. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



**Cette** e Marselha, vapor frances **Saint Philippe** n.º 1. Sairá a 17 de janeiro. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



**Dakar**, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideo e Buenos Aires, vapor frances **Cordillère**. Sairá a 23 de janeiro.

Messageries Maritimes, Torlades & C.º, Rua Aurea, 32, 1.º



**Havre** e Hamburgo, vapor allemão **Corrientes**. Sairá a 18 de janeiro.

Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



**Iquitos**, vapor inglez **Ucayali**. Sairá a 21 de janeiro.

Agentes, Garland Laidley & C.º, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.º



**Liverpool** (directo), vapor inglez **Tagus**. Espera-sa a 18 de janeiro.

Agentes, Mascarenhas & C.º, Travessa do Corpo Santo, 10, 1.º



**Liverpool** (directo), vap. ingl. **Clement**. Sairá a 20 de janeiro.

Agentes, Garland Laidley & C.º, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.º



**Liverpool** (recebe carga p. Nova York), vap. espanhol **C. Lopez y Lopez**. Sairá a 27 ou 28 de janeiro.

Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



**Londres**, vapor inglez **Lisbon**. Espera-se a 17 de janeiro.

Agentes, E. Pinto Basto & C.º, Caes do Sodré, 64, 1.º



**Madeira**. St. Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa (Praia), S. Jorge (Villas das Vellas), Caes do Pico e Fayal, vapor portuguez

**Funchal**. Sairá a 20 de janeiro.

Agente, Germano S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.º



**Mormugão**, vap. inglez **Muristan**. Espera-se a 17 de janeiro.

Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.º



**Pará** e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Jérôme**. Sairá a 17 de janeiro.

Agentes, Garland Laidley & C.º, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.º



**Pará** e Manaus (via Madeira), vapor inglez **Obidense**. Sairá a 27 de janeiro.

Agentes, Garland Laidley & C.º, Travessa da Ribeira Nova, 26, 1.º



**Paranaguá**, S. Francisco e Rio Grande do Sul, vap. allemão **Parthia**. Sairá a 24 de janeiro. Agentes, Henry Burnay & C.º, Rua dos Fanqueiros, 10, 1.º



**Pernambuco**, Rio de Janeiro e Santos, por allemão **Mainz**. Sairá a 17 de janeiro. Agentes, Pereira & Lane, Rua de S. Julião, 100, 2.º



**Pernambuco**, Rio de Janeiro e Santos, por allemão **Prinz Sigismund**. Sairá a 18 de janeiro.

Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.º



**Pernambuco**, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vapor allemão **Belgrano**. Sairá a 1 de fevereiro. Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.º



**Rio de Janeiro**, Montevideo, Buenos Aires e mais portos do Pacifico, vapor inglez **Victoria**. Sairá a 25 de janeiro.

Agentes, E. Pinto Basto & C.º, Caes do Sodré, 64, 1.º



**Rotterdam** e Hamburgo, vap. allemão **Tijucá**. Sairá a 30 de janeiro.

Agentes, E. George, Succ., Rua da Prata, 8, 2.º



**S. Thiago**, Bissau e Bolama, vapor portuguez **Angola**. Sairá a 18 de Janeiro. Empresa Nacional de Navegação, Rua de El-Rei, 85, 1.º



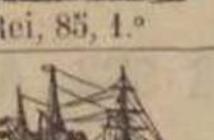
**S. Thiago**, Príncipe, S. Thomé, Cabinda, S. Antonio do Zaire, Ambrizette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela, Mssamedes, Bahia dos Tigres e Porto Alexandre, **Cazengo**. Sairá a 22 de janeiro.

Empresa Nacional de Navegação, Rua de El-Rei, 85, 1.º



**S. Thomé**, Loanda, Lourenço Marques, Beira e Moçambique, vapor portuguez **Portugal**. Sairá a 1 de fevereiro.

Empresa Nacional de Navegação, Rua de El-Rei, 85, 1.º



**Vigo**, vapor inglez **Orissa**. Sairá a 25 de janeiro.

Agentes, E. Pinto Basto & C.º, Caes do Sodré, 64, 1.º



COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES  
*Caminhos de ferro do Sul e Sueste*

Serviço directo combinado

TARIFA ESPECIAL P. N.º 9 — PEQUENA VELOCIDADE

Em applicação desde 15 de Janeiro de 1905

**MERCADORIAS DIVERSAS**

Por expedições do peso mínimo de 500 kilogrammas ou pagando como tal

SEGUNDO A SEGUINTE

Classificação de mercadorias (Secção 10.º)

Mercadorias (1)	Grupos para wagens completos	Séries	Carga mínima dos wagens completos-Toneladas	Mercadorias (1)	Grupos para wagens completos	Séries	Carga mínima dos wagens completos-Toneladas
Abacá ( <i>canhamo de Manilha</i> ) com preparo .....	1	2. <sup>a</sup>	8	Aço bronzeado .....	4	2. <sup>a</sup>	-
» ( <i>canhamo de Manilha</i> ) em bruto .....	1	3. <sup>a</sup>	8	» esmaltado .....	4	2. <sup>a</sup>	-
» ( <i>canhamo de Manilha</i> ) em obra não designada .....	2	2. <sup>a</sup>	-	» galvanisado, nickelado, prateado, dourado, acobreado .....	4	4. <sup>a</sup>	-
Abanos (2) .....	21	3. <sup>a</sup>	5	» coberto com qualquer metal não designado .....	4	4. <sup>a</sup>	-
Accumuladores de electricidade ...	22	2. <sup>a</sup>	-	» pulido .....	4	2. <sup>a</sup>	-
Acetato de alumina .....	3	3. <sup>a</sup>	-	» torneado .....	4	2. <sup>a</sup>	-
» » cal .....	3	3. <sup>a</sup>	-	Aqua distillada .....	3	2. <sup>a</sup>	-
» » chumbo ( <i>assucar de Sturno</i> ) .....	3	3. <sup>a</sup>	-	» raz commum .....	3	3. <sup>a</sup>	-
» de cobre .....	3	3. <sup>a</sup>	-	Alavancas .....	5	4. <sup>a</sup>	-
» ferro .....	3	3. <sup>a</sup>	-	Albardas .....	25	2. <sup>a</sup>	-
» potassio .....	3	3. <sup>a</sup>	-	Albardões .....	25	2. <sup>a</sup>	-
» sodio .....	3	3. <sup>a</sup>	-	Alcali volatil ( <i>carbonato de ammonia</i> )	3	3. <sup>a</sup>	-
Acido acetico .....	3	3. <sup>a</sup>	-	Alcaparras .....	11	4. <sup>a</sup>	-
» estearico .....	3	3. <sup>a</sup>	8	Alcatifas .....	6	2. <sup>a</sup>	-
» gordo branco de palma .....	3	3. <sup>a</sup>	8	Aldrabas .....	5	3. <sup>a</sup>	-
» oxalico .....	3	3. <sup>a</sup>	-	Alecrim .....	-	4. <sup>a</sup>	5
» palmitico .....	3	3. <sup>a</sup>	8	Alfa com preparo .....	1	3. <sup>a</sup>	8
» pyrolenhoso .....	3	3. <sup>a</sup>	-	» em bruto .....	1	4. <sup>a</sup>	8
				» em obra não designada .....	2	3. <sup>a</sup>	-
				Alfazema .....	-	1. <sup>a</sup>	5

Mercadorias (1)	Grupos para wagens completos	Séries	Carga mínima dos wagens comple- tos-Toneladas	Mercadorias (1)	Grupos para wagens completos	Séries	Carga mínima dos wagens comple- tos-Toneladas
Alforges (2) .....	2	2. <sup>a</sup>	5	Anilhas de ferro .....	4	2. <sup>a</sup>	—
Algodão em bruto .....	1	3. <sup>a</sup>	—	Anilina .....	3	2. <sup>a</sup>	—
»      » rama ou em pasta (ex- cepto o medicinal) .....	1	3. <sup>a</sup>	5	Aniz ( <i>herva doce</i> ) .....	11	1. <sup>a</sup>	—
»      » em obra não designada ..	2	2. <sup>a</sup>	—	Apparelhos de desinfecção .....	24	2. <sup>a</sup>	—
»      » fiado .....	2	2. <sup>a</sup>	—	»      » inodoros ( <i>water-closets</i> ) ..	9	2. <sup>a</sup>	—
Alguidares de barro .....	7	3. <sup>a</sup>	8	»      » para gaz. não designados ..	9	2. <sup>a</sup>	—
»      » folha .....	8	2. <sup>a</sup>	—	»      » para pesca, não designa- dos .....	—	2. <sup>a</sup>	—
»      » zinco .....	8	2. <sup>a</sup>	—	Arame de bronze .....	4	3. <sup>a</sup>	—
Alicates .....	5	4. <sup>a</sup>	—	»      » chumbo .....	4	3. <sup>a</sup>	—
Alizari .....	3	2. <sup>a</sup>	—	»      » cobre .....	4	3. <sup>a</sup>	—
Alizarina .....	3	2. <sup>a</sup>	—	»      » latão .....	4	3. <sup>a</sup>	—
Almagre preparado ou manipulado .....	3	3. <sup>a</sup>	—	»      » zinco .....	4	3. <sup>a</sup>	—
Almantrichas .....	25	2. <sup>a</sup>	—	»      » em obra não designada ..	—	4. <sup>a</sup>	—
Almofarizes .....	4	2. <sup>a</sup>	—	Araruta .....	11	4. <sup>a</sup>	—
Aloes ( <i>pita</i> ) com preparo .....	1	2. <sup>a</sup>	8	Arbustos vivos .....	10	1. <sup>a</sup>	—
»      ( » ) em bruto .....	1	3. <sup>a</sup>	8	Arcas de pinho .....	6	4. <sup>a</sup>	—
»      ( » ) » obra não designada .....	2	2. <sup>a</sup>	—	Argolas de ferro .....	4	2. <sup>a</sup>	—
Alpercatas ( <i>alparcas</i> ) .....	13	2. <sup>a</sup>	—	Armações de pesca .....	—	2. <sup>a</sup>	—
Alteres ( <i>pezos para gymnastica</i> ) .....	4	2. <sup>a</sup>	—	Arreios .....	25	4. <sup>a</sup>	—
Alumen ( <i>pedra hume</i> ) .....	3	3. <sup>a</sup>	—	Arrow-root ( <i>araruta</i> ) .....	11	4. <sup>a</sup>	—
Aluminato de baryta .....	3	3. <sup>a</sup>	—	Arsenato de potassa .....	3	2. <sup>a</sup>	—
Alvaiade .....	3	3. <sup>a</sup>	—	»      » soda .....	3	2. <sup>a</sup>	—
Alviões .....	5	4. <sup>a</sup>	—	Arsenico nativo .....	3	3. <sup>a</sup>	—
Amendoa coberta ( <i>confeitos de</i> ) .....	11	4. <sup>a</sup>	—	Artigos de ferro esmaltado .....	4	2. <sup>a</sup>	—
»      de côco .....	23	3. <sup>a</sup>	8	»      » iluminação não designa- dos .....	—	—	—
»      » palma .....	23	3. <sup>a</sup>	8	»      » — .....	9	2. <sup>a</sup>	—
»      » torrada .....	11	4. <sup>a</sup>	—	»      » malha (excepto os de seda) ..	2	2. <sup>a</sup>	—
Amendoim ( <i>sementes de</i> ) .....	23	3. <sup>a</sup>	8	Arvores vivas .....	10	4. <sup>a</sup>	—
Amianto ( <i>asbesto</i> ) em bruto .....	4	3. <sup>a</sup>	8	Asbesto ( <i>amianto</i> ) em bruto .....	1	3. <sup>a</sup>	8
»      ( » ) » obra .....	2	2. <sup>a</sup>	—	»      ( » ) » obra .....	2	2. <sup>a</sup>	—
Amido ( <i>pôs de gomma</i> ) .....	11	3. <sup>a</sup>	8	Ascensores ( <i>apparelhos de elevação</i> ) ..	20	4. <sup>a</sup>	—
Ammonia .....	3	2. <sup>a</sup>	—	Assucar .....	11	4. <sup>a</sup>	—
Ammoniaco .....	3	2. <sup>a</sup>	—	»      » de Saturno ( <i>acetato de chum- bo</i> ) .....	3	3. <sup>a</sup>	—
Anchovas em conserva .....	11	3. <sup>a</sup>	—	»      » queimado .....	11	4. <sup>a</sup>	—
Anil .....	3	2. <sup>a</sup>	—				

Mercadorias (I)	Grupos para wagens completos	Series	Carga mínima dos wagens completos-Toneladas	Mercadorias (II)			
				Grupos para wagens completos	Series	Carga mínima dos wagens completos-Toneladas	
Atanados .....	18	2. <sup>a</sup>	6	Bacias de barro .....	7	3. <sup>a</sup>	8
Atum em conserva .....	11	3. <sup>a</sup>	-	» » cobre .....	4	2. <sup>a</sup>	-
» » salmoura .....	12	4. <sup>a</sup>	-	» » ferro .....	4	2. <sup>a</sup>	-
» salgado .....	12	4. <sup>a</sup>	-	» » folha .....	8	2. <sup>a</sup>	-
» seco .....	12	4. <sup>a</sup>	-	» » latão ( <i>arame</i> ) .....	4	2. <sup>a</sup>	-
Azebre ( <i>verdete</i> ) .....	3	3. <sup>a</sup>	-	» » louça .....	7	2. <sup>a</sup>	-
Azeitonas curtidas .....	11	4. <sup>a</sup>	7	» » zinco .....	8	2. <sup>a</sup>	-
» de conserva .....	11	4. <sup>a</sup>	-	Bagagem .....	13	4. <sup>a</sup>	-
Azinhavre ( <i>azebre</i> ) .....	3	3. <sup>a</sup>	-	Baguettes de madeira .....	6	1. <sup>a</sup>	5
				Bahus vazios .....	6	1. <sup>a</sup>	-
				Balanças ( <i>excepto as de precisão</i> ) .....	-	1. <sup>a</sup>	-
				Baldes .....	8	2. <sup>a</sup>	-
				Balões de vidro .....	45	2. <sup>a</sup>	7
				» venezianos .....	16	1. <sup>a</sup>	-
				Bancos de carpinteiro .....	5	4. <sup>a</sup>	-
				» não designados .....	6	1. <sup>a</sup>	5
				Bandeiras ( <i>signaes</i> ) .....	-	1. <sup>a</sup>	-
				Banheiras ( <i>tinas</i> ) de cobre .....	6	2. <sup>a</sup>	-
				» ( » ) » ferro .....	6	2. <sup>a</sup>	-
				» ( » ) » folha de Flandres	6	2. <sup>a</sup>	-
				» ( » ) » zinco .....	6	2. <sup>a</sup>	-
				Barbados .....	40	2. <sup>a</sup>	-
				Barbantes .....	11	4. <sup>a</sup>	8
				Barracas de lona .....	6	1. <sup>a</sup>	-
				Barrellas ( <i>lixivias</i> ) .....	3	4. <sup>a</sup>	-
				Barrilha ( <i>carbonato de soda em bruto, natural</i> ) .....	3	4. <sup>a</sup>	-
				Barrinhas ( <i>solda</i> ) .....	9	2. <sup>a</sup>	-
				Barro em obra ordinaria não designada (*) .....	7	3. <sup>a</sup>	8
				» em obra não designada .....	7	2. <sup>a</sup>	-
				Baryta caustica .....	3	3. <sup>a</sup>	-
				» em pedra ( <i>sulfato de baryta nativo</i> ) .....	3	3. <sup>a</sup>	-
Bacalhau .....	12	4. <sup>a</sup>	-				
Bacellos .....	10	2. <sup>a</sup>	-	» » pó ( <i>sulfato de baryta nativo</i> ) .....	3	3. <sup>a</sup>	-

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

Mercadorias (1)	Grupos para wagens completos	Séries	Carga mínima dos wagens completos - Toneladas	Mercadorias (1)	Grupos para wagens completos	Séries	Carga mínima dos wagens completos - Toneladas
Basculas .....	20	4. <sup>a</sup>	-	Branco de chumbo .....	3	3. <sup>a</sup>	-
Bicarbonato de potassio .....	3	3. <sup>a</sup>	-	» » zinco .....	3	3. <sup>a</sup>	-
» » sodio .....	3	3. <sup>a</sup>	-	» vegetal .....	3	3. <sup>a</sup>	-
Bichromato de potassio .....	3	2. <sup>a</sup>	-	Brocas .....	5	4. <sup>a</sup>	-
» » sodio .....	3	2. <sup>a</sup>	-	Brochas ( <i>cravação</i> ) .....	5	4. <sup>a</sup>	-
Bigornas .....	5	4. <sup>a</sup>	-	» para pintar .....	5	4. <sup>a</sup>	-
Bilhares .....	6	4. <sup>a</sup>	5	Bronze em bruto .....	4	4. <sup>a</sup>	-
Bilhetes de cartão em branco .....	16	3. <sup>a</sup>	-	» » obra lisa .....	4	3. <sup>a</sup>	-
» » » impressos ( <i>ou marcados</i> ) .....	16	4. <sup>a</sup>	-	» » sucata .....	4	4. <sup>a</sup>	-
» » » laminado .....	4	4. <sup>a</sup>	-	» » laminado .....	4	4. <sup>a</sup>	-
Biscoitos .....	11	2. <sup>a</sup>	-	Bunho em obra .....	6	4. <sup>a</sup>	-
Bisulfato de potassa .....	3	3. <sup>a</sup>	-	Buris .....	5	4. <sup>a</sup>	-
» » soda .....	3	3. <sup>a</sup>	-	Burras de ferro ( <i>cofres</i> ) .....	6	4. <sup>a</sup>	-
Bisulfito de alumina .....	3	3. <sup>a</sup>	-				
» » cal .....	3	3. <sup>a</sup>	-				
» » potassa .....	3	3. <sup>a</sup>	-				
» » soda .....	3	3. <sup>a</sup>	-				
Bitas ( <i>ferramentas</i> ) .....	5	4. <sup>a</sup>	-				
Boiões de louça .....	7	2. <sup>a</sup>	-				
» » vidro .....	15	2. <sup>a</sup>	7				
Bolachas de embarque em barricas .....	11	3. <sup>a</sup>	-				
» » não designadas .....	11	2. <sup>a</sup>	-				
Bolbos vegetaes não designados .....	10	4. <sup>a</sup>	-				
Bolos doces .....	11	4. <sup>a</sup>	-				
Bolotas torradas .....	11	2. <sup>a</sup>	-				
Bonets .....	13	4. <sup>a</sup>	-				
Boquilhas ( <i>ferragem</i> ) .....	5	3. <sup>a</sup>	-				
Borato de cal .....	3	3. <sup>a</sup>	-				
» » soda ( <i>borax</i> ) .....	3	3. <sup>a</sup>	-	Cabides .....	6	1. <sup>a</sup>	5
Borax ( <i>borato de soda</i> ) .....	3	3. <sup>a</sup>	-	Cabos de <u>bengalas, guarda-chuvas</u> <u>ou sombrinhas</u> .....	-	1. <sup>a</sup>	-
Borracha em bruto .....	9	3. <sup>a</sup>	-	» » madeira para <u>ferramentas ou utensílios</u> .....	5	4. <sup>a</sup>	-
» » obra .....	9	2. <sup>a</sup>	-	Cacau em grão .....	11	3. <sup>a</sup>	-
» » » inutilisada ( <i>sucata</i> ) .....	9	3. <sup>a</sup>	-	» » moido ( <i>ou pisado</i> ) .....	11	2. <sup>a</sup>	-
Borras de algodão ( <i>massaroquinha</i> ) .....	1	4. <sup>a</sup>	-	Gachimbos ( <i>ferragem</i> ) .....	5	3. <sup>a</sup>	-
» » filtro .....	1	4. <sup>a</sup>	5				
Branco de alvaiade .....	3	3. <sup>a</sup>	-				

Mercadorias (1)	Grupos para wagens completos	Séries	Carga mínima dos wagens completos-Toneladas	Mercadorias (1)	Grupos para wagens completos	Séries	Carga mínima dos wagens completos-Toneladas
Cadeados.....	5	3. <sup>a</sup>	-	Canos de latão .....	9	3. <sup>a</sup>	-
Cadeiras de ferro.....	6	3. <sup>a</sup>	-	» » zinco .....	8	2. <sup>a</sup>	-
» » verga .....	6	1. <sup>a</sup>	5	Capachos (2).....	6	3. <sup>a</sup>	5
» » não designadas.....	6	4. <sup>a</sup>	5	Carbonato de ammonia ( <i>alcali volatile</i> ) .....	3	3. <sup>a</sup>	-
Cadernas ( <i>poleame</i> ).....	5	2. <sup>a</sup>	-	» » chumbo .....	3	3. <sup>a</sup>	-
Café artificial.....	11	2. <sup>a</sup>	-	» » potassio.....	3	4. <sup>a</sup>	-
» em bruto.....	11	3. <sup>a</sup>	-	» » de soda natural ( <i>barilla</i> ).....	3	4. <sup>a</sup>	-
» moido .....	11	2. <sup>a</sup>	-	» » sodio ( <i>sal de soda</i> ) ..	3	4. <sup>a</sup>	-
» torrado .....	11	2. <sup>a</sup>	-	Cardas para cardar.....	-	2. <sup>a</sup>	-
Cairo com preparo .....	1	2. <sup>a</sup>	8	» (pregos para calçado) ..	5	4. <sup>a</sup>	-
» em bruto .....	1	3. <sup>a</sup>	8	Cardo secco .....	-	1. <sup>a</sup>	-
» » obra não designada (2) ..	2	2. <sup>a</sup>	5	Carnauba ( <i>céra vegetal</i> ) em bruto ..	19	2. <sup>a</sup>	-
Caixotins .....	6	3. <sup>a</sup>	-	» (» » » obra não			
Caixilhos para colchões .....	6	4. <sup>a</sup>	8	designada .....	19	1. <sup>a</sup>	-
Calafeto .....	1	3. <sup>a</sup>	8	Carneira ( <i>pelle</i> ) em obra .....	18	1. <sup>a</sup>	-
Calçado não designado .....	13	1. <sup>a</sup>	-	Carrapato ( <i>semente de</i> ) .....	23	3. <sup>a</sup>	8
Caloriferos .....	4	2. <sup>a</sup>	-	Carroá com preparo .....	1	2. <sup>a</sup>	8
Camarões ( <i>ganchos</i> ) .....	5	3. <sup>a</sup>	-	» em bruto .....	1	3. <sup>a</sup>	8
Gamas de madeira .....	6	4. <sup>a</sup>	5	Castanhas doces ( <i>confeitaria</i> ) .....	11	1. <sup>a</sup>	-
» » metal .....	6	3. <sup>a</sup>	-	Castanhas do Maranhão .....	14	1. <sup>a</sup>	-
Camions carregados com mobilia...	-	1. <sup>a</sup>	5	Cataventos .....	4	2. <sup>a</sup>	-
Campainhas .....	22	4. <sup>a</sup>	-	Catres de madeira .....	6	1. <sup>a</sup>	5
Campanulas de vidro .....	15	2. <sup>a</sup>	7	Caucho em bruto .....	9	3. <sup>a</sup>	-
Camurça .....	18	2. <sup>a</sup>	6	Cavalla ( <i>sarda</i> ) salgada .....	12	4. <sup>a</sup>	-
Candieiros ( <i>excepto os de illuminação publica</i> ) .....	9	2. <sup>a</sup>	-	Cavilhas metalicas ( <i>excepto as cavilhas para rails</i> ) .....	5	4. <sup>a</sup>	-
Canellas ( <i>para fio</i> ) .....	-	2. <sup>a</sup>	-	Cataventos .....	4	2. <sup>a</sup>	-
Canhamaço .....	2	2. <sup>a</sup>	-	Catres de madeira .....	6	1. <sup>a</sup>	-
Canhamo com preparo .....	4	2. <sup>a</sup>	8	Caucho .....	9	3. <sup>a</sup>	-
» em bruto .....	1	3. <sup>a</sup>	8	Caucho .....	9	2. <sup>a</sup>	-
» » obra não designada ..	2	3. <sup>a</sup>	-	» » obra .....	9	2. <sup>a</sup>	-
» , semente de .....	23	3. <sup>a</sup>	-	» » » inutilisada ( <i>sucata</i> ) .....	9	3. <sup>a</sup>	-
Canos de chumbo .....	9	4. <sup>a</sup>	-	Cavalla ( <i>sarda</i> ) .....	12	4. <sup>a</sup>	-
» » cobre .....	9	2. <sup>a</sup>	-	Cavilhas metalicas ( <i>excepto as cavilhas para rails</i> ) .....	5	4. <sup>a</sup>	-
» » estanho .....	4	2. <sup>a</sup>	-	Cavilha .....			
» » folha de Flandres .....	8	2. <sup>a</sup>	-				

Mercadorias (1)	Grupos para wagens completos	Séries	Carga mínima dos wagens completos-Toneladas	Mercadorias (1)	Grupos para wagens completos	Séries	Carga mínima dos wagens completos-Toneladas
Cebolas de flores .....	10	4. <sup>a</sup>	-	Chloreto de manganez .....	3	3. <sup>a</sup>	-
Ceirões (2) .....	2	2. <sup>a</sup>	5	» » zinco .....	3	3. <sup>a</sup>	-
Céra em bruto .....	19	2. <sup>a</sup>	-	Chlorhydrato d'ammoniaco .....	3	3. <sup>a</sup>	-
» » obra não designada .....	19	4. <sup>a</sup>	-	» » de potassa .....	3	3. <sup>a</sup>	-
» mineral em bruto .....	19	2. <sup>a</sup>	-	Chocalhos .....	4	2. <sup>a</sup>	-
» » » obra não designada .....	19	4. <sup>a</sup>	-	Chocas .....	4	2. <sup>a</sup>	-
» vegetal (carnauba) em bruto ..	19	2. <sup>a</sup>	-	Chocolate .....	14	4. <sup>a</sup>	-
» » ( » » » obra não				Chumaceiras (excepto as de ferro ou			
designada) .....	19	4. <sup>a</sup>	-	» aço) .....	4	2. <sup>a</sup>	-
Cevada germinada (malte) .....	14	2. <sup>a</sup>	-	Chumbo de caça .....	4	3. <sup>a</sup>	-
» torrada .....	11	2. <sup>a</sup>	-	» » solda .....	9	2. <sup>a</sup>	-
Cevadinha .....	11	4. <sup>a</sup>	-	» » em canos (tubos) .....	9	4. <sup>a</sup>	-
Chales .....	2	2. <sup>a</sup>	-	Cigarros de tabaco .....	26	4. <sup>a</sup>	-
Chaminés de vidro .....	15	2. <sup>a</sup>	7	Cilhas .....	2	2. <sup>a</sup>	-
» não designadas .....	4	2. <sup>a</sup>	-	Cinabrio (vermelhão, sulfureto de			
Chapa de vidro commum (vidraça				mercurio nativo) .....	3	3. <sup>a</sup>	-
sem cór e não pulida) .....	15	3. <sup>a</sup>	-	Clarificantes para bebidas não desi-			
Chapeleiras vazias .....	6	4. <sup>a</sup>	-	gnados .....	3	3. <sup>a</sup>	-
Chapeus de feltro sem adornos .....	13	4. <sup>a</sup>	-	Cobalto, azul de .....	3	3. <sup>a</sup>	-
» » palha .....	13	4. <sup>a</sup>	-	Cobertores .....	2	2. <sup>a</sup>	-
» » sol .....	13	4. <sup>a</sup>	-	Cobre em bruto .....	4	3. <sup>a</sup>	-
Charutos de tabaco .....	26	4. <sup>a</sup>	-	» laminado .....	4	3. <sup>a</sup>	-
Chaves (de fechaduras ou cadeados)	5	3. <sup>a</sup>	-	» em obra não designada, ex-			
» (ferramenta) .....	5	4. <sup>a</sup>	-	cepto caldeiras .....	9	2. <sup>a</sup>	-
Cherva com preparo .....	4	2. <sup>a</sup>	8	» » sucata .....	4	3. <sup>a</sup>	-
» em bruto .....	4	3. <sup>a</sup>	8	Cobrejões .....	2	2. <sup>a</sup>	-
» em obra não designada .....	2	2. <sup>a</sup>	-	Coconote (semente de) .....	23	3. <sup>a</sup>	8
Chicoria, raiz de, em bruto .....	-	3. <sup>a</sup>	-	Côcos cheios .....	14	2. <sup>a</sup>	-
» » » moida (pisada) ..	11	2. <sup>a</sup>	-	» (cascas de) .....	-	3. <sup>a</sup>	-
» » » torrada .....	11	2. <sup>a</sup>	-	Coelheiras (arreios) .....	25	4. <sup>a</sup>	-
Chinelos .....	13	4. <sup>a</sup>	-	» de barro .....	7	3. <sup>a</sup>	8
Chloreto de baryo .....	3	3. <sup>a</sup>	-	Cofres de ferro .....	6	4. <sup>a</sup>	-
» » chumbo .....	3	3. <sup>a</sup>	-	» » madeira .....	6	4. <sup>a</sup>	-
» » estanho .....	3	3. <sup>a</sup>	-	Cogumelos .....	11	4. <sup>a</sup>	-
» » ferro .....	3	3. <sup>a</sup>	-	Coiros artificiales .....	18	2. <sup>a</sup>	-
» » magnesio .....	3	3. <sup>a</sup>	-	» curtidos não designados .....	18	2. <sup>a</sup>	6

Mercadorias (1)	Grupos para wagens completos	Series	Carga minima dos wagens comple- tos-Toneladas	Mercadorias (1)	Grupos para wagens completos	Series	Carga minima dos wagens comple- tos-Toneladas
Cokes com base de soda.....	3	3. <sup>a</sup>	-	Crina vegetal em bruto.....	1	3. <sup>a</sup>	8
Colchões de arame.....	6	4. <sup>a</sup>	5	» » » obra.....	-	2. <sup>a</sup>	-
» » molas .....	6	4. <sup>a</sup>	5	Crivos .....	-	2. <sup>a</sup>	-
» » não designados .....	6	4. <sup>a</sup>	5	Crystaes de soda .....	3	4. <sup>a</sup>	-
Colheres de chumbo.....	5	2. <sup>a</sup>	-	Crystal ( <i>vidro fino</i> ) em obra.....	15	2. <sup>a</sup>	7
» » estanho .....	5	2. <sup>a</sup>	-	Cutelaria ( <i>excepto os instrumentos de</i> <i>cirurgia</i> ).....	5	4. <sup>a</sup>	-
» » ferro.....	5	2. <sup>a</sup>	-				
» » metaes não designados	5	2. <sup>a</sup>	-				
» » pau.....	-	2. <sup>a</sup>	-				
» para fundição.....	4	3. <sup>a</sup>	-				
» » sondagem .....	4	3. <sup>a</sup>	-				
Colla .....	3	3. <sup>a</sup>	-				
Colza, semente de .....	23	3. <sup>a</sup>	8				
Conchas de ferro fundido.....	4	3. <sup>a</sup>	-				
Confeitaria ( <i>generos de</i> ).....	11	4. <sup>a</sup>	-				
Conservas alimenticias não designa- das .....	11	4. <sup>a</sup>	-				
Contadores de agua.....	9	2. <sup>a</sup>	-				
» » gaz .....	9	2. <sup>a</sup>	-				
» electricos .....	22	2. <sup>a</sup>	-				
Copiadores de cartas.....	16	4. <sup>a</sup>	-				
Copos de vidro.....	15	2. <sup>a</sup>	7				
Cordel .....	11	4. <sup>a</sup>	8				
Cordovão.....	18	2. <sup>a</sup>	6				
Correias de transmissão.....	18	2. <sup>a</sup>	-				
» » » artificiaes ..	18	2. <sup>a</sup>	-				
Cosinhas economicas ( <i>fogareiros</i> ) ..	4	2. <sup>a</sup>	-				
Cravação ( <i>cravos, escapulas, parafu- zos e pregos</i> ) não designada.....	5	4. <sup>a</sup>	-				
Cravos ( <i>pregaria</i> ).....	5	4. <sup>a</sup>	-				
Cremes ( <i>graxas para calçado ou cor- reame</i> ) .....	14	4. <sup>a</sup>	-				
Cremonas ( <i>fechos para portas</i> ) .....	5	3. <sup>a</sup>	-				
Cremor tartaro .....	3	3. <sup>a</sup>	-				
Crina em bruto.....	4	3. <sup>a</sup>	8				
» » obra .....	2	2. <sup>a</sup>	-				

Mercadorias (1)	Grupos para wagens completos	Séries	Carga mínima dos wagens comple- tos - Toneladas	Mercadorias (1)	Grupos para wagens completos	Séries	Carga mínima dos wagens comple- tos - Toneladas
				Essencia de therebenthina ( <i>agua-raz commum</i> ) .....	3	3. <sup>a</sup>	-
				Estanho de solda.....	9	2. <sup>a</sup>	-
				» em obra <u>não designada</u> ...	4	2. <sup>a</sup>	-
				Estearina.....	17	3. <sup>a</sup>	8
				Esteiras (2).....	6	2. <sup>a</sup>	5
				Estopa com preparo.....	4	2. <sup>a</sup>	8
				» em bruto.....	4	3. <sup>a</sup>	8
<b>Desecantes (para pintura).....</b>	<b>3</b>	<b>3.<sup>a</sup></b>	<b>-</b>	» <u>obra não designada</u> .....	<b>2</b>	<b>2.<sup>a</sup></b>	<b>-</b>
Desincrustantes (para limpeza de ge- radores de vapór) .....	3	3. <sup>a</sup>	-	Estores ( <i>excepto os de madeira</i> ).....	6	2. <sup>a</sup>	-
Desperdícios de algodão (massaro- quinha) .....	4	4. <sup>a</sup>	-	Estríbhos.....	5	3. <sup>a</sup>	-
» » estopa .....	4	3. <sup>a</sup>	8	Estufas de desinfecção .....	24	2. <sup>a</sup>	-
» » linho.....	4	3. <sup>a</sup>	8	Extracto de campéche .....	3	3. <sup>a</sup>	-
Dextrina.....	3	3. <sup>a</sup>	-	» » carne .....	11	1. <sup>a</sup>	-
Dóce.....	11	1. <sup>a</sup>	-	» » quebracho .....	3	3. <sup>a</sup>	-
Dynamos (geradores d'electricidade). .	22	4. <sup>a</sup>	-	Extractos para tinturaria <u>não desi- gnados</u> .....	3	2. <sup>a</sup>	-
<b>Elevadores .....</b>	<b>20</b>	<b>4.<sup>a</sup></b>	<b>-</b>				
Enxergas.....	6	4. <sup>a</sup>	5				
Enxergões.....	6	4. <sup>a</sup>	5				
Escapulas <u>não designadas</u> .....	5	3. <sup>a</sup>	-				
Escarradores.....	7	2. <sup>a</sup>	-				
Escovas.....	-	2. <sup>a</sup>	-	<b>Facas .....</b>	<b>5</b>	<b>4.<sup>a</sup></b>	<b>-</b>
Esmeril .....	3	3. <sup>a</sup>	-	Farinha de arroz em pacotes on- quaesquer taras, exce- pto barricas ou sacca- ria ordinaria.....	11	4. <sup>a</sup>	-
Espanadores .....	-	1. <sup>a</sup>	-				
Espartilhos.....	43	4. <sup>a</sup>	-				
Esparto com preparo .....	4	3. <sup>a</sup>	8				
» em bruto.....	4	4. <sup>a</sup>	8	» centejo em pacotes on- quaesquer taras, exce- pto barricas ou sacca- ria ordinaria.....	11	4. <sup>a</sup>	-
» <u>em obra não designada</u> ...	2	3. <sup>a</sup>	5				
Espehos .....	6	4. <sup>a</sup>	5				
Esquentadores para banho.....	9	2. <sup>a</sup>	-				

Mercadorias (1)	Grupos para wagens completos	Séries	Carga mínima dos wagens completos -Toneladas	Mercadorias (1)	Grupos para wagens completos	Séries	Carga mínima dos wagens completos -Toneladas
Farinha de cevada em pacotes ou quaesquer taras, excepto barricas ou saccaria ordinaria .....	11	1. <sup>a</sup>	-	Ferro esmaltado .....	4	2. <sup>a</sup>	-
» favas em pacotes ou quaesquer taras, excepto barricas ou saccaria ordinaria .....	11	1. <sup>a</sup>	-	» galvanizado, acobreado, prateado, nickelado, dourado...	4	4. <sup>a</sup>	-
» linhaça.....	-	2. <sup>a</sup>	-	» pulido .....	4	2. <sup>a</sup>	-
» milho em pacotes ou quaesquer taras, excepto barricas ou saccaria ordinaria .....	11	1. <sup>a</sup>	-	» torneado .....	4	2. <sup>a</sup>	-
» mostarda.....	-	2. <sup>a</sup>	-	Ferros de engommar .....	5	2. <sup>a</sup>	-
» pau (mandioca).....	11	1. <sup>a</sup>	-	Fibras (filamentos) textis não designadas com preparo.....	4	2. <sup>a</sup>	8
» trigo em pacotes ou quaesquer taras, excepto barricas ou saccaria ordinaria .....	11	1. <sup>a</sup>	-	» (filamentos) textis não designadas em bruto.....	4	3. <sup>a</sup>	8
Farinhas não designadas.....	11	1. <sup>a</sup>	-	» (filamentos) textis não designadas em obra não designada.....	2	2. <sup>a</sup>	-
Faroes (lanternas) .....	9	2. <sup>a</sup>	-	Filaça .....	4	3. <sup>a</sup>	8
Fato.....	13	4. <sup>a</sup>	-	Filtros .....	6	4. <sup>a</sup>	-
Fava torrada.....	11	2. <sup>a</sup>	-	Fios não designados.....	2	2. <sup>a</sup>	-
Fazendas não designadas.....	2	2. <sup>a</sup>	-	Fitas para medir .....	-	4. <sup>a</sup>	-
Fechaduras .....	5	3. <sup>a</sup>	-	» de papel.....	16	3. <sup>a</sup>	-
Fechos.....	5	3. <sup>a</sup>	-	» não designadas (excepto as de seda e de magnesio).....	2	2. <sup>a</sup>	-
Feltros (excepto os betumados, aca-treados ou asphaltados).....	2	2. <sup>a</sup>	-	Flores de alfazema.....	-	4. <sup>a</sup>	5
Fermento (levadura) .....	11	1. <sup>a</sup>	-	Fluo-silicato de magnesio.....	3	3. <sup>a</sup>	-
Ferraduras.....	5	3. <sup>a</sup>	-	» » » potassa.....	3	3. <sup>a</sup>	-
Ferragens não designadas .....	5	3. <sup>a</sup>	-	» » » soda .....	3	3. <sup>a</sup>	-
Ferramentas, excepto os instrumentos agrícolas .....	5	4.	-	Fogareiros de barro.....	7	3. <sup>a</sup>	8
Ferro bronzeado.....	4	2. <sup>a</sup>	-	» ferro.....	4	2. <sup>a</sup>	-
» coberto com qualquer metal não designado .....	4	1. <sup>a</sup>	-	Fogões .....	4	2. <sup>a</sup>	-
				Folha de Flandres em bruto.....	4	3. <sup>a</sup>	-
				» » » preparada para caixas .....	4	3. <sup>a</sup>	-
				» » » em obra não designada.....	8	2. <sup>a</sup>	-
				Folhas de serra.....	5	3. <sup>a</sup>	-
				Folles .....	5	2. <sup>a</sup>	-
				Forjas.....	4	2. <sup>a</sup>	-
				Frascos de vidro.....	45	2. <sup>a</sup>	7

Mercadorias (4)	Grupos para wagens completos	Séries	Carga mínima dos wagens completos-Toneladas	Mercadorias (4)	Grupos para wagens completos	Séries	Carga mínima dos wagens completos-Toneladas
Frascos não designados .....	—	2. <sup>a</sup>	—	Grampos ( <i>ferragem</i> ) .....	5	3. <sup>a</sup>	—
Fructas em conserva não designadas .....	11	1. <sup>a</sup>	—	» ( <i>ferramenta</i> ) .....	5	4. <sup>a</sup>	—
» frescas coloniaes .....	11	2. <sup>a</sup>	8	Graxa .....	11	1. <sup>a</sup>	—
Fuzos .....	—	2. <sup>a</sup>	—	Grelihas não designadas .....	4	2. <sup>a</sup>	—
				Grossaria em peças .....	2	2. <sup>a</sup>	—
				Grude .....	3	3. <sup>a</sup>	—
				Guarda-chuvas .....	13	1. <sup>a</sup>	—
				Guta-percha em bruto .....	9	3. <sup>a</sup>	—
				» » » obra .....	9	2. <sup>a</sup>	—
				» » inutilisada ( <i>sucata</i> ) ..	9	2. <sup>a</sup>	—
Gaiolas para passaros .....	—	4. <sup>a</sup>	—				
Galochas .....	43	1. <sup>a</sup>	—				
Galões não designados sem ouro ou prata .....	2	2. <sup>a</sup>	—	Herva doce .....	11	1. <sup>a</sup>	—
Ganchos não designados .....	5	3. <sup>a</sup>	—	Hortaliças não designadas em conserva .....	14	1. <sup>a</sup>	—
Garfos ( <i>talheres</i> ) .....	5	2. <sup>a</sup>	—	Hypochlorito de cal .....	3	3. <sup>a</sup>	—
Garrafas de crystal .....	15	2. <sup>a</sup>	7	» potassa .....	3	3. <sup>a</sup>	—
» » vidro ( <i>excepto as ordinarias, taras</i> ) .....	15	2. <sup>a</sup>	7	» soda .....	3	3. <sup>a</sup>	—
Gelatina .....	3	3. <sup>a</sup>	—	Hyposulfito de cal .....	3	3. <sup>a</sup>	—
Gergelim, sementes de .....	23	3. <sup>a</sup>	8	» potassa .....	3	3. <sup>a</sup>	—
Ginguba, sementes de .....	23	3. <sup>a</sup>	8	» soda .....	3	3. <sup>a</sup>	—
Glycerina .....	3	2. <sup>a</sup>	—				
Glycose ( <i>gluten</i> ) .....	3	3.	—				
Gomma ( <i>amido</i> ) .....	11	3. <sup>a</sup>	8	Impressos não designados .....	16	1. <sup>a</sup>	—
» arabica .....	3	3. <sup>a</sup>	—				
» copal .....	3	3. <sup>a</sup>	—				
» de peixe .....	3	3. <sup>a</sup>	—	Joeiras .....	—	2. <sup>a</sup>	—
» lacca .....	3	3. <sup>a</sup>	—	Junça em bruto .....	—	3. <sup>a</sup>	—
Gonzos para portas .....	5	3. <sup>a</sup>	—	» » obra .....	—	2. <sup>a</sup>	—
Gordura mineral .....	17	4. <sup>a</sup>	—	Junco para atar .....	—	2. <sup>a</sup>	—
Gorduras não designadas .....	17	4. <sup>a</sup>	—	» (varas de) em bruto .....	—	3. <sup>a</sup>	—

Mercadorias (1)	Grupos para wagens completos	Series	Carga mínima dos wagens comple- tos-Toneladas	Mercadorias (1)	Grupos para wagens completos	Series	Carga mínima dos wagens comple- tos-Toneladas
Junco ( <i>varas de</i> ) em obra.....	-	2. <sup>a</sup>	-	Linhas ( <i>excepto as de seda</i> ).....	12	2. <sup>a</sup>	-
Juta com preparo.....	1	2. <sup>a</sup>	8	Linho com preparo.....	1	2. <sup>a</sup>	8
» em bruto.....	1	3. <sup>a</sup>	8	» em bruto .....	1	3. <sup>a</sup>	8
» <u>» obra não designada</u> .....	2	2. <sup>a</sup>	-	» <u>» obra não designada</u> .....	2	2. <sup>a</sup>	-
				Linoleum ( <i>oleados</i> ) .....	6	2. <sup>a</sup>	-
				Livros .....	16	1. <sup>a</sup>	-
				Lixa de areia .....	3	3. <sup>a</sup>	-
Lã em fio ( <i>fio de lã</i> ) .....	2	2. <sup>a</sup>	-	» » esmeril .....	3	3. <sup>a</sup>	-
» tecida.....	2	2. <sup>a</sup>	-	» » peixe .....	3	3. <sup>a</sup>	-
Laccas <i>não designadas</i> .....	3	3. <sup>a</sup>	-	» » vidro .....	3	3. <sup>a</sup>	-
Ladrilhos de vidro.....	15	3. <sup>a</sup>	-	Lixivias <i>não designadas</i> .....	3	4. <sup>a</sup>	-
Lages de vidro.....	15	3. <sup>a</sup>	-	Lona em peça.....	2	2. <sup>a</sup>	-
Lampadas.....	9	2. <sup>a</sup>	-	Louça de barro ordinaria.....	7	3. <sup>a</sup>	8
» para soldar ( <i>ferramenta</i> ).....	5	2. <sup>a</sup>	-	» » <u>» não designada</u> .....	7	2. <sup>a</sup>	-
Lamparinas.....	-	1. <sup>a</sup>	-	» » cobre.....	4	2. <sup>a</sup>	-
Lançadeiras.....	-	2. <sup>a</sup>	-	» » estanho .....	4	2. <sup>a</sup>	-
Lanternas.....	9	2. <sup>a</sup>	-	» » ferro coberto com metaes	4	1. <sup>a</sup>	-
Latão em bruto .....	4	4. <sup>a</sup>	-	» » » esmaltada .....	4	2. <sup>a</sup>	-
» <u>» obra não designada</u> .....	9	3. <sup>a</sup>	-	» » » <u>não designada</u> .....	4	2. <sup>a</sup>	-
» » sucata.....	4	4. <sup>a</sup>	-	» » grés .....	7	2. <sup>a</sup>	-
» laminado.....	4	4. <sup>a</sup>	-	» » pó de pedra ( <i>faiança</i> ) ...	7	2. <sup>a</sup>	-
Lavatorios.....	6	4. <sup>a</sup>	5	» » porcelana .....	7	1. <sup>a</sup>	-
Legumes em conserva .....	11	4. <sup>a</sup>	-	» <u>não designada</u> .....	7	1. <sup>a</sup>	-
Leite conservado, concentrado, con- densado, esterilizado .....	11	4. <sup>a</sup>	-	Lupulo.....	14	2. <sup>a</sup>	-
Leitos de madeira .....	6	4. <sup>a</sup>	5	Lustres .....	9	2. <sup>a</sup>	-
» » metal .....	6	3. <sup>a</sup>	-	Luvas de cairo .....	-	2. <sup>a</sup>	5
Lenços ( <i>excepto os de seda</i> ) .....	2	2. <sup>a</sup>	-	» » crina .....	-	2. <sup>a</sup>	5
Letras de imprensa ( <i>typo</i> ) .....	-	3. <sup>a</sup>	-	Lythographias ( <i>impressos</i> ) .....	16	1. <sup>a</sup>	-
Levadura ( <i>fermento</i> ) .....	11	4. <sup>a</sup>	-				
Lichens para tinturaria.....	3	3. <sup>a</sup>	-				
Ligas para soldar ( <i>solda</i> ) <u>não desi- gnadas</u> .....	9	2. <sup>a</sup>	-				
Limas ( <i>ferramenta</i> ).....	5	4. <sup>a</sup>	-				
Linhaça, semente de .....	23	3. <sup>a</sup>	8				
Linhagem em peça.....	2	2. <sup>a</sup>	-				

Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos-Toneladas	Mercadorias (1)	Grupos para wagons completos	Séries	Carga mínima dos wagons completos-Toneladas
Macacos (apparelhos para elevação)	5	2. <sup>a</sup>	—	Metaes não designados, em obra lisa	4	2. <sup>a</sup>	—
Machados	5	4. <sup>a</sup>	—	» não designados, laminados	4	3. <sup>a</sup>	—
Machas-femeas (ferragem)	5	3. <sup>a</sup>	—	Mexilhão em conserva	11	3. <sup>a</sup>	—
Machinas de costura	6	1. <sup>a</sup>	—	Minio de chumbo (zarcão)	3	3. <sup>a</sup>	—
Maços de ferro	5	4. <sup>a</sup>	—	» ferro	3	3. <sup>a</sup>	—
» » madeira	5	4. <sup>a</sup>	—	Mobilia de ferro	6	3. <sup>a</sup>	—
Madeira de tinturaria	3	3. <sup>a</sup>	—	» não designada	6	1. <sup>a</sup>	5
Malaguetas em conserva	11	1. <sup>a</sup>	—	Moinhos portateis	5	2. <sup>a</sup>	—
Malas vazias	6	1. <sup>a</sup>	—	Molduras	6	4. <sup>a</sup>	5
Malte (cevada germinada) sem preparo	14	2. <sup>a</sup>	—	Mós de afiar, montadas	5	3. <sup>a</sup>	—
» preparado	11	2. <sup>a</sup>	—	» amolar, montadas	5	3. <sup>a</sup>	—
Mandioca (farinha de pau)	11	1. <sup>a</sup>	—	Mostarda em grão	11	2. <sup>a</sup>	—
Mangueiras	9	2. <sup>a</sup>	—	» preparada	11	1. <sup>a</sup>	—
Mantas (cobertores)	2	2. <sup>a</sup>	—	Moveis de ferro não designados	6	3. <sup>a</sup>	—
Manteiga de vacca	11	2. <sup>a</sup>	—	» não designados	6	4. <sup>a</sup>	5
Manuscriptos	16	1. <sup>a</sup>	—	Muriato de ammoniaco	3	3. <sup>a</sup>	—
Margarina	17	2. <sup>a</sup>	—	» potassa	3	3. <sup>a</sup>	—
Mariscos em conserva	11	3. <sup>a</sup>	—	Musgo commum	3	4. <sup>a</sup>	—
Marretas	5	4. <sup>a</sup>	—	Musgos para tinturaria	3	3. <sup>a</sup>	—
Martellos	5	4. <sup>a</sup>	—				
Massa de tomates	11	3. <sup>a</sup>	8				
» » vidraceiro	3	3. <sup>a</sup>	—				
» isoladora	3	3. <sup>a</sup>	—				
» para rolos typographicos	3	3. <sup>a</sup>	—				
Massas alimenticias não designadas	11	1. <sup>a</sup>	—				
Mas-saroquinha (desperdicios de algodão)	1	4. <sup>a</sup>	—				
Materias corantes (para estamparia ou tinturaria) não designadas	3	2. <sup>a</sup>	—				
Medidas não designadas	4	2. <sup>a</sup>	—				
Mel	11	1. <sup>a</sup>	—	Naphthalina	3	3. <sup>a</sup>	—
Melaço	3	3. <sup>a</sup>	—	Nastro (excepto o de seda)	2	2. <sup>a</sup>	—
Merlim	11	4. <sup>a</sup>	8	Navalhas	5	4. <sup>a</sup>	—
Mezas de bilhar	6	4. <sup>a</sup>	5	Negro animal acondicionado	3	3. <sup>a</sup>	—
Metaes não designados, em bruto	4	3. <sup>a</sup>	—	» de fumo	3	3. <sup>a</sup>	—

Mercadorias (1)	Grupos para wagens completos	Series	Carga mínima dos wagens completos-Toneladas	2000	Mercadorias (1)	Grupos para wagens completos	Series	Carga mínima dos wagens completos-Toneladas
Negro mineral.....	3	3.1	-		Ozokerita ( <i>cera mineral</i> ) em obra			
Nickel em bruto.....	4	3.1	-		<i>não designada</i> .....	19	4.1	-
» laminado .....	4	3.1	-					
Nitrato de ammonia .....	3	3.1	-					
» » baryta .....	3	3.1	-					
» » chumbo .....	3	3.1	-					
» » estronciana .....	3	3.1	-					
» » ferro .....	3	3.1	-					
Nitrito de ammoniaco .....	3	3.1	-					
» » soda .....	3	3.1	-					
Noz de palma.....	23	3.1	8		<b>Palha de painço em bruto.....</b>	21	4.1	-
					» » » obra .....	21	3.1	-
					Palma em bruto .....	21	4.1	-
					» » obra <i>não designada</i> (2) ..	21	3.1	5
<b>Obra de marceneiro <i>não designada</i> .....</b>	6	4.1	5		<b>Panno <i>não designados</i> .....</b>	2	2.1	-
» » serralheiro .....	5	3.1	-		Papel alcatroado .....	16	4.1	8
» » vassoureiro <i>não designada</i> (2) .....	21	3.1	5		» de embrulho <i>não designado</i> ..	16	4.1	8
Ocres ( <i>ocas</i> ) preparados ( <i>ou manipulados</i> ) .....	3	3.1	-		» » escrever .....	16	3.1	-
Oleados <i>não designados</i> .....	6	2.1	-		» » filtrar .....	16	3.1	8
Opalina laminada ( <i>para revestimento de paredes</i> ) .....	15	3.1	-		» » impressão .....	16	3.1	8
Ossos calcinados acondicionados .....	3	3.1	-		» » seda .....	16	2.1	-
Ostras em conserva .....	11	3.1	-		» » vidro ( <i>lixa</i> ) .....	3	3.1	-
Outropimento ( <i>sulfureto amarelo de arsenico</i> ) .....	3	3.1	-		» em sobrescriptos .....	16	2.1	-
Oxalato de potassa ( <i>sal de azedas</i> ) .....	3	2.1	-		» impresso .....	16	4.1	-
Oxido de arilimonio .....	3	3.1	-		» manuscrito .....	16	4.1	-
» » chumbo ( <i>zarcão</i> ) .....	3	3.1	-		» mata-borrão .....	16	3.1	-
» » cobre .....	3	3.1	-		» ondulado ( <i>para acondicionamento ou embrulho</i> ) .....	16	3.1	8
» » zinco .....	3	3.1	-		» para forrar casas, <i>envernizado ou aveludado, imitações de couro</i> .....	6	2.1	-
Ozokerita ( <i>cera mineral</i> ) em bruto .....	19	2.1	-		» para forrar casas, <i>não designado</i> .....	6	3.1	-
					Papelão em bruto .....	16	3.1	8
					Parafina .....	17	3.1	8
					Parafusos <i>não designados</i> .....	5	4.1	-

Mercadorias (1)	Grupos para wagens completos	Séries	Carga mínima dos wagens completos-Toneladas	Mercadorias (1)	Grupos para wagens completos	Séries	Carga mínima dos wagens completos-Toneladas
Pára-raios .....	4	2. <sup>a</sup>	-	Piassaba em bruto .....	21	4. <sup>a</sup>	-
Pás d'aço .....	5	4. <sup>a</sup>	-	» » obra (2) .....	21	3. <sup>a</sup>	5
» de ferro .....	5	4. <sup>a</sup>	-	Picaretas .....	5	4. <sup>a</sup>	-
Pasta para limpar metaes .....	11	3. <sup>a</sup>	-	Pilhas electricas .....	22	1. <sup>a</sup>	-
Pastelaria ( <i>generos de</i> ) .....	11	1. <sup>a</sup>	-	Pimenta .....	11	1. <sup>a</sup>	-
Pastilhas doces ( <i>confeitaria</i> ) .....	11	4. <sup>a</sup>	-	Pimentão em pó .....	11	1. <sup>a</sup>	-
Pau de campeche .....	3	3. <sup>a</sup>	-	Pimentos em conserva .....	11	1. <sup>a</sup>	-
Pau-sabão .....	3	3. <sup>a</sup>	-	Pinceis ( <i>e artefactos similares para</i> <i>pintura</i> ) .....	5	4. <sup>a</sup>	-
Paus para obra de bengaleiro .....	-	4. <sup>a</sup>	-	Pita com preparo .....	4	2. <sup>a</sup>	8
» » tinturaria .....	3	3. <sup>a</sup>	-	» em bruto .....	4	3. <sup>a</sup>	8
Peças de máquinas de costura .....	6	1. <sup>a</sup>	-	» » obra não designada .....	2	2. <sup>a</sup>	-
Pederneiras montadas .....	5	1. <sup>a</sup>	-	Placas de chumbo para accumuladores electricos .....	22	4. <sup>a</sup>	-
Pedra de afiar, montada .....	5	3. <sup>a</sup>	-	Plantas tintoreas ( <i>para tinturaria</i> ) .....	3	3. <sup>a</sup>	-
» » amolar, montada .....	5	3. <sup>a</sup>	-	» vivas não designadas .....	10	1. <sup>a</sup>	-
» hume ( <i>alumen</i> ) .....	3	3. <sup>a</sup>	-	Pós de sapatos ( <i>negro de fumo</i> ) .....	3	3. <sup>a</sup>	-
» pomos .....	3	3. <sup>a</sup>	-	» » vidro .....	3	3. <sup>a</sup>	-
Peixe de conserva .....	11	3. <sup>a</sup>	-	» » gomma ( <i>amido</i> ) .....	11	3. <sup>a</sup>	8
» defumado .....	11	2. <sup>a</sup>	-	Poleame .....	5	2. <sup>a</sup>	-
» prensado .....	12	4. <sup>a</sup>	-	Pontas de metal ( <i>cravos</i> ) .....	5	4. <sup>a</sup>	-
» salgado não designado .....	12	4. <sup>a</sup>	-	Porcas de parafusos .....	5	4. <sup>a</sup>	-
» salpicado não designado .....	12	4. <sup>a</sup>	-	Porcelana ( <i>louça de</i> ) .....	7	4. <sup>a</sup>	-
» secco não designado .....	12	4. <sup>a</sup>	-	Potassa ( <i>carbonato de potassio</i> ) do commercio .....	3	4. <sup>a</sup>	-
Pelles curtidas não designadas .....	18	2. <sup>a</sup>	6	» carbonatada .....	3	4. <sup>a</sup>	-
Pellica .....	18	2. <sup>a</sup>	6	» caustica .....	3	4. <sup>a</sup>	-
Peneiras ( <i>ou peneiros</i> ) .....	21	1. <sup>a</sup>	-	» refinada .....	3	4. <sup>a</sup>	-
Perlassa ( <i>potassa em bruto da America</i> ) .....	3	3. <sup>a</sup>	-	Potes de barro .....	6	3. <sup>a</sup>	8
Peroxido de ferro .....	3	3. <sup>a</sup>	-	Pratos de cartão ( <i>papel</i> ) .....	16	3. <sup>a</sup>	-
Pesos de metal .....	4	2. <sup>a</sup>	-	» para balanças .....	4	2. <sup>a</sup>	-
Pharoes ( <i>lanternas</i> ) .....	9	2. <sup>a</sup>	-	» » não designados .....	7	4. <sup>a</sup>	-
Phormio com preparo .....	1	2. <sup>a</sup>	8	Pregaria não designada .....	5	4. <sup>a</sup>	-
» em bruto .....	1	3. <sup>a</sup>	8	Pregos .....	5	4. <sup>a</sup>	-
» » obra não designada ..	2	2. <sup>a</sup>	-	Prelos .....	20	4. <sup>a</sup>	-
Phosphato de potassa .....	3	3. <sup>a</sup>	-	Prensas de copiar .....	20	4. <sup>a</sup>	-
» » soda .....	3	3. <sup>a</sup>	-				
Pias ( <i>bacias</i> ) de louça .....	7	2. <sup>a</sup>	-				

Mercadorias (1)	Grupos para wagens completos	Séries	Carga mínima dos wagens completos - Penteadas	Mercadorias (1)	Grupos para wagens completos	Séries	Carga mínima dos wagens completos - Penteadas
Prensas lytographicas.....	20	1. <sup>a</sup>	-	Ramia ( <i>ortiga branca</i> ) em bruto ....	1	3. <sup>a</sup>	8
» typographicas .....	20	4. <sup>a</sup>	-	» ( » ) em obra não designada .....	2	2. <sup>a</sup>	-
Punhaes .....	5	4. <sup>a</sup>	-	Rapé .....	26	4. <sup>a</sup>	-
Purgueira, semente de.....	23	3. <sup>a</sup>	8	Raphia .....	-	2. <sup>a</sup>	-
Puxadores.....	5	3. <sup>a</sup>	-	Ratoeiras .....	-	4. <sup>a</sup>	-
Pyrolenhites .....	3	3. <sup>a</sup>	-	Rebolas montados .....	5	3. <sup>a</sup>	-
				Rede de arame de cobre .....	4	3. <sup>a</sup>	-
				» » » latão .....	4	3. <sup>a</sup>	-
				Redes de corda .....	-	2. <sup>a</sup>	8
				Reguas de madeira para molduras (baguettes) .....	6	4. <sup>a</sup>	5
				Retortas de aço .....	4	2. <sup>a</sup>	-
				» » barro .....	7	3. <sup>a</sup>	8
				» » cobre .....	4	2. <sup>a</sup>	-
				» » ferro .....	4	2. <sup>a</sup>	-
				» » grés .....	7	3. <sup>a</sup>	8
				» » vidro .....	15	2. <sup>a</sup>	7
				Retretes inodoras (water-closets) .....	9	2. <sup>a</sup>	-
				Ricino, semente de .....	23	3. <sup>a</sup>	8
				Rodelas de cauchuc .....	9	2. <sup>a</sup>	-
				Roldanas ( <i>poleame</i> ) .....	5	2. <sup>a</sup>	-
				Rolos de imprensa .....	3	3. <sup>a</sup>	-
				Rosmaninho .....	-	4. <sup>a</sup>	5
				Rotim com preparo .....	21	2. <sup>a</sup>	-
				» em bruto .....	21	3. <sup>a</sup>	-
Quebracho .....	3	3. <sup>a</sup>	-	» » obra não designada .....	21	4. <sup>a</sup>	-
Queijos .....	11	4. <sup>a</sup>	-	Roupa .....	13	4. <sup>a</sup>	-
				Ruiva dos tintureiros .....	3	3. <sup>a</sup>	-
Raiz de chicoria em bruto.....	-	3. <sup>a</sup>	-				
» » » moida .....	11	2. <sup>a</sup>	-				
» » » torrada .....	11	2. <sup>a</sup>	-				
Raizes de tinturaria não designadas.	3	3. <sup>a</sup>	-				
Balos não designados.....	4	2. <sup>a</sup>	-				
Ramia ( <i>ortiga branca</i> ) com preparo.	4	2. <sup>a</sup>	8				

Mercadorias (1)	Grupos para wagens completos	Séries	Carga mínima dos wagens completos-Toneladas	Mercadorias (1)	Grupos para wagens completos	Séries	Carga mínima dos wagens completos-Toneladas
<b>Sabonetes</b>	<b>11</b>	<b>4.º</b>	—	Serapilheira ( <i>grossaria, linhagem</i> ) em peças	<b>2</b>	<b>2.º</b>	—
Saccos de café	11	2.º	—	Serpentinhas de papel ( <i>fitas</i> )	16	3.º	—
» » papel ( <i>não impressos ou ornamentados</i> )	16	3.º	—	Silex ( <i>pederneira</i> ) montada	5	1.º	—
Saes d'anilina	3	2.º	—	Silicato de potassa	3	4.º	—
Sagú	11	4.º	—	» » soda	3	4.º	—
Sal ammoniaco	3	3.º	—	Syphões de louça	7	2.º	—
» cominum ( <i>marinho ou gemma</i> )	3	3.º	—	» » vidro	15	2.º	7
empacotado	11	4.º	—	Sobrescriptos ( <i>enveloppes</i> )	16	2.º	—
» d'azedas ( <i>oxalato de potassa</i> )	3	2.º	—	Soda caustica	3	4.º	—
» de estanho ( <i>chloreto de estanho</i> )	3	3.º	—	» cristalizada	3	4.º	—
» » potassa ( <i>carbonato de potassio refinado</i> )	3	3.º	—	» do commercio	3	4.º	—
» » Saturno ( <i>acetato de chumbo</i> )	3	3.º	—	» refinada	3	4.º	—
» » soda ( <i>carbonato de soda refinado</i> )	3	3.º	—	Soldas ( <i>ligas para soldar</i> )	9	2.º	—
Salepo	11	4.º	—	Sola	18	2.º	6
Sandalias	13	2.º	—	Sombrinhas	13	1.º	—
Saponaria	3	3.º	—	Sulfato de alumina	3	3.º	—
Sardas salgadas	12	4.º	—	» » baryta	3	3.º	—
Sardinhas em latas encaixotadas	11	3.º	—	» » chumbo	3	3.º	—
Sardinhas prensadas	12	4.º	—	» » nickel	3	2.º	—
» salgadas	12	4.º	—	» » peroxido de ferro	3	3.º	—
» salpicadas	12	4.º	—	Sulfito de alumina	3	3.º	—
Sarro de vinho	3	3.º	—	» » cal	3	3.º	—
Sebo em bruto	17	4.º	—	» » soda	3	3.º	—
» » velas	11	2.º	—	Sulfo-carbonato de potassa	3	3.º	—
» » refinado	17	2.º	—	» » » soda	3	3.º	—
Seccantes para pintura	3	3.º	—	Sulfureto de arsenico	3	3.º	—
Seiva de pinheiro sem preparo	3	3.º	—	» » mercurio nativo ( <i>vermelho, cinabrio</i> )	3	3.º	—
Selas	25	4.º	—	» » sodio	3	3.º	—
Selins	25	4.º	—	Sumagre em preparações	3	3.º	—
Sementes oleoginosas <i>não designadas</i>	23	3.º	8	» sem preparo	3	4.º	—
Semola em pacotes ou quaisquer latas, excepto barricas ou saccos.	11	4.º	—	Sumaúma prensada	6	4.º	—

Mercadorias (1)	Grupos para wagens completos	Series	Carga mínima dos wagens completos-Toneladas	Mercadorias (1)	Grupos para wagens completos	Series	Carga mínima dos wagens completos-Toneladas
				Telhões de vidro .....	15	2. <sup>a</sup>	-
				Terras manipuladas .....	3	3. <sup>a</sup>	-
				"  preparadas .....	3	3. <sup>a</sup>	-
				Tesoiras .....	5	4. <sup>a</sup>	-
				Therebenthina commum ( <i>agua-raz</i> ). .	3	3. <sup>a</sup>	-
				Tijollos de vidro.....	15	3. <sup>a</sup>	-
				Tinas de banho, de cobre .....	6	2. <sup>a</sup>	-
				"    "    "    "    "  ferro.....	6	2. <sup>a</sup>	-
				"    "    "    "    "  folha de Flan-			
				"    "    "    "    "  dres .....	6	2. <sup>a</sup>	-
Tabaco em rama .....	26	4. <sup>a</sup>	8	"    "    "    "    "  zincos .....	6	2. <sup>a</sup>	-
"  fabricado .....	26	1. <sup>a</sup>	-	Tintas <u>não designadas</u> ( <i>excepto a tinta</i>			
Tabúa em obra (2) .....	6	4. <sup>a</sup>	5	<i>de escrever, as tintas de oleo em</i>			
Tachas ( <i>pregos</i> ).....	5	4. <sup>a</sup>	-	<i>frascos ou bisnagas, de aguarella</i>			
Tamancos .....	43	1. <sup>a</sup>	-	<i>e de autographia</i> ).....	3	3. <sup>a</sup>	-
Tamaras .....	41	1. <sup>a</sup>	-	Tochas.....	19	1. <sup>a</sup>	-
Tanino .....	3	3. <sup>a</sup>	-	Toldos.....	6	1. <sup>a</sup>	-
Tapeçaria ( <i>excepto a de seda</i> ) .....	6	2. <sup>a</sup>	-	Tomates salgados.....	41	3. <sup>a</sup>	8
Tapetes <i>não designados</i> .....	6	2. <sup>a</sup>	-	Torcidas .....	2	1. <sup>a</sup>	-
Tapioca .....	41	1. <sup>a</sup>	-	Torneiras.....	9	3. <sup>a</sup>	-
Tartaro ( <i>sarro de vinho</i> ).....	3	3. <sup>a</sup>	-	Tornos de apertar .....	5	4. <sup>a</sup>	-
Teares .....	20	1. <sup>a</sup>	-	"    "  tornear .....	20	1. <sup>a</sup>	-
Tecidos metálicos.....	4	3. <sup>a</sup>	-	Torradores de café.....	4	2. <sup>a</sup>	-
" <u>não designados</u> ( <i>excepto os</i>				Trapo lava lo.....		3. <sup>a</sup>	-
" <i>de seda</i> ).....	2	2. <sup>a</sup>	-	Trituradores ( <i>machinas</i> ).....	20	1. <sup>a</sup>	-
Tecum ( <i>linho da Bahia</i> ) com prepa-				Tubos de chumbo.....	9	4. <sup>a</sup>	-
"  ro .....	1	2. <sup>a</sup>	8	"    "  cobre .....	9	2. <sup>a</sup>	-
"  ( <i>  "  "  "  </i> em bruto.	1	3. <sup>a</sup>	8	"    "  folha .....	8	2. <sup>a</sup>	-
"  ( <i>  "  "  "  </i> em <u>obra</u>				"    "  latão .....	9	3. <sup>a</sup>	-
" <u>não designada</u> .....	2	2. <sup>a</sup>	-	"    "  zincos .....	8	2. <sup>a</sup>	-
Tela-couro .....	48	2. <sup>a</sup>	-	Turbinas .....	20	1. <sup>a</sup>	-
Telas metálicas .....	4	3. <sup>a</sup>	-	Typo de impressão.....		3. <sup>a</sup>	-
" <i>preparadas para pintura</i> .....	-	4. <sup>a</sup>	-				
Telha de barro vidrada .....	7	3. <sup>a</sup>	-				
" <i>  "  vidro</i> .....	45	2. <sup>a</sup>	-				
Telhões de barro vidrados.....	7	3. <sup>a</sup>	-				

Mercadorias (1)	Grupos para wagens completos	Series	Carga mínima dos wagens completos-Toneladas	Mercadorias (1)	Grupos para wagens completos	Series	Carga mínima dos wagens completos-Toneladas
				Vestuário.....	13	1. <sup>a</sup>	-
				Vides vivas .....	10	2. <sup>a</sup>	-
				Vidraça sem cōr ( <i>não pulida, commum</i> )	15	3. <sup>a</sup>	-
				Vidraria fina .....	15	2. <sup>a</sup>	7
				» <u>não designada</u> .....	15	2. <sup>a</sup>	7
				Vidro moldado para construções (quadrados, ladrilhos, telhas ou lages) .....	15	3. <sup>a</sup>	-
				» em obra não designada .....	15	2. <sup>a</sup>	7
				Vime em obra .....	24	4. <sup>a</sup>	-
				Visco.....	3	3. <sup>a</sup>	-
				Vitrines.....	6	1. <sup>a</sup>	5
<b>Vasos ordinarios de barro, para</b> plantas.....	7	3. <sup>a</sup>	8				
» de barro <i>não designados</i> ...	7	2. <sup>a</sup>	-				
<b>Velame</b> .....	-	2. <sup>a</sup>	-				
<b>Velas de cera</b> .....	19	1. <sup>a</sup>	-				
» » lona .....	-	2. <sup>a</sup>	-				
» » parafina .....	11	1. <sup>a</sup>	-				
» » sebo.....	11	2. <sup>a</sup>	-	<b>Water-closets (retretes)</b> .....	9	2. <sup>a</sup>	-
» » stearina .....	11	1. <sup>a</sup>	-	<b>Wolfram (minorio)</b> .....	-	3. <sup>a</sup>	-
<b>Ventiladores (excepto os de barro ou</b> grés) .....	4	2. <sup>a</sup>	-				
<b>Ventoínhas</b> .....	20	1. <sup>a</sup>	-				
<b>Verdete (azebre)</b> .....	3	3. <sup>a</sup>	-	<b>Zarcão (oxido de chumbo)</b> .....	3	3. <sup>a</sup>	-
<b>Verga em obra</b> .....	21	4. <sup>a</sup>	-	<b>Zinco em obra</b> <i>não designada</i> .....	8	2. <sup>a</sup>	-
<b>Vermellão (cinabrio, sulfureto de</b> mercurio nativo).....	3	3. <sup>a</sup>	-	» para accumuladores (ou pilhas electricas) .....	22	4. <sup>a</sup>	-
<b>Vernizes</b> <i>não designados</i> (excepto os vernizes em frascos) .....	3	3. <sup>a</sup>	-				
<b>Verrumas</b> .....	5	3. <sup>a</sup>	-				

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

(2) — Para as expedições, por wagon completo, das mercadorias marcadas com esta chamada e que, procedentes de Silves a Portimão ou de Loulé a Olhão, se destinem a Aveiro, Gaia ou Porto (Campanhã) ou vice-versa, vide tarifa P. n.º 11 de pequena velocidade, que é mais vantajosa que a presente.

## Preços por tonelada (réis)

Das estações abaixo ás da frente ou vice-versa	Setúbal				Évora				Estremoz			
	1.ª serie	2.ª serie	3.ª serie	4.ª serie	1.ª serie	2.ª serie	3.ª serie	4.ª serie	1.ª serie	2.ª serie	3.ª serie	4.ª serie
Coimbra ou Coimbra B.....	6.920	6.050	4.900	4.040	7.040	6.160	4.990	4.410	8.280	7.250	5.870	4.830
Aveiro.....	8.490	7.470	5.800	4.780	8.310	7.270	5.890	4.850	9.560	8.360	6.770	5.580
Gaia ou Porto-Campanhã.....	9.700	8.490	6.870	5.660	9.820	8.590	6.960	5.730	11.070	9.690	7.840	6.460
Marinha Grande ou Leiria.....	8.120	7.100	5.750	4.740	8.240	7.210	5.840	4.810	9.480	8.300	6.720	5.530
Figueira da Foz.....	6.960	6.090	4.930	4.060	7.080	6.200	5.020	4.130	8.330	7.290	5.900	4.860
Castello Branco.....	7.130	6.240	5.050	4.160	7.250	6.350	5.140	4.240	8.300	7.440	6.020	4.960
Fundão a Covilhã.....	8.860	7.750	6.280	5.170	8.980	7.860	6.360	5.240	10.230	8.950	7.250	5.970
Belmonte a Guarda.....	9.990	8.740	7.080	5.830	10.110	8.850	7.160	5.900	11.360	9.940	8.050	6.630
Participes do Sul e Sueste.....	4.320	4.455	935	770	1.440	1.260	1.020	840	2.690	2.355	1.905	1.570
Procedencias ou destinos	Cuba				Beja				Serpa a Moura			
Coimbra ou Coimbra B.....	7.540	6.600	5.340	4.400	7.950	6.960	5.630	4.640	9.340	8.170	6.620	5.450
Aveiro.....	8.810	7.710	6.240	5.140	9.220	8.070	6.530	5.380	10.610	9.290	7.520	6.190
Gaia ou Porto-Campanhã.....	10.320	9.030	7.310	6.020	10.730	9.390	7.600	6.260	12.430	10.610	8.590	7.080
Marinha Grande ou Leiria.....	8.740	7.650	6.190	5.100	9.150	8.010	6.480	5.340	10.540	9.220	7.470	6.150
Figueira da Foz.....	7.590	6.640	5.380	4.430	8.000	7.000	5.670	4.670	9.390	8.220	6.650	5.480
Castello Branco.....	7.760	6.790	5.500	4.530	8.160	7.140	5.780	4.760	9.560	8.360	6.770	5.580
Fundão a Covilhã.....	9.480	8.300	6.720	5.530	9.890	8.660	7.010	5.770	11.290	9.870	8.000	6.590
Belmonte a Guarda.....	10.610	9.290	7.520	6.190	11.020	9.640	7.810	6.430	12.410	10.860	8.800	7.240
Participes do Sul e Sueste.....	4.945	4.705	4.380	4.135	2.355	2.060	1.670	1.375	3.745	3.275	2.655	2.185
Procedencias ou destinos	Carregueiro				Silves a Portimão				Loulé a Olhão			
Coimbra ou Coimbra B.....	8.840	7.730	6.260	5.160	11.110	9.600	7.580	6.060	11.600	10.020	7.910	6.330
Aveiro.....	10.440	8.850	7.160	5.900	12.280	10.610	8.370	6.700	12.760	11.020	8.700	6.960
Gaia ou Porto-Campanhã.....	11.620	10.470	8.230	6.780	13.670	11.800	9.320	7.460	14.450	12.220	9.650	7.720
Marinha Grande ou Leiria.....	10.040	8.780	7.110	5.860	12.210	10.550	8.330	6.660	12.700	10.970	8.660	6.930
Figueira da Foz.....	8.880	7.770	6.290	5.180	11.160	9.640	7.610	6.090	11.640	10.060	7.940	6.350
Castello Branco.....	9.050	7.920	6.410	5.280	11.310	9.770	7.710	6.170	11.800	10.190	8.040	6.440
Fundão a Covilhã.....	10.780	9.430	7.640	6.290	12.900	11.140	8.790	7.040	13.380	11.560	9.420	7.300
Belmonte a Guarda.....	11.910	10.420	8.440	6.950	13.930	12.030	9.500	7.600	14.410	12.450	9.830	7.860
Participes do Sul e Sueste.....	3.240	2.835	2.295	1.890	5.985	5.170	4.080	3.265	6.470	5.590	4.410	3.530

## Condições

1.º Aos preços d'esta tarifa acresce o custo das despezas accessórias, applicadas ao pezo taxado, segundo as competentes tarifas em vigor na data da expedição.

2.º Os preços serão applicados por fracções indivisíveis de 10 kilogrammas, excepto para os carregamentos de wagon completo, aos quaes essa applicação será feita por fracções indivisíveis de 100 kilogrammas.

3.º Se o expedidor requisitar e lhe fôr fornecido material de capacidade de carga superior a 10 toneladas, serão os mínimos de carregamento, estipulados na presente tarifa para os wagens completos, elevados em tantas fracções de um decimo ( $\frac{1}{10}$ ) quantas forem as toneladas de carga normal de cada vehículo, excedentes a 10.

4.º Quando, na mesma **Nota de expedição**, forem relacionadas mercadorias classificadas em diferentes series da presente tarifa, será o pezo total da remessa taxado pelo preço correspondente á serie mais cara.

Se entre as mercadorias relacionadas na mesma **Nota de expedição**, alguma ou algumas houver a que caiba a applicação da Tarifa Geral, por esta unicamente, e pelas classes que competirem a cada mercadoria, será taxada toda a remessa.

5.º O carregamento dos **wagons completos** tanto pode ser constituído por uma só mercadoria pertencente à mesma remessa, como pelas mercadorias que, na respectiva columna de classificação da presente tarifa, figuram com o mesmo numero de inscripção, contanto que façam parte de uma só e mesma remessa.

Neste caso serão applicados a toda a expedição o preço e o minimo do pezo do carregamento mais elevados entre os correspondentes ás mercadorias agrupadas.

6.º Os prazos regulamentares do transporte po lerão ser ampliados em 2 dias.

7.º Esta tarifa será applicada de officio a quaesquer remessas que estiverem nas condições por ella exigidas, se dos seus preços resultar vantagem para o publico e se o remettente não pedir a applicação d'outra, por escripto, na **Nota de expedição**.

8.º Em tudo que não seja contrario ao que a presente dispõe, ficam em vigor as condições das Tarifas Geraes.

Lisboa, 31 de Dezembro de 1904.

**Pelo Director Geraº da Companhia**

**O Engenheiro Sub-Director**

*Augusto Luciano S. de Carvalho*

**Exp. 683**

código de código							
002 0 012 5 002 0 002 11 002 8 002 1 002 9 002 0 002 7 002 4	002 0 012 8 002 0 002 11 002 7 002 0 002 8 002 0 002 7 002 4	002 0 012 5 002 0 002 11 002 8 002 1 002 9 002 0 002 7 002 4	002 0 012 8 002 0 002 11 002 7 002 0 002 8 002 0 002 7 002 4	002 0 012 5 002 0 002 11 002 8 002 1 002 9 002 0 002 7 002 4	002 0 012 8 002 0 002 11 002 7 002 0 002 8 002 0 002 7 002 4	002 0 012 5 002 0 002 11 002 8 002 1 002 9 002 0 002 7 002 4	002 0 012 8 002 0 002 11 002 7 002 0 002 8 002 0 002 7 002 4
002 0 012 5 002 0 002 11 002 8 002 1 002 9 002 0 002 7 002 4	002 0 012 8 002 0 002 11 002 7 002 0 002 8 002 0 002 7 002 4	002 0 012 5 002 0 002 11 002 8 002 1 002 9 002 0 002 7 002 4	002 0 012 8 002 0 002 11 002 7 002 0 002 8 002 0 002 7 002 4	002 0 012 5 002 0 002 11 002 8 002 1 002 9 002 0 002 7 002 4	002 0 012 8 002 0 002 11 002 7 002 0 002 8 002 0 002 7 002 4	002 0 012 5 002 0 002 11 002 8 002 1 002 9 002 0 002 7 002 4	002 0 012 8 002 0 002 11 002 7 002 0 002 8 002 0 002 7 002 4
002 0 012 5 002 0 002 11 002 8 002 1 002 9 002 0 002 7 002 4	002 0 012 8 002 0 002 11 002 7 002 0 002 8 002 0 002 7 002 4	002 0 012 5 002 0 002 11 002 8 002 1 002 9 002 0 002 7 002 4	002 0 012 8 002 0 002 11 002 7 002 0 002 8 002 0 002 7 002 4	002 0 012 5 002 0 002 11 002 8 002 1 002 9 002 0 002 7 002 4	002 0 012 8 002 0 002 11 002 7 002 0 002 8 002 0 002 7 002 4	002 0 012 5 002 0 002 11 002 8 002 1 002 9 002 0 002 7 002 4	002 0 012 8 002 0 002 11 002 7 002 0 002 8 002 0 002 7 002 4
002 0 012 5 002 0 002 11 002 8 002 1 002 9 002 0 002 7 002 4	002 0 012 8 002 0 002 11 002 7 002 0 002 8 002 0 002 7 002 4	002 0 012 5 002 0 002 11 002 8 002 1 002 9 002 0 002 7 002 4	002 0 012 8 002 0 002 11 002 7 002 0 002 8 002 0 002 7 002 4	002 0 012 5 002 0 002 11 002 8 002 1 002 9 002 0 002 7 002 4	002 0 012 8 002 0 002 11 002 7 002 0 002 8 002 0 002 7 002 4	002 0 012 5 002 0 002 11 002 8 002 1 002 9 002 0 002 7 002 4	002 0 012 8 002 0 002 11 002 7 002 0 002 8 002 0 002 7 002 4
002 0 012 5 002 0 002 11 002 8 002 1 002 9 002 0 002 7 002 4	002 0 012 8 002 0 002 11 002 7 002 0 002 8 002 0 002 7 002 4	002 0 012 5 002 0 002 11 002 8 002 1 002 9 002 0 002 7 002 4	002 0 012 8 002 0 002 11 002 7 002 0 002 8 002 0 002 7 002 4	002 0 012 5 002 0 002 11 002 8 002 1 002 9 002 0 002 7 002 4	002 0 012 8 002 0 002 11 002 7 002 0 002 8 002 0 002 7 002 4	002 0 012 5 002 0 002 11 002 8 002 1 002 9 002 0 002 7 002 4	002 0 012 8 002 0 002 11 002 7 002 0 002 8 002 0 002 7 002 4
002 0 012 5 002 0 002 11 002 8 002 1 002 9 002 0 002 7 002 4	002 0 012 8 002 0 002 11 002 7 002 0 002 8 002 0 002 7 002 4	002 0 012 5 002 0 002 11 002 8 002 1 002 9 002 0 002 7 002 4	002 0 012 8 002 0 002 11 002 7 002 0 002 8 002 0 002 7 002 4	002 0 012 5 002 0 002 11 002 8 002 1 002 9 002 0 002 7 002 4	002 0 012 8 002 0 002 11 002 7 002 0 002 8 002 0 002 7 002 4	002 0 012 5 002 0 002 11 002 8 002 1 002 9 002 0 002 7 002 4	002 0 012 8 002 0 002 11 002 7 002 0 002 8 002 0 002 7 002 4
002 0 012 5 002 0 002 11 002 8 002 1 002 9 002 0 002 7 002 4	002 0 012 8 002 0 002 11 002 7 002 0 002 8 002 0 002 7 002 4	002 0 012 5 002 0 002 11 002 8 002 1 002 9 002 0 002 7 002 4	002 0 012 8 002 0 002 11 002 7 002 0 002 8 002 0 002 7 002 4	002 0 012 5 002 0 002 11 002 8 002 1 002 9 002 0 002 7 002 4	002 0 012 8 002 0 002 11 002 7 002 0 002 8 002 0 002 7 002 4	002 0 012 5 002 0 002 11 002 8 002 1 002 9 002 0 002 7 002 4	002 0 012 8 002 0 002 11 002 7 002 0 002 8 002 0 002 7 002 4
002 0 012 5 002 0 002 11 002 8 002 1 002 9 002 0 002 7 002 4	002 0 012 8 002 0 002 11 002 7 002 0 002 8 002 0 002 7 002 4	002 0 012 5 002 0 002 11 002 8 002 1 002 9 002 0 002 7 002 4	002 0 012 8 002 0 002 11 002 7 002 0 002 8 002 0 002 7 002 4	002 0 012 5 002 0 002 11 002 8 002 1 002 9 002 0 002 7 002 4	002 0 012 8 002 0 002 11 002 7 002 0 002 8 002 0 002 7 002 4	002 0 012 5 002 0 002 11 002 8 002 1 002 9 002 0 002 7 002 4	002 0 012 8 002 0 002 11 002 7 002 0 002 8 002 0 002 7 002 4
002 0 012 5 002 0 002 11 002 8 002 1 002 9 002 0 002 7 002 4	002 0 012 8 002 0 002 11 002 7 002 0 002 8 002 0 002 7 002 4	002 0 012 5 002 0 002 11 002 8 002 1 002 9 002 0 002 7 002 4	002 0 012 8 002 0 002 11 002 7 002 0 002 8 002 0 002 7 002 4	002 0 012 5 002 0 002 11 002 8 002 1 002 9 002 0 002 7 002 4	002 0 012 8 002 0 002 11 002 7 002 0 002 8 002 0 002 7 002 4	002 0 012 5 002 0 002 11 002 8 002 1 002 9 002 0 002 7 002 4	002 0 012 8 002 0 002 11 002 7 002 0 002 8 002 0 002 7 002 4
002 0 012 5 002 0 002 11 002 8 002 1 002 9 002 0 002 7 002 4	002 0 012 8 002 0 002 11 002 7 002 0 002 8 002 0 002 7 002 4	002 0 012 5 002 0 002 11 002 8 002 1 002 9 002 0 002 7 002 4	002 0 012 8 002 0 002 11 002 7 002 0 002 8 002 0 002 7 002 4	002 0 012 5 002 0 002 11 002 8 002 1 002 9 002 0 002 7 002 4	002 0 012 8 002 0 002 11 002 7 002 0 002 8 002 0 002 7 002 4	002 0 012 5 002 0 002 11 002 8 002 1 002 9 002 0 002 7 002 4	002 0 012 8 002 0 002 11 002 7 002 0 002 8 002 0 002 7 002 4
002 0 012 5 002 0 002 11 002 8 002 1 002 9 002 0 002 7 002 4	002 0 012 8 002 0 002 11 002 7 002 0 002 8 002 0 002 7 002 4	002 0 012 5 002 0 002 11 002 8 002 1 002 9 002 0 002 7 002 4	002 0 012 8 002 0 002 11 002 7 002 0 002 8 002 0 002 7 002 4	002 0 012 5 002 0 002 11 002 8 002 1 002 9 002 0 002 7 002 4	002 0 012 8 002 0 002 11 002 7 002 0 002 8 002 0 002 7 002 4	002 0 012 5 002 0 002 11 002 8 002 1 002 9 002 0 002 7 002 4	002 0 012 8 002 0 002 11 002 7 002 0 002 8 002 0 002 7 002 4
002 0 012 5 002 0 002 11 002 8 002 1 002 9 002 0 002 7 002 4	002 0 012 8 002 0 002 11 002 7 002 0 002 8 002 0 002 7 002 4	002 0 012 5 002 0 002 11 002 8 002 1 002 9 002 0 002 7 002 4	002 0 012 8 002 0 002 11 002 7 002 0 002 8 002 0 002 7 002 4	002 0 012 5 002 0 002 11 002 8 002 1 002 9 002 0 002 7 002 4	002 0 012 8 002 0 002 11 002 7 002 0 002 8 002 0 002 7 002 4	002 0 012 5 002 0 002 11 002 8 002 1 002 9 002 0 002 7 002 4	002 0 012 8 002 0 002 11 002 7 002 0 002 8 002 0 002 7 002 4
002 0 012 5 002 0 002 11 002 8 002 1 002 9 002 0 002 7 002 4	002 0 012 8 002 0 002 11 002 7 002 0 002 8 002 0 002 7 002 4	002 0 012 5 002 0 002 11 002 8 002 1 002 9 002 0 002 7 002 4	002 0 012 8 002 0 002 11 002 7 002 0 002 8 002 0 002 7 002 4	002 0 012 5 002 0 002 11 002 8 002 1 002 9 002 0 002 7			



## COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Companhias dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta, de Salamanca á Fronteira Portugueza,  
Salamanca a Medina del Campo, Norte de Espanha, Meio dia da França e Orleans

## Serviço directo combinado

## TARIFA ESPECIAL P. H. F. N.º 1 - GRANDE VELOCIDADE

(N.º 201 § 3.º de grande velocidade das linhas francesas)

## Bilhetes SIMPLES (uma só viagem) para passageiros e bagagens

De PARIS (Quai d'Orsay), BORDEUS (S. Jean) e BAYONNA para GUARDA, PAMPILHOSA  
ENTRONCAMENTO e LISBOA (Rocio) ou vice-versa

Em applicação desde 1 de Janeiro de 1905

Percursos	Distâncias kilom. <sup>as</sup>	Preços						Itinerario	
		BILHETES INTEIROS			MEIOS BILHETES				
		1.ª clas.	2.ª clas.	3.ª clas.	1.ª clas.	2.ª clas.	3.ª clas.		
<b>Percorso Francez</b>									
Das estações em frente a Irun ou de Hendaya ás da frente	Paris (Quai d'Orsay) . . . . . Bordeus (S. Jean) . . . . . Bayonna . . . . .	823 235 37	92,15 26,30 4,15	62,20 17,75 2,80	40,60 11,60 1,80	46,10 13,15 2,05	31,15 8,90 1,40	20,30 5,80 0,90	
<b>Percorso Hespanhol (*)</b>									
De Irun a Villar Formoso ou de Fuentes d'Onoró a Hendaya . . . . .		635	76,20	57,15	34,30	38,10	28,60	17,15	
<b>Percorso Portuguez (*)</b>									
De Fuentes d'Onoró, Villar For- moso ás estações da frente ou vi- ce-versa . . . . .	Guarda . . . . . Pampilhosa . . . . . Entroncamento . . . . . Lisboa (Rocio) . . . . .	46 202 327 441	950 4.040 6.530 8.790	740 3.140 5.070 6.830	520 2.240 3.620 4.880	490 2.040 3.290 4.420	370 1.580 2.550 3.430	270 1.130 1.820 2.450	
Irun, Hendaya, Medina, Salamanca, Fuentes d'Onoró e Villar Formoso									

(\*) N'estes preços estão compreendidos todos os impostos para os governos português e hespanhol.

## Condições

1.º - **BILHETES.** - Estes bilhetes são pessoais e intransmissíveis. Não são válidos sem o carimbo da estação de partida. Devem ser apresentados aos empregados das Companhias sempre que estes os peçam.

5 único. - A capa dos bilhetes sem os coupons que deve conter e estes sem aquella, não tem valor algum.

Recomenda-se, portanto, aos passageiros, todo o cuidado em verificar que os empregados das Companhias não retirem mais que os correspondentes a trajectos já percorridos.

2.º - **CREANÇAS.** - As crianças menores de 3 anos nada pagam indo ao colo das pessoas que as conduzam. De 3 a 7 anos pagam meio preço e tem direito á ocupação de um lugar. Duas destas crianças, porém, não tem direito a ocupar, no mesmo compartimento, mais que o espaço correspondente a um passageiro.

As crianças de mais de 7 anos pagam bilhete inteiro.

3.º - **BAGAGENS.** - Registam-se directamente para os percursos indicados n'esta tarifa.

Todo o passageiro cuja bagagem não pesar mais de 30 kilogrammas, não terá que pagar pelo transporte d'ella, nenhum suplemento,

alem do custo do seu bilhete, salvo os gastos de transito nas alfandegas hespanholas (condição 7.º) os direitos de registo e o imposto do sello. A franquia não tem applicação ás creanças transportadas gratuitamente, e é reduzida a 20 kilogrammas para as que viagem com meio bilhete.

O peso excedente será taxado pelos preços da tabella abaixo.

Quando o passageiro quiser aproveitar a concessão de paragem prevista na condição 6.º poderá despachar a sua bagagem successivamente para a estação de paragem escolhida, quando esta pertença ao paiz em que se encontra o passageiro. Se o ponto de paragem pertence a outro paiz terá que despachar a bagagem para a estação fronteiriça e ali pedir a reexpedição. N'estes casos os excedentes de bagagem serão taxados pelas tarifas internas de cada Companhia.

4.º — **COMBOIOS.** — Os bilhetes são validos para todos os comboios que conduzam carreiras da classe n'elles indicada. São-lhes, comitudo, applicaveis quaequer restrições especiaes, publicamente anunciadas em cartazes-horarios ou outros avisos. (Veja-se a 1.º Observação importante, no fim da tarifa).

5.º — **MUDANÇA DE CLASSE.** — O passageiro que passar para classe superior á designada no seu bilhete pagará, pelo trajecto percorrido na classe superior, a diferença entre os preços das duas classes, segundo as Tarifas Geraes das linhas interessadas.

6.º — **PARAGENS.** — Os passageiros tem a faculdade de deter-se em *França*: 24 horas em Bordeus e 24 horas em Bayonna; em *Hespanha*: 24 horas em Salamanca, e em *Portugal*: 24 horas em Pampilhosa.

7.º — **ALFANDEGA.** — As operações para a passagem das bagagens nas fronteiras de Hendaya e Villar Formoso serão feitas gratuitamente pelas agencias das Companhias.

8.º — **UNICO.** — Cobrar-se-ha uma peseta pelo transito em Fuentes d'Onoro, das bagagens que vão de Portugal para *França*, e igual taxa pelo transito em Irun das bagagens transportadas de *França* para *Portugal*.

Convidam-se os passageiros a assistir á verificação das suas bagagens pela alfandega, tanto nas estações fronteiriças como em outros quaequer pontos onde tal caso se dê, pois que pelo que possa ocorrer n'essas operações, declinam as Companhias toda a responsabilidade.

8.º — **DISPOSIÇÃO GERAL.** — Ficam em vigor as condições das Tarifas Geraes das linhas combinadas, em tudo que não seja contrario ás disposições da presente.

### Tabella de preços para os excedentes de bagagem

Percursos	De 0 a 5 kilo-grammas	Alem de										
		5 até 10 kilog. <sup>2</sup>	10 até 20 kilog. <sup>2</sup>	20 até 30 kilog. <sup>2</sup>	30 até 40 kilog. <sup>2</sup>	40 até 50 kilog. <sup>2</sup>	50 até 60 kilog. <sup>2</sup>	60 até 70 kilog. <sup>2</sup>	70 até 80 kilog. <sup>2</sup>	80 até 90 kilog. <sup>2</sup>	90 até 100 kilog. <sup>2</sup>	100 kg. cada 10 a mais (*)
<b>Percuso Francez</b>												
Das estações abaixo a Irun, ou de Hendaya ás abaixo:												
Paris (Quai d'Orsay) .. .. .. ..	2,05	4,15	8,25	12,35	16,45	16,65	19,95	23,25	26,60	29,90	33,20	3,32
Bordeus (S. Jean) .. .. .. ..	0,60	1,20	2,35	3,55	4,70	4,80	5,75	6,70	7,05	8,60	9,55	0,95
Bayonna .. .. .. ..	0,40	0,40	0,40	0,55	0,75	0,80	0,95	1,15	1,30	1,45	1,65	0,16
<b>Percuso Hespanhol (*)</b>												
De Irun a Villar Formoso ou de Fuentes d'Onoro a Hendaya .. .. .. ..	8,35	8,35	16,70	25,00	33,35	41,70	44,30	50,40	57,60	64,80	72,00	7,10
<b>Percuso Portuguez (*)</b>												
De Fuentes d'Onoro, Villar Formoso ás estações abaixo ou vice-versa:												
Guarda .. .. .. ..	130	130	130	190	240	260	300	340	370	410	440	40
Pampilhosa .. .. .. ..	250	250	380	700	930	1,080	1,220	1,370	1,510	1,660	1,800	140
Entroncamento .. .. .. ..	400	400	770	1,130	1,500	1,740	1,970	2,210	2,440	2,680	2,910	230
Lisboa (Rocio) .. .. .. ..	520	520	1,020	1,500	2,000	2,320	2,630	2,950	3,260	3,580	3,890	310

(\*) N'estes preços estão compreendidos todos os impostos para os governos portuguez e hespanhol.

(\*\*) Para os excessos de bagagem superiores a 100 kilogrammas applica-se para os primeiros 100 os preços da penultima columna e para cada 10 kilogrammas a mais os preços da ultima columna.

Nos preços acima indicados estão incluidas todas e quaequer despezas de carga, descarga, evoluções, manobras e transmissão entre as diversas linhas do trajecto e as de trasbordo nas fronteiras.

Não estão, porém, comprehendidos:

- 1.º Os direitos de registo nas procedencias das estações francesas .. .. .. ..
- 2.º Os direitos de registo nas procedencias das estações portuguezas .. .. .. ..
- 3.º As despezas de transito em Irun pelas procedencias de *França* .. .. .. ..
- 4.º As despezas de transito em Fuentes d'Onoro pelas procedencias de *Portugal* .. .. .. ..

As bagagens sem peso excedente pagam além dos direitos de registo em *França* e *Portugal* e das despezas de transito acima indicadas, o imposto do sello para o governo portuguez .. .. .. ..

### Por expedição

Francos	Pesetas	Réis
0,10	—	—
—	—	20
—	1,00	—
—	1,00	—
—	—	20

Os passageiros que deixem o Continente em Lisboa, e cujos excedentes de bagagem atinjam o peso mínimo de 100 kilogrammas ou paguem por esse minimo podem mediante requisição na estação de Lisboa (Rocio) obter 40% de redução sobre os preços fixados n'esta tarifa para os referidos excedentes, tendo-se em conta os cambios.

Da mesma vantagem poderão gozar os passageiros que cheguem por mar a Lisboa.

No primeiro caso o passageiro avisará a estação de Lisboa (Rocio) antes de retirar a sua bagagem, de que deseja pedir a redução e a importancia d'esta ser-lhe-ha paga contra a apresentação do bilhete de passagem por mar e do boletim que lhe terá sido entregue por esta estação.

No segundo caso, o preço reduzido será applicado imediatamente em presença de um certificado de qualquer Companhia de navegação, comprovando que o passageiro acaba de chegar a Lisboa por mar.

## Observações importantes

1.º — Os bilhetes de 1.ª classe são validos para o Sud-Express sem qualquer sobretaxa alem da que corresponde á Companhia Internacional dos Wagons-Lits.

2.º — Muito embora esta tarifa indique separadamente por causa das diferenças de cambio, os preços correspondentes aos paizes em que se effectua o trajecto, o preço total, é indivisivel e será satisfeito na moeda do paiz em que o pagamento se fizér.

O pagamento far-se-ha ao cambio corrente, indicado por um aviso periodico affixado nas estações, e que será revisto com intervallo nunca superior a 15 dias.

A presente annulla e substitue para todos os effeitos a tarifa especial P. H. F. n.º 1 de grande velocidade, de 7 de junho de 1900, bem como os avisos ao publico B 1044, 1072 e 1159, de 6 de junho e 17 de outubro de 1900 e de 25 de janeiro de 1902.

Lisboa, 26 de Dezembro de 1904.

O Director Geral da Companhia

Chapuy

Exp.º 674

## Condições



## COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Companhias dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta, de Salamanca á Fronteira Portugueza, Salamanca a Medina del Campo, Norte de Hespanha, Meio dia da França e Orleans

## Serviço directo combinado

## TARIFA ESPECIAL P. H. F. N.º 2 -- GRANDE VELOCIDADE

(N.º 202 § 3.º de grande velocidade das linhas francesas)

## Bilhetes de Ida e Volta para passageiros e bagagens

De PARIS (Quai d'Orsay), BORDEUS (S. Jean) e BAYONNA para GUARDA, PAMPILHOSA ENTRONCAMENTO e LISBOA (Rocio) ou vice-versa

Em applicação desde 1 de Janeiro de 1905

Percursos	Distâncias kilom. as	Preços								Prazo de va- lidade	Itinerario	
		BILHETES INTEIROS			MEIOS BILHETES							
		1.ª clas.	2.ª clas.	3.ª clas.	1.ª clas.	2.ª clas.	3.ª clas.	1.ª clas.	2.ª clas.	3.ª clas.		
Percorso Francez												
Das estações em frente a Irun ou de Paris (Quai d'Orsay) ... ... ..	823	156,65	93,35	60,90	78,35	46,75	30,45					
Hendaya ás da frente ... ... ..	235	44,70	26,65	17,40	22,35	13,35	8,70					
Bayonna ... ... ..	37	7,05	4,20	2,70	3,50	2,10	1,35					
Percorso Hespanhol (*)												
De Irun a Villar Formoso ou de Fuentes d'Onoro a Hendaya ... ... ..	635	129,55	78,60	47,15	64,80	39,30	23,60				30 dias	
Percorso Portuguez (*)												
De Fuentes d'Onoro, Villar Formoso ás estações da frente ou vi- ce-versa ... ... ..	Guarda ... ... ..	46	1.630	1.100	790	850	580	410				
	Pampilhosa ... ... ..	202	6.880	4.720	3.370	3.480	2.380	1.700				
	Entroncamento ... ... ..	327	11.120	7.620	5.440	5.610	3.840	2.740				
	Lisboa (Rocio) ... ... ..	441	14.960	10.260	7.330	7.530	5.840	3.680				
Via Pampilhosa ...												

(\*) N'estes preços estão compreendidos todos os impostos para os governos portuguez e hespanhol.

## Condições

1.ª — **Bilhetes**— Estes bilhetes são pessoas, intransmissíveis, nominativos e deverão ser assignados pelos portadores. Não são válidos sem o carimbo da estação de partida. Devem ser apresentados aos empregados das Companhias sempre que estes os peçam. Os passageiros são obrigados a provar a sua identidade por meio de assignatura, quando os ditos empregados o julguem necessário.

A capa dos bilhetes sem os coupons que deve conter e estes sem aquella, não teem valor algum. Recomenda-se, portanto, aos passageiros todo o cuidado em verificar que os empregados das Companhias não recolham mais que os coupons correspondentes a trajectos já percorridos.

O coupon de ida só é válido á partida para os comboios do proprio dia em que o bilhete tenha sido adquirido. O coupon de volta é válido durante o prazo de validade do bilhete e o da sua prorrogação, quando tal se dê e ainda para qualquer comboio que chegue a destino depois de expirado este prazo, contanto que a partida do ponto de regresso, ou da ultima estação de paragem da viagem de volta, tenha lugar dentro do referido prazo.

**Validade**— O prazo de validade d'estes bilhetes pode ser prorrogado em **trinta dias**, mediante pagamento da sobretaxa de 10 % dos preços d'esta tarifa.

O pedido de prorrogação deve ser feito, e a sobretaxa paga, antes de expirar o prazo para o qual a prorrogação é pedida, e o pedido pode realizar-se tanto na estação de procedencia como nas principaes estações do trajecto.

Passado o prazo de **trinta dias** da data da terminação da validade primitiva, nenhuma prorrogação pode ser concedida, e os bilhetes não utilizados ficam nulos e sem valor.

2.ª — **Creanças**— A creanças menores de 3 annos nada pagam indo ao collo das pessoas que as conduzam. De 3 a 7 annos pagam meio preço e teem direito á ocupação de um lugar. Duas d'estas creanças, comtudo, não teem direito a ocupar n'um só compartimento, mais que o lugar destinado a um passageiro. As creanças de mais de 7 annos pagam bilhete inteiro.

**3.º — Bagagens** — Registam-se directamente para os percursos indicados n'esta tarifa.

Todo o passageiro, cuja bagagem não pesar mais de 30 kilos, nada terá que pagar pelo transporte d'ella alem dos gastos de transito nas Alfandegas hespanholas (condição 7.º), dos direitos de registo e do imposto do sello. A franquia não aproveita ás creanças transportadas gratuitamente e é reduzida a 20 kilogrammas para as que viajam com meios bilhetes.

O pezo excedente será taxado pelos preços da tabella abaixo.

Quando o passageiro quizer aproveitar a concessão de paragem prevista na condição 6.º, poderá despachar a sua bagagem successivamente para a estação de paragem escolhida, quando esta pertença ao paiz em que se encontra o passageiro. Se o ponto de paragem pertence a outro paiz terá que despachar a bagagem para a estação fronteiriça e ali pedir a reexpedição. N'este caso os excedentes de bagagem serão taxados pelas tarifas internas de cada Companhia.

**4.º — Comboios** — Estes bilhetes são válidos para todos os comboios que conduzam carruagens da classe n'elles indicada. São-lhes, contudo, applicaveis quaequer restrições especiaes publicamente anunciadas em cartazes horarios ou outros avisos. (Veja-se a 1.º observação importante no fim da tarifa).

**5.º — Mudança de classe** — O passageiro que passar para classe superior á designada no seu bilhete, pagará pelo trajecto percorrido na classe superior a diferença entre os preços das duas classes, segundo as Tarifas Geraes das linhas interessadas.

**6.º — Paragens** — Os passageiros teem a faculdade de deter-se em todas as estações do percurso realizado na rede das linhas de Orleans e nas de Bayonna, Burgos, Salamanca, Luso (Bussaco), Pampilhosa, Coimbra B., Alfarellos, Pombal e Payalvo (Tomar), com tanto que façam carimbar os seus bilhetes á chegada e á partida em cada estação em que se detenham.

Os passageiros que não effectuarem directamente a sua viagem, poderão retirar as suas bagagens nas estações em que se detiverem sempre que para essas estações as tenham feito despachar.

**7.º — Alfandega** — As operações aduaneiras para a passagem das bagagens nas fronteiras de Hendaya e Villar Formoso serão feitas gratuitamente pelas agencias das Companhias. Cobrar-se-ha 1 peseta pelo transito em Fuentes de Oñoro das bagagens que vão de Portugal para França, e igual taxa pelo transito em Irun das bagagens transportadas de França para Portugal.

Convidam-se os passageiros a assistir á verificação das suas bagagens pela alfandega, tanto nas estações fronteiriças como em outros quaequer pontos em que tal caso se dê, pois que pelo que possa ocorrer n'essas operações declinam as Companhias toda a responsabilidade.

**8.º — Disposição geral** — Ficam em vigor as condições das Tarifas Geraes de cada Companhia em tudo que não seja contrario ás disposições da presente.

**Tabella de preços para os excedentes de bagagem**

Percursos	De 0 a 5 kilogrammas	Alem de											
		5 até 10 kilog. <sup>s</sup>	10 até 20 kilog. <sup>s</sup>	20 até 30 kilog. <sup>s</sup>	30 até 40 kilog. <sup>s</sup>	40 até 50 kilog. <sup>s</sup>	50 até 60 kilog. <sup>s</sup>	60 até 70 kilog. <sup>s</sup>	70 até 80 kilog. <sup>s</sup>	80 até 90 kilog. <sup>s</sup>	90 até 100 kilog. <sup>s</sup>	100 kg. cada 10 a mais (**)	
<b>Percorso Francez</b>													
Das estações abaixo a Irun, ou de Hendaya ás abaixo:													
Paris (Quai d'Orsay) .. .. .. ..	2,05	4,15	8,25	12,35	16,45	16,65	19,95	23,25	26,60	29,90	33,20	3,32	
Bordeus (S. Jean) .. .. .. ..	0,60	1,20	2,35	3,55	4,70	4,80	5,75	6,70	7,65	8,60	9,55	0,95	
Bayonna .. .. .. ..	0,40	0,40	0,40	0,55	0,75	0,80	0,95	1,15	1,30	1,45	1,65	0,16	
<b>Percorso Hespanhol (*)</b>													
De Irun a Villar Formoso ou de Fuentes d'Onoro a Hendaya .. .. .. ..	8,35	8,35	16,70	25,00	33,35	41,70	44,30	50,40	57,60	64,80	72,00	7,19	
<b>Percorso Portuguez (*)</b>													
De Fuentes d'Onoro, Villar Formoso ás estações abaixo ou vice-versa:													
Guarda .. .. .. ..	130	130	130	190	240	260	300	340	370	410	440	40	
Pampilhosa .. .. .. ..	250	250	480	700	930	1.080	1.220	1.370	1.510	1.660	1.800	140	
Entroncamento .. .. .. ..	400	400	770	1.130	1.500	1.740	1.970	2.210	2.440	2.680	2.910	250	
Lisboa (Rocio) .. .. .. ..	520	520	1.020	1.500	2.000	2.320	2.630	2.950	3.260	3.580	3.890	310	

(\*) N'estes preços estão compreendidos todos os impostos para os governos portuguez e hespanhol.

(\*\*) Para os excessos de bagagem superiores a 100 kilogrammas applica-se aos 100 primeiros os preços da penultima columna e a cada 10 kilogrammas a mais os preços da ultima columna.

Nos preços acima indicados estão incluidas todas e quaequer despezas de carga, descarga, evoluções, manobras e transmissão entre as diversas linhas do trajecto e as de trasbordo nas fronteiras.

Não estão, porém, comprehendidos:

- 1.º Os direitos de registo nas procedencias das estações francezas .. .. .. ..
- 2.º Os direitos de registo nas procedencias das estações portuguezas .. .. .. ..
- 3.º As despezas de transito em Irun pelas procedencias de França .. .. .. ..
- 4.º As despezas de transito em Fuentes d'Onoro pelas procedencias de Portugal .. .. .. ..

As bagagens sem peso excedente pagam álem dos direitos de registo em França e Portugal e das despezas de transito acima indicadas, o imposto do sello para o governo portuguez .. .. .. ..

**Por expedição**

Francos	Pesetas	Réis
0,10	—	—
—	—	20
—	1,00	—
—	1,00	—

Os passageiros que deixem o Continente em Lisboa, e cujos excedentes de bagagem pesem 100 kilogrammas ou paguem por este minimo, podem mediante requisição na estação de Lisboa (Rocio) obter 40% de redução sobre os preços fixados n'esta tarifa para os referidos excedentes, tendo em conta os cambios.

Da mesma vantagem poderão gozar os passageiros que cheguem por mar a Lisboa.

No primeiro caso o passageiro avisará a estação de Lisboa (Rocio) antes de retirar a sua bagagem, de que deseja pedir a redução e a importancia d'esta ser-lhe-ha paga contra a apresentação do bilhete de passagem por mar e do boleto que lhe terá sido entregue por esta estação.

No segundo caso, o preço reduzido será applicado imediatamente em presença de um certificado de qualquer Companhia de navegação, comprovando que o passageiro acaba de chegar a Lisboa por mar.

## Observações importantes

1.º — Os bilhetes de 1.ª classe são válidos para o Sud-Express sem qualquer sobretaxa alem da que corresponde á Companhia Internacional dos Wagons-Lits.

2.º — Muito embora esta tarifa indique separadamente por causa das diferenças de cambio, os preços correspondentes aos paizes em que se effectua o trajecto, o preço total é indivisivel e será satisfeito na moeda do paiz em que o pagamento se fizér.

O pagamento far-se-ha ao cambio corrente, indicado por um aviso periodico affixado nas estações, e que será revisto com intervallo nunca superior a 15 dias.

Fica pela presente, annullada e substituida a tarifa especial P. H. F. n.º 2 de grande velocidade de 6 de Junho de 1900, bem como os Avisos ao Publico B. 4044, 4072 e 4160 de 6 de Junho e 17 de Outubro de 1900 e de 25 de Janeiro de 1902.

Lisboa, 26 de Dezembro de 1904.

O Director Geral da Companhia

*Chapuy.*

Exp.º 675



## COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Companhias dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta, de Salamanca á Fronteira Portugueza,  
Salamanca a Medina del Campo, Norte de Hespanha, Meio dia da França e Orleans

### Serviço directo combinado

## TARIFA ESPECIAL P. H. F. N.º 3—GRANDE VELOCIDADE

(N.º 214 de grande velocidade das linhas francesas)

## TRANSPORTE DE RECOVAGENS E GENEROS FRESCOS <sup>(1)</sup>

De Paris ou Bordeus (S. Jean) para quaequer estações da Comp.ª Real dos Cam.ºs de Ferro Portuguezes  
ou da Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta ou vice-versa

*Em applicação desde 1 de Janeiro de 1905*

Percursos	Distâncias kilome-tricas	Preços					
		Recovagens e generos frescos (1)				Recova-gens	Generos frescos (1)
		De o a 5 kilog. <sup>s</sup>	Mais de 5 até 10 kilog. <sup>s</sup>	Mais de 10 até 20 kilog. <sup>s</sup>	Mais de 20 até 30 kilog. <sup>s</sup> (a)		
						Por expedições do peso mínimo de 50 kilog. <sup>s</sup> ou pagando como tal. Por 1000 kilog. <sup>s</sup>	

### De Paris a quaequer estações da Companhia Real e da Beira Alta (comprehendidas Figueira da Foz e Guarda) ou vice-versa

Percorso	Kilom. <sup>s</sup>	Francos					
		1,25	2,50	5,00	7,00	173,00	123,50
Percorso Francez							
De Paris a Irun ou de Hendaya a Paris. . . . .	820						
Percorso Hespanhol							
De Irun a Villar Formoso ou de Fuentes d'Onoro a Hendaya . . . . .	635	1,50	3,00	6,00	8,00	200,50	143,50
Percorso Portuguez							
De Fuentes d'Onoro, Villar Formoso ás estações da Beira Alta . . . . .	202	100	200	400	500	12.000	8.650
De Fuentes d'Onoro, Villar Formoso ás estações da frente ou Lisboa e todas as outras estações da Companhia Real . . . . .	401	200	400	800	1.000	24.000	17.150

Percursos	Distâncias kilometricas	Preços				Recova-gens	Generos frescos (1)	
		Recovagens e generos frescos (1)	Mais de 5 kilog.s	Mais de 5 até 10 kilog.s	Mais de 10 até 20 kilog.s	Mais de 20 até 30 kilog.s (2)		
							Por expedições do peso mínimo de 50 kilog.s ou pagando como tal. Por 1000 kilog.s	

## De Bordeus (S. Jean) a quaisquer estações da Companhia Real e da Beira Alta (comprehendidas Figueira da Foz e Guarda) ou vice-versa

Percorso Francez	Kilom.s	Francos						Recova-gens	Generos frescos (1)
		De 0 a 5 kilog.s	Mais de 5 até 10 kilog.s	Mais de 10 até 20 kilog.s	Mais de 20 até 30 kilog.s (2)	Por expedições do peso mínimo de 50 kilog.s ou pagando como tal. Por 1000 kilog.s			
De Bordeus (S. Jean) a Irun ou d'Hendaya a Bordeus (S. Jean) . . . . .	236	0,40	0,75	1,50	2,25	52,50	37,00		
<b>Percorso Hespanhol</b>									
De Irun a Villar Formoso ou de Fuentes d'Oñoro a Hendaya . . . . .	635	1,50	3,00	6,00	9,00	212,00	150,00		
<b>Percorso Portuguez</b>									
De Fuentes d'Oñoro, Villar Formoso ás estações da frente ou vice-versa . . . . .	202	100	200	400	50	12.800	9.050		
	401	200	400	800	1.050	25.400	18.000		

### Observação importante

Muito embora esta tarifa indique separadamente, por causa das diferenças de cambio, os preços correspondentes aos paizes em que se effectua o trajecto, o preço total é indivisível e deverá ser satisfeito na moeda do paiz em que o pagamento se fizer.

O pagamento effectuar-se-há ao cambio corrente, indicado por um aviso periodico affixado nas estações, e que será revisto com intervallo nunca superior a 15 dias.

(1) Os preços indicados para os generos frescos são exclusivamente applicaveis aos seguintes:

Animaes vivos em gaiolas ou cestos (Cabritos, Codornizes, Cordeiros, Coelhos, Criação, Leitões de peso não superior a 30 kilos incluida a tara, Pombos), Arenques, Arroz, Bolacha de embarque, Caça morta, Café torrado, Caracóes, Carnes, Cereais, Cerveja, Choucrute, Cidra, Cogumelos (Champignons), Confeitoria, Conservas alimenticias, Criação morta, Farinha, Feculas, Mel, Mostarda preparada, Semola e Tapioca.

Crustaceos, (Camarões, Caranguejos, Lagostas, Lagostins), Fermentos.

Fructas (Azeitonas, Laranjas, Limões, Morangos, Uvas, etc.), Fructas em conserva, Gelô, Gorduras (Banha ou Unto, Margarina, Sêbo fresco), Legumes, Leite, Leite concentrado, Leite condensado, Louro, Manteiga, Mariscos frescos, Massas alimenticias, Melões, Nata, Ostras, Ovos, Pão, Pão de especie, Pão ralado, Pastelaria, Peixe, Pepinos (Cornichons), Pernas de rans, Plantas comestiveis, Queijos, Salchicharia, Tartarugas vivas, Tomilho, Tripa salgada, Uvas em dôrnas, Vinagres, Vinhos.

(2) Estes preços não se applicam aos generos frescos por isso que para expedições de mais de 20 kilos pagando como 50 kilos, são mais reduzidos os preços da ultima columna do quadro antecedente.

### Condições

1.º— Nos preços da presente tarifa estão incluidas todas e quaisquer despezas de carga, descarga, evoluções e manobras, de transmissão entre os diversos caminhos a seguir e de trasbordo na fronteira, bem como os gastos de agencia correspondentes a operações ou formalidades aduaneiras na alfandega francesa e o imposto de 5% para o governo portuguez.

Não estão, porém, incluidos:

A)— Os direitos aduaneiros;  
B)— Os direitos de registo e imposto de sello, abaixo indicados, que accrescem ás taxas correspondentes a cada paiz interessado:

Taxas francesas, por expedição . . . . .	Imposto do sello. . . . .	Francos
	Direitos de registo á partida das estações francesas . . . . .	0,35 0,10

Taxas portuguezas, por expedição . . . . .	Imposto do sello:	Francos
	Remessas de um só volume até 10 kilos. . . . .	20
	Outras quaisquer remessas. . . . .	60
	Direitos de guia e registo á partida das estações portuguezas. . . . .	20

C)— Os gastos por operações e formalidades aduaneiras nas alfandegas hespanhola e portuguesa. As Companhias hespanholas e portuguezas encarregam-se d'estas operações e formalidades, tanto para o transito em

Irun, Fuentes de Oñoro e Villar Formoso, como para o despacho em qualquer das alfandegas de Villar Formoso, Lisboa ou Figueira da Foz, mediante as taxas seguintes:

## I -- Expedições de França para Portugal

a) Passagem em transito:

Fronteira de Irun . . . . . 2,75 pesetas por expedição

Fronteira de Villar Formoso (para as expedições a despachar no destino):

Até 100 kilog.s	Alem de																	
	100 até 200	200 até 300	300 até 400	400 até 500	500 até 600	600 até 700	700 até 800	800 até 900	900 até 1000	1000 até 2000	2000 até 3000	3000 até 4000	4000 até 5000	5000 até 6000	6000 até 7000	7000 até 8000	8000 até 9000	9000 até 10000
	100 até 200	200 até 300	300 até 400	400 até 500	500 até 600	600 até 700	700 até 800	800 até 900	900 até 1000	1000 até 2000	2000 até 3000	3000 até 4000	4000 até 5000	5000 até 6000	6000 até 7000	7000 até 8000	8000 até 9000	9000 até 10000
Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	
220	250	280	310	330	360	390	410	440	460	670	880	1.090	1.300	1.510	1.720	1.930	2.040	2.350

b) Despachos em Villar Formoso, Lisboa ou Figueira da Foz:

Estas taxas (as da alínea b) não comprehendem nem o preço dos documentos da alfandega nem o sello que a alfandega portuguesa inclue, com os direitos, n'um mesmo documento, e que devem ser cobrados dos destinatários.

## II--Expedições de Portugal para França

### Passagem em transito:

### Fronteira de Fuentes de Oñoro :

Até 100 kilog.s	Alem de																	
	100 até 200	200 até 300	300 até 400	400 até 500	500 até 600	600 até 700	700 até 800	800 até 900	900 até 1000	1000 até 2000	2000 até 3000	3000 até 4000	4000 até 5000	5000 até 6000	6000 até 7000	7000 até 8000	8000 até 9000	9000 até 10000
	100 até 200	200 até 300	300 até 400	400 até 500	500 até 600	600 até 700	700 até 800	800 até 900	900 até 1000	1000 até 2000	2000 até 3000	3000 até 4000	4000 até 5000	5000 até 6000	6000 até 7000	7000 até 8000	8000 até 9000	9000 até 10000
Pesetas	Ptas.	Ptas.	Ptas.	Ptas.	Ptas.	Ptas.	Ptas.	Ptas.	Ptas.									
4,05	4,20	4,30	4,55	4,65	4,80	4,95	5,15	5,20	5,30	6,50	7,65	8,80	9,95	11,15	12,30	13,50	14,65	15,80

2.<sup>a</sup> — Nas procedencias de França os preços da presente tarifa só serão applicados quando o remettente o peça na nota de expedição. Este pedido pode ser feito indistinctamente por qualquer das tres formas seguintes: — **tarifa especial, tarifa reduzida, tarifa mais reduzida** — que se consideram equivalentes e importam, da parte do expedidor, acceptaçao das condições d'esta tarifa. Na falta de qualquer das tres indicações precedentes, a expedição ficará sujeita aos preços e condições das Tarifas Geraes ou especiaes applicaveis de cada Companhia.

Nas procedencias de Portugal será esta tarifa applicada **de officio** quando o remettente não pedir por escrito na **nota de expedição**, a applicação d'outra.

As remessas de recovagens ou de generos frescos, expedidas ao abrigo da presente tarifa, serão transportadas tão sómente pelos comboios normalmente afectos a este serviço nos diversos paizes que percorram. Em especial se declara que não serão transportadas no comboio **Sud-Express**.

As Companhias não respondem pelas quebras naturaes e avarias em transito.

3.<sup>a</sup> — As Companhias não respondem pelas quebras naturaes e avarias em transito.  
 4.<sup>a</sup> — As expedições a que respeita esta tarifa, e que não attinjam o minimo de 200 kilogrammas por metro cúbico, não soffrem augmento de taxa.

5.<sup>a</sup>— As remessas procedentes de ou destinadas a uma estação não designada do percurso francez indicado na presente tarifa, serão por ella taxadas, pelos preços de Paris ou Bordeus (S. Jean), se o preço assim calculado fôr mais barato que o resultante das Tarifas Geraes ou especiaes applicaveis de cada Companhia.

fôr mais barato que o resultado das tarifas Gerais ou especiaes applicaveis de cidades que só gosarão as estações comprehendidas no itinerario mais curto.

6.º — Em Portugal a entrega das remessas, expedidas ao abrigo da presente tarifa, será feita por via de

regra em troca do récépissé, que o remettente obtém do caminho de ferro e do Aviso de chegada assignado pelo consignatário.

Contudo, sendo frequente a falta dos récépissés da origem, as Companhias portuguezas prestar-se-hão, não havendo inconveniente ou impedimento especial, a facilitar a entrega simplesmente em troca do Aviso de chegada, assignado pelo consignatário no logar competente, reconhecida essa assignatura por tabellião ou por firma e carimbo de casa commercial acreditada.

O Aviso de chegada entregue ao caminho de ferro n'estas condições, será considerado para todos os efeitos como documento de prova, único verdadeiro e authentico de boa entrega da remessa a quem de direito.

7.º — Ficam em vigor as condições das Tarifas Geraes de cada Companhia, em tudo que não seja contrário às disposições da presente.

## Disposições relativas aos despachos e formalidades aduaneiras

Os despachos e mais formalidades das alfandegas ficam a cargo dos caminhos de ferro, tendo as declarações feitas pelas Companhias á alfandega em presença dos elementos fornecidos pelo expedidor em uma declaração especial, ou pelo consignatário.

Estes esclarecimentos devem indicar com exactidão e precisamente a natureza e proveniencia da mercadoria, o peso bruto de cada volume, o seu peso liquido e o valor de cada especie de mercadoria que elle contenha.

Contudo, os expedidores que assim o nesejam, podem tomar a seu cargo os despachos ou operações aduaneiras nas fronteiras e encarregar d'ellas qualquer agente ou representante da sua escolha, notando-se que por isso não soffrem reducção alguma os preços d'esta tarifa no que respeita ás operações e formalidades na alfandega franceza.

### (a) Despachos e formalidades aduaneiras feitas pelo caminho de ferro

As declarações dos expedidores para a alfandega e as cartas de porte devem trazer bem visivelmente uma das indicações seguintes:

#### Importação -- Entreposto -- Exportação -- Transito -- Admissão temporaria ou Mercadorias devolvidas

As Companhias declinam toda e qualquer responsabilidade pelas despezas, multas, apprehensões, etc., que possam resultar de indicações irregulares ou incompletas dos expedidores ou consignatarios.

Equalmente declinam a responsabilidade por quaisquer recusas por parte das alfandegas, de wagons pertencentes a Companhias estranhas ou a particulares, que contenham mercadorias em transito internacional e que não sejam fechados ou cobertos nas condições exigidas pela alfandega para a sellagem. As Companhias não se encarregam de depositos nas alfandegas para admissões temporarias, sem que a importancia correspondente aos direitos lhes seja previamente entregue como caução, para pôr a salvo a sua responsabilidade em casos de duvida ou de reclamação por qualquer motivo.

Os prazos a observar e os direitos a receber pela armazenagem de mercadorias, tanto á partida como á chegada ou em transito, são os fixados pelo artigo 27.º das condições d'aplicação das Tarifas Geraes das Companhias francezas e pelas tarifas de despezas accessorias em Portugal.

O tempo gasto com a verificação na alfandega não será contado, nos prazos de armazenagem, salvo se houver demora por culpa do expedidor ou do consignatário.

As despezas com a sellagem das remessas ou wagons e com os sellos nos documentos necessarios para o seguimento das remessas despachadas pelos agentes do caminho de ferro, são fixadas em francos, 0,25 ou 84 réis por expedição, com o minimo de cobrança de 1,75 francos ou 583 réis por wagon para o primeiro wagon e de 1 franco ou 333 réis por cada wagon, alem do primeiro, que faça parte de uma mesma e só expedição.

### (b) Despachos e formalidades da alfandega nas fronteiras, a cargo dos expedidores

As remessas devem ser acompanhadas de cinco exemplares da declaração para a alfandega, para cumprimento das formalidades aduaneiras, em conformidade com as leis em vigor.

Os expedidores e os consignatarios são responsaveis pelos erros ou omissões resultantes das inexactidões ou faltas nas declarações para a alfandega e seus duplicados.

As Companhias declinam toda a responsabilidade pelas demoras, despezas, multas, etc., que possam ocorrer nas alfandegas portuguesa, hespanhola ou franceza, em consequencia de indicações incompletas ou irregulares, contidas nos documentos que devem servir para o cumprimento das operações aduaneiras.

#### Em Irun-Hendaya

No sentido de França para Portugal, a nota de expedição entregue na estação de partida deve conter a indicação seguinte:

*Operações aduaneiras a cargo do Sr. .... (nome do correspondente escolhido) residente em ....*

O representante indicado pelo expedidor deve executar e cumprir, onde forem necessarias e por sua conta e risco, todas as operações e formalidades da alfandega e da Régie, se for preciso, e pagar a respectiva despesa, não podendo as mercadorias sahir das estações antes da entrega definitiva, e não sendo as Companhias res-

ponsaveis pelas faltas ou avarias não verificadas na occasião em que a mercadoria fôr entregue ao referido representante. Este, quando se tratar da entrada em França, é obrigado a satisfazer ás formalidades aduaneiras e da Régie, logo que a mercadoria seja posta á sua disposição na estação fronteira de Hendaya e a remetter no prazo maximo de 24 horas (não comprehendendo domingos e dias feriados) contado do momento em que lhe fôr entregue a mercadoria, todos os documentos (cartas de porte, documentos da alfandega ou da Régie, nota das despezas a fazer seguir em reembolso ou desembolso, etc.) necessarios para a continuaçao immediata do transporte até ultimo destino.

Não tendo a pessoa designada pelo expedidor cumprido as formalidades da alfandega e da Régie no prazo acima indicado, a Companhia do Meio dia cobrará as despezas de armazenagem auctorisadas pelas disposições legaes em vigor, pelo tempo que decorrer desde a expiraçao do dito prazo, até que a mercadoria lhe seja entregue, e fará **de officio** todas as operaçoes aduaneiras e da Régie.

Se na estação fronteira houver accumulação de mercadorias, a Companhia do Meio dia terá a faculdade de fazer **de officio** o despacho de todas ou parte das mercadorias d'elle captivas, sob a unica reserva de dar, com 24 horas de antecedencia, a devida participaçao ao commissario d'inspecçao administrativa, justificando-a com um relatorio explicativo, e de a annunciar aos interessados por um aviso affixado na gare.

A volta á situação normal será anunciada e notificada igualmente com 24 horas de antecedencia.

### Em Fuentes de Onoro e Villar Formoso

O agente aduaneiro das Companhias dos Caminhos de Ferro da Beira Alta e de Salamanca á Fronteira executará as formalidades e operaçoes relativas á passagem das mercadorias nas alfandegas de Fuentes de Oñoro e Villar Formoso; entretanto os expedidores, se assim o desejarem, podem encarregar-se das operaçoes e formalidades aduaneiras na fronteira e mandal-as effectuar por um agente de sua escolha. N'este caso deverão mencionar na nota de expediçao e nas declaraçoes para a alfandega:

*Todas as formalidades e operaçoes aduaneiras na fronteira portugueza ou hespanhola serão feitas por minha conta e risco pelo Sr. .... residente em ....*

O agente indicado pelo expedidor effectuará todas as operaçoes aduaneiras e pagará todas as despezas e direitos exigidos, não podendo a mercadoria sahir da estação fronteira, em que se effectuam as referidas operaçoes, sem que estas estejam terminadas.

As Companhias dos caminhos de ferro declinam toda a responsabilidade pelas demoras, apprehensões, faltas, avarias, etc., não verificadas na occasião da entrega da mercadoria á alfandega.

### Em Lisboa

#### Mercadorias chegadas a Lisboa pela via ferrea e destinadas a reexpedição por via Tejo ou vice-versa

A Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes tem em Lisboa uma agencia aduaneira, que se encarrega do despacho de mercadorias, tanto de importaçao como de exportaçao ou em transito, em conformidade com os preços e condições da competente tarifa.

Os expedidores que desejarem que as operaçoes aduaneiras sejam executadas pela referida agencia, deverão consignar as suas remessas e enviar os documentos e as instruções necessarias para este fim ao Sr. Agente Aduaneiro da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, estação do Caes dos Soldados, Lisboa — Serviço do Trafego.

A referida agencia fará seguir em desembolsos, pelo caminho de ferro com as mercadorias, as despezas com as operaçoes, formalidades e pagamento dos direitos aduaneiros, a não ser que os expedidores prefiram pagar de prompto estas despezas.

#### (a) e (b) Certificados d'origem

Quando fôr necessário apresentar estes documentos nas alfandegas da fronteira para gozar das vantagens concedidas pelos tratados de commercio, existentes entre Portugal, Hespanha e as outras nações, o expedidor deve endereçal-os directamente ou ás Companhias de caminhos de ferro ou ao agente aduaneiro, que em conformidade com as condições precedentes estiver encarregado dos despachos.

As Companhias declinam toda a responsabilidade pelos atraçôs e prejuizos de qualquer especie, resultantes da falta do certificado de que se trata, ou de qualquer irregularidafe n'elle contida.

Fica pela presente annullada e substituida a tarifa especial P. H. F. n.º 3 de grande velocidade de 22 de Setembro de 1900, bem como os Avisos ao Publico B. 1072 e 1092 de 17 de Outubro de 1900 e 22 de Fevereiro de 1901.

Lisboa, 26 de Dezembro de 1904.

O Director Geral da Companhia

*Chapuy*



## COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Companhias dos Caminhos de Ferro Portuguezes da Beira Alta, de Salamanca à Fronteira Portugueza

Salamanca à Medina del Campo, Norte de Espanha, Meio dia da França e Orleans

comprando as estradas de ferro e a Guarda à Foz e Guarda

das Companhias Régias de Alca-Vecia

## Serviço directo combinado

## TARIFA ESPECIAL P. H. F. N.º 4 — PEQUENA VELOCIDADE

(Anexo á tarifa especial commum n.º 200 pequena velocidade das linhas francesas)

## TRANSPORTE DE MERCADORIAS DE TODAS AS QUALIDADES

Segundo a classificação das TARIFAS GERAES francesas, com exclusão dos generos especificados nos artigos 8.º e 11.º (1.ª e 2.ª cathegorias) das condições de applicação

DE

PORTUGAL para FRANÇA ou vice-versa, em transito por HESPAHNA

Em applicação desde 1 de Janeiro de 1905

Preços por 1:000 kilogrammas

Percursos	Distancias kilom. as	Series da Tarifa Geral Franceza				
		1.ª	2.ª	3.ª	4.ª	5.ª e 6.ª

De Paris (Ivry) a todas as estações da Beira Alta (comprehendidas Figueira da Foz e Guarda) à Lisboa e a todas as outras estações da Companhia Real, ou vice-versa

Percorso Francez	Kilom. s	Francos				
		1.ª	2.ª	3.ª	4.ª	5.ª e 6.ª
De Paris (Ivry) a Irun ou de Hendaya à Paris (Ivry):						
Por expedições de 50 kilos ou pagando por esse peso minimo .. . . . .	818	39,50	35,50	31,50	27,50	24,00
» carregamento de 5000 kilos ou pagando por esse peso minimo (1) .. . . .		27,50	27,50	27,50	24,00	20,00
» » 10000 » » » » » (1) .. . . .		24,00	24,00	24,00	20,00	18,00

Percorso Hespanhol	Kilom. s	Pesetas				
		1.ª	2.ª	3.ª	4.ª	5.ª e 6.ª
De Irun a Villar Formoso ou de Fuentes d'Onoro a Hendaya:						
Por expedições de 50 kilos ou pagando por esse peso minimo .. . . . .	635	46,00	41,50	37,00	32,00	27,50
» carregamento de 5000 kilos ou pagando por esse peso minimo (1) .. . . .		32,00	32,00	32,00	27,50	23,00
» » 10000 » » » » » (1) .. . . .		27,50	27,50	27,50	23,00	20,50

Percorso Portuguez	Kilom. s	Réis				
		1.ª	2.ª	3.ª	4.ª	5.ª e 6.ª
De Fuentes d'Onoro, Villar Formoso a todas as estações da Beira Alta ou vice-versa:						
Por expedições de 50 kilos ou pagando por esse peso minimo .. . . . .	202	2.800	2.500	2.200	1.950	1.650
» carregamento de 5000 kilos ou pagando por esse peso minimo (1) .. . . .		1.950	1.950	1.950	1.650	1.400
» » 10000 » » » » » (1) .. . . .		1.650	1.650	1.650	1.400	1.250

De Fuentes d'Onoro, Villar Formoso a Lisboa e a todas as outras estações da Companhia Real ou vice-versa:

Percorso Portuguez	Kilom. s	Réis				
		1.ª	2.ª	3.ª	4.ª	5.ª e 6.ª
Por expedições de 50 kilos ou pagando por esse peso minimo .. . . . .	394	5.450	4.900	4.350	3.800	3.250
» carregamento de 5000 kilos ou pagando por esse peso minimo (1) .. . . .		3.800	3.800	3.800	3.250	2.700
» » 10000 » » » » » (1) .. . . .		3.250	3.250	3.250	2.700	2.450

Percursos	Distâncias Kilom. <sup>as</sup>	Séries da Tarifa Geral Franceza				
		1. <sup>a</sup>	2. <sup>a</sup>	3. <sup>a</sup>	4. <sup>a</sup>	5. <sup>a</sup> e 6. <sup>a</sup>
De Berdeus (S. Jean) a todas as estações da Beira Alta (comprehendidas Figueira da Foz e Guarda) a Lisboa e a todas as outras estações da Companhia Real, ou vice-versa						

## Percorso Francez

De Berdeus (S. Jean) a Irun ou de Hendaya a Berdeus (S. Jean):

	Kilom. <sup>as</sup>	Francos
Por expedições de 50 kilos ou pagando por esse peso mínimo	12,00	8,50
» carregamento de 5000 kilos ou pagando por esse peso mínimo (1)	8,50	7,50
» 10000 " " " " " " (1)	7,50	6,50

## Percorso Hespanhol

De Irun a Villar Formoso ou de Fuentes d'Onor a Hendaya:

	Pesetas
Por expedições de 50 kilos ou pagando por esse peso mínimo	49,00
» carregamento de 5000 kilos ou pagando por esse peso mínimo (1)	34,00
» 10000 " " " " " " (1)	29,50

## Percorso Portuguez

De Fuentes d'Onoro, Villar Formoso a todas as estações da Beira Alta ou vice-versa:

	Réis
Por expedições de 50 kilos ou pagando por esse peso mínimo	2.950
» carregamento de 5000 kilos ou pagando por esse peso mínimo (1)	2.000
» 10000 " " " " " " (1)	1.750

De Fuentes d'Onoro, Villar Formoso a Lisboa e a todas as outras estações da Companhia Real ou vice-versa:

	Réis
Por expedições de 50 kilos ou pagando por esse peso mínimo	5.750
» carregamento de 5000 kilos ou pagando por esse peso mínimo (1)	4.000
» 10000 " " " " " " (1)	3.450

## Observação importante

Muito embora esta tarifa indique separadamente, por causa das diferenças de cambios, os preços correspondentes a cada um dos países em que se efectua o trajecto, o preço total é indivisível e deverá ser satisfeito na moeda do país em que o pagamento se fizér. O pagamento far-se-há ao cambio corrente, indicado por um aviso periodico affixado nas estações e que será revisto com intervallo nunca superior a 15 dias.

(1). Os carregamentos de 5.000 ou 10.000 kilos podem constar de mercadorias de diferentes séries. Neste caso, a taxa applicável ao preço total é a da mercadoria classificada na série mais elevada.

Nota — Para os transportes efectuados por expedições de 50 kilos ou pagando por esse peso, estão incluídas nos preços dos quadros anteriores as despesas de carga, descarga, evoluções e manobras, de transmissão e trasbordo na fronteira assim como as de agencia, correspondentes a operações e formalidades aduaneiras na alfândega francesa. Para os transportes efectuados por carregamento de 5.000 ou 10.000 kilos ou pagando como tal, os preços indicados só incluem as despesas de evoluções e manobras, transmissão e trasbordo na fronteira, bem como as despesas de agencia com as operações e formalidades aduaneiras na alfândega francesa, devendo a carga e a descarga serem feitas por conta e risco dos expedidores e consignatários.

## Condições

1.<sup>a</sup> — Nos preços d'esta tarifa está incluído o imposto de 5 % para o governo portuguez. Não está, porém, compreendidos o seguinte:

- A) — Os direitos de alfândega;
- B) — Os direitos de registo e imposto de sello, abaixo indicados, que accrescem às taxas correspondentes a cada país interessado:

Taxas francesas, por expedição	Imposto do sello	Francos
	Direitos de registo à partida das estações francesas	0,70

Taxas portuguezas, por expedição	Imposto do sello	Réis
	Direitos de guia e registo à partida das estações portuguezas	60

C) — Os gastos por operações e formalidades aduaneiras nas alfândegas hespanholas e portuguezas. As Companhias hespanholas e portuguezas encarregam-se d'estas operações e formalidades, tanto para o transito em

Irun, Fuentes de Oñoro e Villar Formoso, como para o despacho em qualquer das alfandegas de Villar Formoso, Lisboa ou Figueira da Foz, mediante as taxas seguintes:

## I--Expedições de França para Portugal

a) Passagem em transito:

Fronteira de Villar Formoso (para as expedições a despachar no destino):

Até 100 kilog.s	Alem de																		
	100 até 200	200 até 300	300 até 400	400 até 500	500 até 600	600 até 700	700 até 800	800 até 900	900 até 1000	1000 até 2000	2000 até 3000	3000 até 4000	4000 até 5000	5000 até 6000	6000 até 7000	7000 até 8000	8000 até 9000	9000 até 10000	
	100 até 200	200 até 300	300 até 400	400 até 500	500 até 600	600 até 700	700 até 800	800 até 900	900 até 1000	1000 até 2000	2000 até 3000	3000 até 4000	4000 até 5000	5000 até 6000	6000 até 7000	7000 até 8000	8000 até 9000	9000 até 10000	
Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	
220	250	280	310	330	360	390	410	440	460	670	880	1.090	1.300	1.510	1.720	1.930	2.040	2.350	

b) Despachos em Villar Formoso, Lisboa ou Figueira da Foz:

Estas taxas (as da alínea b) não comprehendem nem o preço dos documentos da alfandega nem o sello que a alfandega portugueza inclue com os direitos d'alfandega propriamente ditos n'un só e unico documento; e que devem ser colhidos dos destinatarios.

## II--Expedições de Portugal para França

### Passagem em transito:

Fronteira de Fuentes de Oñoro: [www.lovek7519.com](http://www.lovek7519.com)

Até 100 kilogramas	Além de																	
	100 até 200	200 até 300	300 até 400	400 até 500	500 até 600	600 até 700	700 até 800	800 até 900	900 até 1000	1000 até 2000	2000 até 3000	3000 até 4000	4000 até 5000	5000 até 6000	6000 até 7000	7000 até 8000	8000 até 9000	9000 até 100000
	200	300	400	500	600	700	800	900	1000	2000	3000	4000	5000	6000	7000	8000	9000	
Pesos	Ptas.	Ptas.	Ptas.	Ptas.	Ptas.	Ptas.	Ptas.	Ptas.	Ptas.									
4,05	4,20	4,30	4,55	4,65	4,80	4,95	5,15	5,20	5,30	6,50	7,65	8,80	9,95	11,15	12,30	13,50	14,65	15,80

D) — As despezas de conduccão pelas vias do porto de Lisboa, do uso de guindastes e de embarque ou desembarque, carga e descarga de mercadorias a reexpedir de Lisboa, via Tejo, ou que por essa via entrem para serem reexpedidas para França, despezas que serão estabelecidas segundo as respectivas tarifas.

2.º — A partir de França os preços da presente tarifa só serão aplicados quando o remettente o peça na nota de expedição. Este pedido pode ser feito indistintamente por qualquer das tres formas seguintes: — **tarifa especial, tarifa reduzida, tarifa mais reduzida** — que se consideram equivalentes e importam, da parte do expedidor, acceptação das condições da presente tarifa. Na falta de qualquer das tres indicações precedentes, a expedição ficará sujeita aos preços e condições das Tarifas Geraes ou especiaes applicaveis de cada Companhia.

A partida de Portugal serão os preços da presente tarifa applicados **de officio** sempre que o remettente não reclame a applicação d'outros, por escripto na respectiva nota de expedição.

3.º — As Companhias não respondem pelas quebras naturaes ou avarias em transito.

4.º → As expedições a que é destinada a presente tarifa e que sob o volume de um metro cubico pesem menos de 200 kilos, gozarão da sua applicação sem sobretaxa ou recargo algum.

6.<sup>a</sup> — No sentido de França para Portugal, esta tarifa só é applicável às mercadorias destinadas a este ultimo

paiz. No sentido de Portugal para França, os preços totaes calculados em ouro, tendo em conta os cambios hespanhol e portuguez, não poderão ser inferiores ás taxas resultantes da applicação das tarifas francezas, desde a fronteira de Hendaya até Bordens, ou Paris (Ivry), respectivamente.

Quando, por este motivo, se derem alterações nos preços da presente tarifa, será d'ellas avisado o publico conjuntamente com a situação dos cambios, segundo o que perceiu a **Observação importante**.

Sob reserva do que estabelece a presente condição, as mercadorias procedentes ou destinadas a uma estação não designada do percurso frances indicado na presente tarifa, poderão beneficiar d'esta tarifa pagando pelos preços de Paris (Ivry) ou Bordeus (S. Jean), se a taxa assim calculada for mais vantajosa que a resultante da applicação das Tarifas Geraes ou especiaes de cada linha.

7.<sup>a</sup> — A entrega das remessas expedidas ao abrigo da presente tarifa será feita por via de regra, em troca do récépissé que o remettente obtém do caminho de ferro e do Aviso de chegada assignado pelo consignatario.

Comtudo, sendo frequente a falta dos récépissés da origem, as Companhias portuguezas prestar-se-hão, não havendo inconveniente ou impedimento especial, a facilitar a entrega simplesmente em troca do Aviso de chegada, assignado pelo consignatario no lugar competente, reconhecida essa assignatura por tabellião ou por firma e carimbo de casa commercial acreditada.

O Aviso de chegada entregue ao caminho de ferro n'estas condições, será considerado para todos os efeitos como documento de prova, unico verdadeiro e authentico de boa entrega da remessa a quem de direito.

8.<sup>a</sup> — Ficam em vigor as condições das Tarifas Geraes de cada Companhia, em tudo que não seja contrario ás disposições da presente.

## Disposições relativas aos despachos e formalidades aduaneiras

Os despachos e mais formalidades das alfandegas ficam a cargo dos caminhos de ferro, sendo as declarações feitas pelas Companhias á alfandega em presença dos elementos fornecidos pelo expedidor em uma declaração especial, ou pelo consignatario.

Estes esclarecimentos devem indicar com exactidão e precisamente a natureza e proveniencia da mercadoria, o peso bruto de cada volume, o seu peso liquido e o valor de cada especie de mercadoria que elle contenha.

Comtudo, os expedidores que assim o desejem, podem tomar a seu cargo os despachos ou operações aduaneiras nas fronteiras e encarregar d'ellas qualquer agente ou representante da sua escolha, notando-se que por isso não soffrem redução alguma os preços d'esta tarifa no que respeita ás operações e formalidades na alfandega francesa.

### (a) Despachos e formalidades aduaneiras feitas pelo caminho de ferro

As declarações dos expedidores para a alfandega e as cartas de porte devem trazer bem visivelmente uma das indicações seguintes:

#### Importação -- Entreposto -- Exportação -- Transito -- Admissão temporaria ou Mercadorias devolvidas

As Companhias declinam toda e qualquer responsabilidade pelas despezas, multas, apprehensões, etc., que possam resultar de indicações irregulares ou incompletas dos expedidores ou consignatarios.

Equalmente declinam a responsabilidade por quaisquer recusas por parte das alfandegas, de wagons pertencentes a Companhias estranhas ou a particulares, que contenham mercadorias em transito internacional e que não sejam fechados ou cobertos nas condições exigidas pela alfandega para a sellagem. As Companhias não se encarregam de depositos nas alfandegas para admissões temporarias, sem que a importancia correspondente aos direitos lhes seja previamente entregue como caução, para pôr a salvo a sua responsabilidade em casos de duvida ou de reclamação por qualquer motivo.

Os prazos a observar e os direitos a receber pela armazenagem de mercadorias e estacionamento de wagons, tanto á partida como á chegada ou em transito, são os fixados pelos artigo, 37.<sup>a</sup>, 38.<sup>a</sup> e 39.<sup>a</sup> das condições d'aplicação das Tarifas Geraes das Companhias francesas e pelas tarifas de despezas accessorias em Portugal.

O tempo gasto com a verificação na alfandega não será contado, nos prazos de armazenagem, salvo se houver demora por culpa do expedidor ou do consignatario.

As despezas com a sellagem das remessas ou wagons e com os sellos nos documentos necessarios para o seguimento das remessas despachadas pelos agentes do caminho de ferro, são fixadas em francos, 0,25 ou 84 réis por expedição, com o minimo de cobrança de 1,75 francos ou 583 réis por wagon para o primeiro wagon e de 1 franco ou 333 réis por cada wagon, alem do primeiro, que faça parte de uma mesma e só expedição.

### (b) Despachos e formalidades da alfandega nas fronteiras, a cargo dos expedidores

As remessas devem ser acompanhadas de cinco exemplares da declaração para a alfandega, para cumprimento das respectivas formalidades, em conformidade com as leis em vigor.

Os expedidores e os consignatarios são responsaveis pelos erros ou omissões resultantes das inexactidões ou faltas nas declarações para a alfandega e seus duplicados.

As Companhias declinam toda a responsabilidade pelas demoras, despezas, multas, etc., que possam ocorrer nas alfandegas portuguéza, hespanhola ou francesa, em consequencia de indicações incompletas ou irregulares, contidas nos documentos que devem servir para o cumprimento das operações aduaneiras.

### Em Irun-Hendaya

No sentido de França para Portugal, a nota de expedição, entregue na estação de partida, deve conter a indicação seguinte:

*Operações aduaneiras a cargo do Sr. .... (nome do correspondente escolhido) residente em ....*

O representante indicado pelo expedidor deve executar e cumprir, onde forem necessárias e por sua conta e risco, todas as operações e formalidades da alfandega e da Régie, se fôr preciso, e pagar a respectiva despesa, não podendo as mercadorias sahir das estações antes da entrega definitiva, e não sendo as Companhias responsáveis pelas faltas ou avarias não verificadas na occasião em que a mercadoria fôr entregue ao referido representante. Este, quando se tratar da entrada em França, é obrigado a satisfazer às formalidades aduaneiras e da Régie, logo que a mercadoria seja posta á sua disposição na estação fronteira de Hendaya e a remetter no prazo maximo de 24 horas (não comprehendendo domingos e dias feriados) contado do momento em que lhe fôr entregue a mercadoria, todos os documentos (cartas de porte, documentos da alfandega ou da Régie, nota das despesas a fazer seguir em reembolso ou desembolso, etc.) necessários para a continuaçao imediata do transporte até ultimo destino.

Não tendo a pessoa designada pelo expedidor cumprido as formalidades da alfandega e da Régie no prazo acima indicado, a Companhia do Meio dia cobrará as despesas de armazenagem auctorizadas pelas disposições legaes em vigor, pelo tempo que decorrer desde a expiração do dito prazo, até que a mercadoria lhe seja entregue, e fará **de officio** todas as operações aduaneiras e da Régie.

Se na estação fronteira houver accumulação de mercadorias, a Companhia do Meio dia terá a faculdade de fazer **de officio** o despacho de todas ou parte das mercadorias d'elle captivas, sob a unica reserva de dar, com 24 horas de antecedencia, a devida participação ao commissario d'inspecção administrativa, justificando-a com um relatorio explicativo, e de a annunciar aos interessados por um aviso affixado na gare.

A volta á situação normal será anunciada e notificada igualmente com 24 horas de antecedencia.

### Em Fuentes de Onoro e Villar Formoso

O agente aduaneiro das Companhias dos Caminhos de Ferro da Beira Alta e de Salamanca á Fronteira executará as formalidades e operações relativas á passagem das mercadorias nas alfandegas de Fuentes de Oñoro e Villar Formoso; entretanto os expedidores, se assim o desejarem, podem encarregar-se das operações e formalidades aduaneiras na fronteira e mandal-as effectuar por um agente de sua escolha. N'este caso deverão mencionar na nota de expedição e nas declarações para a alfandega:

*Todas as formalidades e operações aduaneiras na fronteira portugueza ou hespanhola serão feitas por minha conta e risco pelo Sr. .... residente em ....*

O agente indicado pelo expedidor effectuará todas as operações aduaneiras e pagará todas as despesas e direitos exigidos, não podendo a mercadoria sahir da estação fronteira, em que se effectnam as referidas operações, sem que estas estejam terminadas.

As Companhias dos caminhos de ferro declinam toda a responsabilidade pelas demoras, apprehensões, faltas, avarias, etc., não verificadas na occasião da entrega da mercadoria á alfandega.

### Em Lisboa

**Mercadorias chegadas a Lisboa pela via ferrea e destinadas a reexpedição por via Tejo ou chegadas a Lisboa pelo Tejo para serem reexpedidas para França pelo caminho de ferro**

A Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes tem em Lisboa uma agencia aduaneira, que se encarrega do despacho de mercadorias, tanto de importação como de exportação ou em transito, em conformidade com os preços e condições da competente tarifa.

Os expedidores que desejarem que as operações aduaneiras sejam executadas pela referida agencia, deverão consignar as suas remessas e enviar os documentos e as instruções necessárias para os despachos ao Sr. Agente Aduaneiro da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portuguezes, estação do Caes dos Soldados, Lisboa — Serviço do Trafego.

A referida agencia fará seguir em desembolsos, pelo caminho de ferro com as mercadorias, as despesas com as operações, formalidades e pagamento dos direitos aduaneiros, quando os expedidores não prefiram pagar-as de prompto.

#### (a) e (b) Certificados d'origem

Quando fôr necessário apresentar estes documentos nas alfandegas da fronteira para gozar das vantagens concedidas pelos tratados de commerçio, existentes entre Portugal, Hespanha e as outras nações, o expedidor deve endereçal-os directamente ou ás Companhias de caminhos de ferro ou ao agente aduaneiro, que em conformidade com as condições precedentes estiver encarregado dos despachos.

As Companhias declinam toda a responsabilidade pelos atraços e prejuizes de qualquer especie, resultantes da falta do certificado de que se trata, ou de qualquer irregularidade n'elle contida.

A presente tarifa annulla e substitue para todos os effeitos a tarifa especial P. H. F. n.º 4 de pequena velocidade de 22 de setembro de 1900, bem como o Aviso ao Publico B 1092 de 22 de fevereiro de 1901.

**Lisboa, 26 de Dezembro de 1904.**

### O Director Geral da Companhia

Chapuy.

---

Exp. 677